

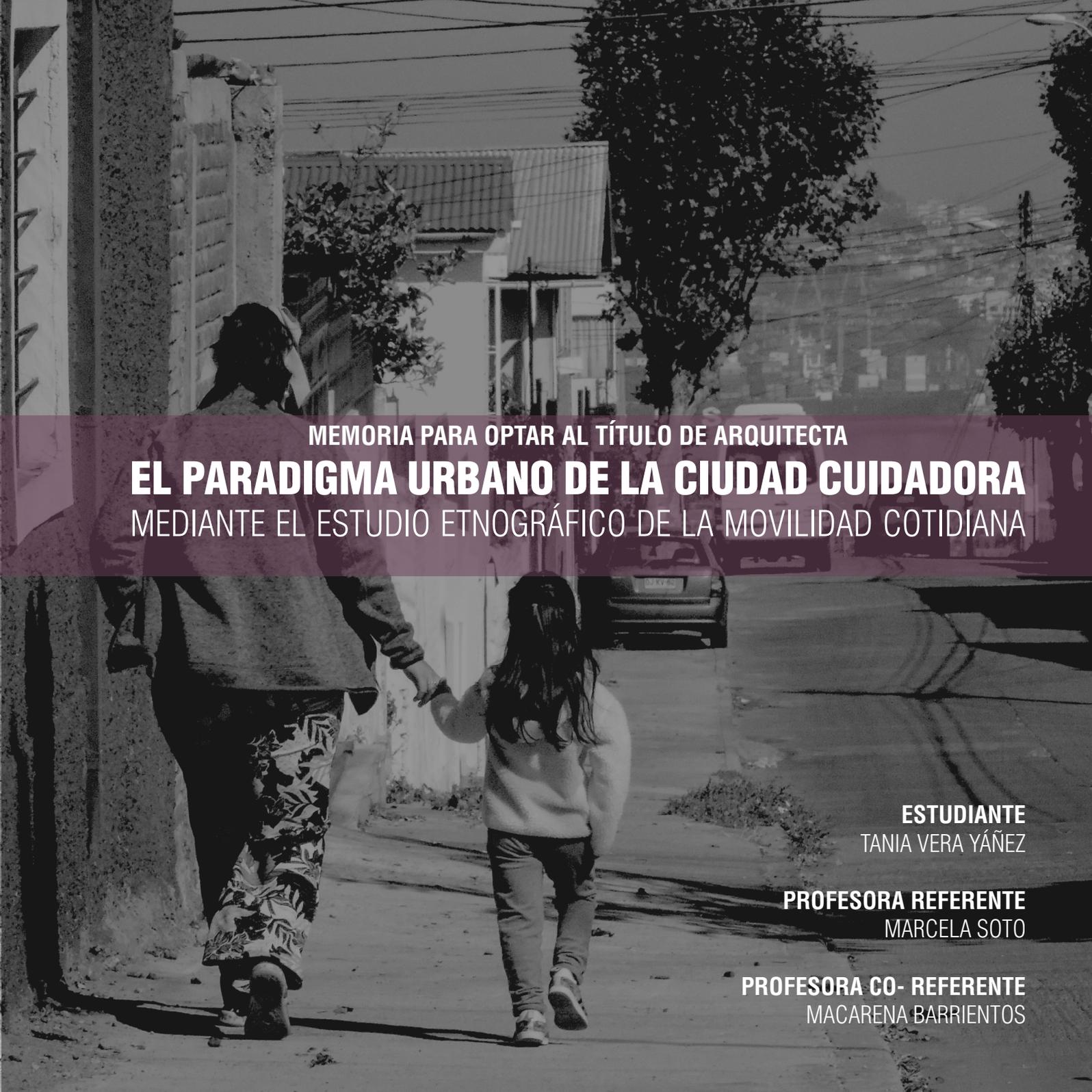
2021

EL PARADIGMA URBANO DE LA CIUDAD CUIDADORA MEDIANTE EL ESTUDIO ETNOGRÁFICO DE LA MOVILIDAD COTIDIANA

VERA YÁÑEZ, TANIA

<https://hdl.handle.net/11673/52771>

Repositorio Digital USM, UNIVERSIDAD TECNICA FEDERICO SANTA MARIA



MEMORIA PARA OPTAR AL TÍTULO DE ARQUITECTA
EL PARADIGMA URBANO DE LA CIUDAD CUIDADORA
MEDIANTE EL ESTUDIO ETNOGRÁFICO DE LA MOVILIDAD COTIDIANA

ESTUDIANTE
TANIA VERA YÁÑEZ

PROFESORA REFERENTE
MARCELA SOTO

PROFESORA CO-REFERENTE
MACARENA BARRIENTOS

UNIVERSIDAD TÉCNICA FEDERICO SANTA MARÍA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
VALPARAÍSO- CHILE



**EL PARADIGMA URBANO DE LA CIUDAD CUIDADORA
MEDIANTE EL ESTUDIO ETNOGRÁFICO DE LA MOVILIDAD COTIDIANA**

TANIA VERA YÁÑEZ
MEMORIA PARA OPTAR AL TÍTULO DE ARQUITECTA

PROFESORA REFERENTE
Marcela Soto

PROFESORA CO- REFERENTE
Macarena Barrientos

Valparaíso, Chile
Marzo 2021



Marcha 8M_ Día de la Mujer 2020. Plaza Anibal Pinto, Valparaíso.
Fuente: Registro Catalina Navarro.

A Nicolás, por quién todo lo hago.
A mi mamá, mis amigas y las mujeres que luchan por un mundo más justo y equitativo.

“Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para cada uno de sus habitantes, sólo porque, y sólo cuando, son creadas para todos”.

Jane Jacobs.

AGRADECIMIENTOS

Quisiera iniciar mi investigación de título, hito que marca el fin de una etapa en mi vida, agradeciendo a las personas que me apoyaron, motivaron y acompañaron en este largo, pero fructífero trayecto. Primero que todo, agradecer a mi familia por el amor y apoyo incondicional, especialmente a mi madre Verónica, mi pilar fundamental en la vida y una gran mujer, por guiarme, por levantarme más de una vez y por creer siempre en mí, a mi papá Rigoberto, por su preocupación constante y enseñarme a luchar por las cosas importantes, a mi hermano Juan Pablo, por ser mi ejemplo a seguir y enseñarme siempre cosas nuevas.

Además, quisiera agradecer a la profesora Marcela Soto, por su compromiso e interés en acompañarme en esta tesis, por motivarme siempre con su conocimiento y pasión por el urbanismo y la docencia. A la profesora Macarena Barrientos, por darme la oportunidad de ser ayudante de un taller que aportó importantes reflexiones para este trabajo y una directriz para mi futuro desarrollo profesional.

Quiero agradecer también a las bellas personas que conocí en mi paso por la universidad, a quienes su paso fue breve y a quienes aún permanecen a mi lado. Especialmente a mis amigas y colegas Danica, Catalina, Karina, Francisca y Patty, por las experiencias que vivimos juntas en esta etapa, por levantarnos entre todas cuando el camino se hacía difícil y por celebrar juntas cada pequeña y gran victoria. A mi amiga Pati, por ser luz en momentos de oscuridad y una compañera de aventuras inigualable.

Quisiera dar las gracias a mis compañeros de Revista Rizoma, quienes se animaron a levantar conmigo ese hermoso proyecto que tanto orgullo nos ha traído. Por las largas reuniones y conversaciones, de las que aprendí mucho y me animaron a seguir trabajando en conjunto por la escuela y por la difusión de la arquitectura.

A mis compañeros de revueltas, voluntariados y jornadas de trabajo de quienes admiro enormemente la fuerza para defender las convicciones y de quienes me empapé de ganas de luchar por cambiarlo todo. Estos espacios fueron fundamentales para decidir el tema que quería abordar en mi trabajo final y donde también encontré amigos y compañeros que se volvieron fundamentales en mi vida.

A las cuidadoras de la comunidad de la Población El Cincel de Valparaíso que participaron de esta investigación: Roxana, Cecilia, Ariela, Andrea, Valeska y Claudia. Y a Camila Díaz, parte de la Junta de Vecinos del Cincel, quién colaboró con las gestiones de la investigación.

Finalmente, quiero agradecer a Nico, mi compañero de vida, por la aventura más emocionante de todas, la maternidad. Por enseñarme todo lo que soy capaz de hacer, por los juegos, las risas y las mañás. Por crecer juntos y aprender a cuidarnos mutuamente. Por tenerle paciencia a esta mamá tan inquieta.

RESUMEN

Diversas investigadoras del urbanismo con perspectiva de género plantean la idea de la configuración de las ciudades no neutrales (Montoya, 2012; Valdivia, 2018; 2020; Amoroso, 2020). Bajo esta premisa se estudia cómo la configuración urbana de nuestras ciudades responde esencialmente a las normas y valores hegemónicos de un modelo de sociedad capitalista y patriarcal, devenido por la división sexual del trabajo. Este modelo nace de la dicotomía de lo público y lo privado, la que es generadora de la segregación de los entornos espaciales y la asignación de roles a partir de las diferencias sexo- genéricas. Estas divisiones establecen que la sociedad se conforma por dos esferas: la productiva y la reproductiva.

Bajo este paradigma, nos vemos enfrentados en el espacio público a la reproducción de estas segregaciones de género, las que condicionan la forma en que, especialmente las mujeres, perciben y acceden a la ciudad. El paradigma feminista de la ciudad cuidadora presenta estrategias frente a la necesidad de recuperar los espacios urbanos para las actividades reproductivas, enfrentándose a los procesos de planificación histórica y socialmente aceptados de un modelo de sociedad que pone el capital en el centro de las decisiones urbanas.

En la presente investigación se estudia en primer lugar algunas de las problemáticas y estrategias planteadas por el paradigma de la ciudad cuidadora: (1) la reivindicación de la esfera reproductiva como responsabilidad política, pública y colectiva, (2) la inclusión en el modelo de ciudad el reconocimiento a la diversidad de cuerpos y funciones que habitan el espacio, (3) la proximidad en la planificación urbana desde un enfoque de género y (4) la percepción de seguridad como condicionante en el acceso a la ciudad para las mujeres.

Por otro lado, se aborda el estudio de la movilidad cotidiana como factor fundamental en la articulación de las distintas esferas de la sociedad, a partir de la conexión de las necesidades humanas con su satisfacción. Para ello se utiliza la diferenciación que establece Kauffman (2004) entre los conceptos de movilidad y motilidad. En primer lugar, presenta la movilidad como las acciones posibles de desplazamiento en el territorio, mientras que la motilidad se puede definir como el potencial de movilidad construido y utilizado por el actor.

Esta definición nos permite establecer tres variables para el estudio de la accesibilidad de un territorio determinado para una persona específica: (1) las competencias, compuestas por las habilidades específicas de los habitantes, (2) la apropiación como las estrategias utilizadas para ejercer la movilidad a partir las habilidades, y (3) el acceso como rango de movilidad posible en cierto territorio.

Como metodología de estudio se realizará un estudio etnográfico de la movilidad cotidiana de un grupo de cuidadoras con residencia en la Población El Cincel, ubicada en el Cerro Placeres en Valparaíso. El estudio etnográfico, proveniente de la antropología social, presenta herramientas como el “sombreo”, en el que se realiza un seguimiento a los desplazamientos diarios de las cuidadoras. Producto de la variable contextual que presenta la pandemia de coronavirus en que se realiza esta investigación, la técnica de sombreado será complementada por entrevistas semi estructuradas en las que se realiza un registro exhaustivo de la movilidad cotidiana de las entrevistadas.

Al finalizar esta tesis se podrá dar respuesta a las preguntas de investigación planteadas, analizando de qué manera se presentan en Valparaíso las problemáticas y estrategias planteadas por el paradigma de la ciudad cuidadora. Además, se establecerá conclusiones asociadas a los aspectos de la movilidad cotidiana que influyen en las necesidades reproductivas, mediante la experiencia de las cuidadoras de la Población El Cincel.

ABSTRACT

Different Female researchers of Urbans planning with a gender perspective, raise the idea of non-neutral cities configuration (Montoya, 2012; Valdivia, 2018; 2020; Amoroso, 2020). Under this premise it is studied how the urban configuration responds to the hegemonic norms and values of a capitalist and patriarchal model of society, which results in the sexual division of labor. This model borns from the dichotomy of public and private, which is the generator of segregation on spatial environments and the assignment of roles based on gender-generic differences. These divisions establish that society is made up of two spheres: the productive and the reproductive.

Under this paradigm, we are confronted in public space with the reproduction of these gender segregations, which condition the way in which, especially women, perceive and access the city. The feminist paradigm of the caring city presents strategies in the face of the need to recover urban spaces for reproductive activities, confronting the historically planning processes and socially accepted of a model of society that places capital at the center of urban decisions.

In first place, this investigation studies some problems and strategies planting by the caring city paradigm: (1) The reinvidication of the reproductive sphere as a political, public and collective responsibility; (2) Inlusion in city model and recognition of body diversity and functions that habit the space; (3) Proximity in urban planning from a gender perspective; (4) Security peception as a conditioner factor on city access for women.

On the other hand, the study of daily mobility is approached as a fundamental factor in the articulation of the different spheres of society, from the connection of human needs with their satisfaction. It is used the differentiation by Kauffman (2004) between mobility and motility concepts. First, it presents mobility as the possible actions of displacement in the territory, while motility can be defined as the mobility potential built and used by the actor.

This definition allows us to establish three variables to accessibility study of a given territory to a specific person: (1) Competencies, made up of the specific habitants skills; (2) Appropriation, as the strategies used to exercise mobility based on skills, and (3) access as a possible range of mobility in a certain territory.

As a study methodology, an ethnographic study of the daily mobility of a group of caregivers residing in “El Cincel” neighborhood, located in Cerro Placeres in Valparaíso, will be carried out. The ethnographic study, coming from social anthropology, presents tools such as the “shadowing”, in which the daily movements of the caregivers are monitored. Product of the contextual variable presented by the coronavirus pandemic, this research is carried out through the shading technique, complemented by semi-structured interviews in which an exhaustive record of the daily mobility of the interviewees is made.

At the end of this research, it will be possible to answer the research questions posed, analyzing how the problems and strategies posed by the paradigm of the caring city are presented in Valparaíso. In addition, conclusions will be established associated with the aspects of daily mobility that influence reproductive needs, through the experience of the caregivers of “El Cincel” neighborhood.

GLOSARIO

Cuidados: Conjunto de actividades que aseguran la vida y que adquieren sentido en el marco de relaciones interpersonales, gestionando una realidad de interdependencia.

Género: Construcción cultural de roles atribuidos a los sexos en una sociedad dada y en una época dada.

Perspectiva de género: Estudio de la situación de las mujeres y minorías de género en relación a la de los hombres.

Patriarcado: Toma de poder histórica por parte de los hombres sobre las mujeres, cuyo agente ocasional fue de orden biológico, elevado este a la categoría política y económica.

Capitalismo: Modelo de sistema social basado en la acumulación de capital económico.

Habitar: Poder desarrollar las diferentes esferas de la vida en igualdad de oportunidades, con intensidad e integridad.

Configuraciones urbanas: Estructuras urbanas presentes en una totalidad de ciudades.

Movilidad: Conjunto de desplazamientos que realizan las personas en el espacio físico, cualquiera sea su duración, distancia del desplazamiento, medios usados, causas y consecuencias.

Movilidad cotidiana: La suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado.

Accesibilidad: característica individual en relación con el grado de opcionalidad que tiene un determinado ciudadano para acceder a un territorio y/o actividad específica.



**Proyecto “Guía para la transformación feminista de los espacios educativos”
Fuente: Colectivo Punt 6.**

Índice

CAPÍTULO 1. ANTECEDENTES PRELIMINARES _____ 21

Introducción

Preguntas de investigación

Objetivos

CAPÍTULO 2. LA CIUDAD CUIDADORA _____ 31

División sexual del trabajo

Estructuras urbanas con género

Urbanismo con perspectiva de género

La ciudad de los cuidados

- Reivindicación
- Inclusión
- Proximidad
- Seguridad
- Cualidades de los espacios cuidadores

CAPÍTULO 3. MOVILIDAD COTIDIANA EN LA CIUDAD CUIDADORA _____ 69

Movilidad cotidiana

Estructura territorial y social de la movilidad

De la movilidad a la *motilité* según Kauffman

- Competencias
- Apropiación
- Acceso

CAPÍTULO 4. VALPARAÍSO: CIUDAD CUIDADORA	93
Indicadores de género en la región	
Indicadores de movilidad cotidiana en la región	
Contexto local	
Población El Cincel	
Contexto sanitario	
CAPÍTULO 5. METODOLOGÍA DE ESTUDIO	127
Metodología de investigación con enfoque de género	
Metodología de investigación de la movilidad cotidiana: variables de accesibilidad	
Etnografía multisituada	
Selección casos de estudio	
Etapas de la investigación de campo	
CAPÍTULO 6. LA MOVILIDAD COTIDIANA DE LAS CUIDADORAS DE LA POBLACIÓN EL CINCEL	147
Estudio etnográfico	
Análisis de la metodología de estudio con enfoque de género	
Análisis de las variables de accesibilidad de la movilidad	
CAPÍTULO 7. CONCLUSIONES	215
BIBLIOGRAFÍA	223





Foto reportaje “Repartir el trabajo no remunerado”
Fuente: ONU mujeres.



Fuente: ONU Mujeres

Capítulo 1

Antecedentes preliminares

INTRODUCCIÓN

Para comenzar la presente investigación quisiera situar los diferentes ámbitos en que se enmarcan las temáticas de la perspectiva de género en la arquitectura y el urbanismo. Debido a la amplitud de las problemáticas que se visibilizan en los estudios de género es que la disciplina de la arquitectura y el diseño se manifiesta generando herramientas para algunas de estas problemáticas, entre ellas las tipologías de viviendas y construcciones en los que se perpetúan los roles de género; la formación y educación de referentes en la academia, donde se tiende a negar el trabajo de las arquitectas; el tipo de ejercicio de la profesión y de las prácticas que tienden a dejar de lado las perspectivas no hegemónicas, entre otras. En el caso de esta tesis, me enfocaré en la problemática del urbanismo desde el punto de vista de las relaciones de género.

La concepción de que la configuración urbana no es neutral (Montoya, 2012; Valdivia, 2018; 2020; Amoroso, 2020) es un paradigma que proviene de investigaciones que se vienen desarrollando desde varias décadas. Sin embargo, es desde la inclusión de la perspectiva de género en el urbanismo que se comienza a comprender las repercusiones que esta estructura tiene en los habitantes. A partir de esta idea se comienza a estudiar la forma en que la planificación territorial responde por esencia a las normas y valores hegemónicos del modelo de sociedad.

Las investigadoras de la perspectiva de género plantean que en el caso de la cultura occidental estas normas responden a un modelo de sociedad capitalista y patriarcal, el que se manifiesta en la división sexual del trabajo. Esta división viene de la dicotomía de lo público y lo privado, generando que los entornos espaciales se dividan en relación a la asignación de roles sexo- genéricos, los que generan el dualismo en que se conforma

una sociedad compuesta por una esfera productiva dissociada de la esfera reproductiva. Ante esta concepción nos enfrentamos a la perpetuación de las segregaciones de género en el espacio público, condicionando la forma en que, especialmente las mujeres, perciben, habitan y acceden a la ciudad.

La presente investigación tiene como objetivo analizar las variables que influyen en la movilidad cotidiana de las mujeres en el caso específico de la ciudad de Valparaíso. Todo esto referido a las actividades productivas y reproductivas, estudiadas a partir del paradigma urbano de la ciudad cuidadora. Este paradigma con enfoque de género presenta estrategias frente a la necesidad de recuperar los espacios urbanos para las actividades domésticas, enfrentándose a los procesos de planificación históricamente aceptados de un modelo de sociedad que pone el capital en el centro de las decisiones urbanas. Para esto, se abordará el estudio de la movilidad cotidiana como factor fundamental en la articulación de las distintas esferas de la sociedad, a partir de la conexión de las necesidades humanas con su satisfacción. Para esto se propone una estructura de presentación que inicia con el marco teórico de las temáticas a tratar: urbanismo con perspectiva de género y movilidad cotidiana.

El orden de la tesis es el siguiente: el primer capítulo titulado “La ciudad cuidadora” plantea la división sexual del trabajo, a partir de la dicotomía de lo público y lo privado, desde una perspectiva histórica. El enfoque está en las consecuencias que han causado en los roles asignados a hombres y mujeres. A partir de esto, se trazan las alternativas surgidas desde los movimientos feministas y el nacimiento del concepto de perspectiva de género como reconocimiento a las desigualdades sexuales para finalmente ahondar en el paradigma urbano de la ciudad cuidadora. Debido a lo anterior se logra entender la transformación de las ciudades desde una lógica capitalista a una en la que se pone en el centro de las decisiones las necesidades de los habitantes.

El capítulo dos “Movilidad cotidiana” siguiendo con la línea de investigación centrada en el habitante establecerá definiciones iniciales en cuanto a los conceptos de movilidad, desplazamiento y transporte, así como su expresión en la ciudad. Para plantear la influencia de la movilidad cotidiana en las prácticas domésticas se estudiarán las transformaciones económicas y territoriales que han llevado a los cambios en el análisis de la movilidad hasta enfocarse en las personas, tomando metodologías que vienen desde las ciencias sociales. Este capítulo concluirá con la incorporación del concepto “motilidad”, acuñado por Kauffman (2004), el que nos permitirá establecer variables para el estudio del desplazamiento de un habitante en un contexto específico de ciudad.

El capítulo cuatro “Valparaíso: ciudad cuidadora” es revisará el estado del arte en cuanto a Indicadores de género y movilidad en las regiones de interés, con el objetivo de conocer el contexto de estudio en cuanto a los temas estudiados. Esta exploración se realizará mediante herramientas tradicionales como las estadísticas de organismos nacionales e internacionales en cuanto a género e instrumentos como las encuestas de origen y destino en el caso del estudio de la movilidad. Por otro lado, se emplazará el sector a estudiar, efectuando una recopilación de información histórica y social, además de un a caracterización demográfica del sector, así como un mapeo de los servicios y situación de conectividad del área de estudio. Asimismo, se contextualiza sobre la situación sanitaria en que se realiza esta investigación producto de la pandemia de coronavirus que afecta a Chile y el mundo desde diciembre del 2019.

En el capítulo 5 “Metodología de estudio” se abordarán los métodos de investigación que se aplicarán en el estudio de casos. Para ellos se revisan herramientas de exploración con relación a la movilidad cotidiana y las

variables de género. Además, se plantea los criterios que se utilizará en la selección de los casos de estudio, así como las etapas en que este se realizará.

En el capítulo “La movilidad cotidiana de mujeres cuidadoras” se presenta la investigación de campo realizada a partir de los datos y experiencias obtenidas mediante el enfoque de género, así como la comparación de las metodologías utilizadas en los diferentes casos. Por otro lado, se analizará las variables de accesibilidad de la movilidad cotidiana obtenidas a partir de la discusión bibliográfica para evaluarlas en la situación de las participantes de la investigación.

Finalmente, en el último apartado se establecerá como conclusiones algunos de los temas más influyentes en los estudios de género en el urbanismo basados en la división sexual del trabajo. Asimismo, las estrategias que proponen los paradigmas con enfoque de género con respecto a la ciudad para la visibilización de las actividades domésticas y su reivindicación como responsabilidad política. Por otro lado, se reflexiona acerca de la influencia de las variables de movilidad cotidiana en la resolución de las necesidades en las ciudades actuales.

Finalmente, en el último apartado se establecerá como conclusiones algunos de los temas más influyentes en los estudios de género en el urbanismo basados en la división sexual del trabajo. Asimismo, las estrategias que proponen los paradigmas con enfoque de género con respecto a la ciudad para la visibilización de las actividades domésticas y su reivindicación como responsabilidad política. Por otro lado, se reflexiona acerca de la influencia de las variables de movilidad cotidiana en la resolución de las necesidades en las ciudades actuales.

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

En las últimas décadas se ha visto un incremento acelerado en el ingreso de las mujeres al mercado laboral, trayendo con ello mayores grados de independencia y autonomía en el desarrollo personal. Sin embargo, en el caso del trabajo doméstico y de cuidados no se ha producido la misma proporción en el ingreso de los hombres a la esfera reproductiva, lo que ha traído como consecuencia una sobrecarga en el tiempo de trabajo total de las mujeres.

Desde la investigación del urbanismo con perspectiva de género se plantea que el espacio público es fundamental, en primer lugar, en la perpetuación de estos roles sexuales y por otra parte, en la facilidad o dificultad en que se satisfacen estas necesidades productivas y reproductivas, de las que mayoritariamente se hacen cargo las mujeres. En este sentido, la accesibilidad a la movilidad como articulación de estas necesidades resulta un factor que condiciona el acceso a la ciudad para las mujeres.

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1. ¿Qué aspectos de la movilidad cotidiana de quienes realizan trabajo reproductivo dan cuenta de las características estudiadas por el paradigma de la ciudad cuidadora en la Población El Cincel de Valparaíso?
2. ¿Qué estrategias relacionadas al urbanismo con perspectiva de género sería posible potenciar en Valparaíso?

OBJETIVOS

Objetivo general

Estudiar y analizar las variables de accesibilidad a la movilidad cotidiana de la ciudad de Valparaíso con relación a las actividades asociadas al trabajo reproductivo en el paradigma urbano de la ciudad cuidadora.

Objetivos específicos

1. Reconocer las variables urbanas asociadas al paradigma de la ciudad cuidadora.
2. Identificar las variables relacionadas a la accesibilidad en la movilidad cotidiana.
3. Situar el contexto de estudio dentro de la ciudad de Valparaíso.
4. Explorar metodologías de investigación pertinentes al estudio de la movilidad con enfoque de género
5. Realizar estudio empírico de la movilidad cotidiana de quienes realizan trabajo de cuidados.
6. Establecer conclusiones en torno al desarrollo y análisis de la movilidad cotidiana de las personas estudiadas.

**Estudio participativo para la colocación de bancos en el espacio público.
Fuente: Colectivo Punt 6.**







Fuente: ONU Mujeres

Capítulo 2

La ciudad cuidadora

DIVISIÓN SEXUAL DEL TRABAJO

El planteamiento de la estructura no neutral de las ciudades (Amoroso, 2020; Valdivia, 2018; 2020; Montoya, 2012) surge del estudio del urbanismo moderno en que se plantea que la planificación urbana responde por esencia a las normas y valores del modelo de sociedad dominante. Es decir, la ciudad se reconoce como una extensión de la jerarquía que se presenta en la sociedad donde se contextualiza, siendo un reflejo de la estructura social en el espacio físico.

Las investigaciones aplicadas al urbanismo desde el enfoque de género (Perez Orozco, 2014; Valdivia, 2018) reconocen en las sociedades occidentales una manifestación de sistema capitalista, ya que se basa principalmente en la acumulación del capital económico, siendo las actividades destinadas a esto las que rigen en el modelo. Por otro lado, plantean que a su vez, este modelo de sociedad es también patriarcal, ya que para la acumulación del capital utiliza la división sexual del trabajo.

La desigualdad que este modelo presenta proviene de la denominada dicotomía de lo público y lo privado (Murillo, 1996; McDowell, 1999; Durán, 2000; Muxí Martínez, 2009; Valdivia, 2018)(Fig. 2.1), la que lleva a la diferenciación sexo- genérica de los espacios, es decir, la especialización de los entornos espaciales y la asignación de roles sociales para cada entorno. Esto plantea una segregación que se traduce en la división de las esferas sociales. En otras palabras, se establece socialmente que cada persona tiene atribuida su función de acuerdo a su sexo biológico. A partir de esta concepción, se establece que la sociedad se conforma por dos esferas: la productiva y la reproductiva.

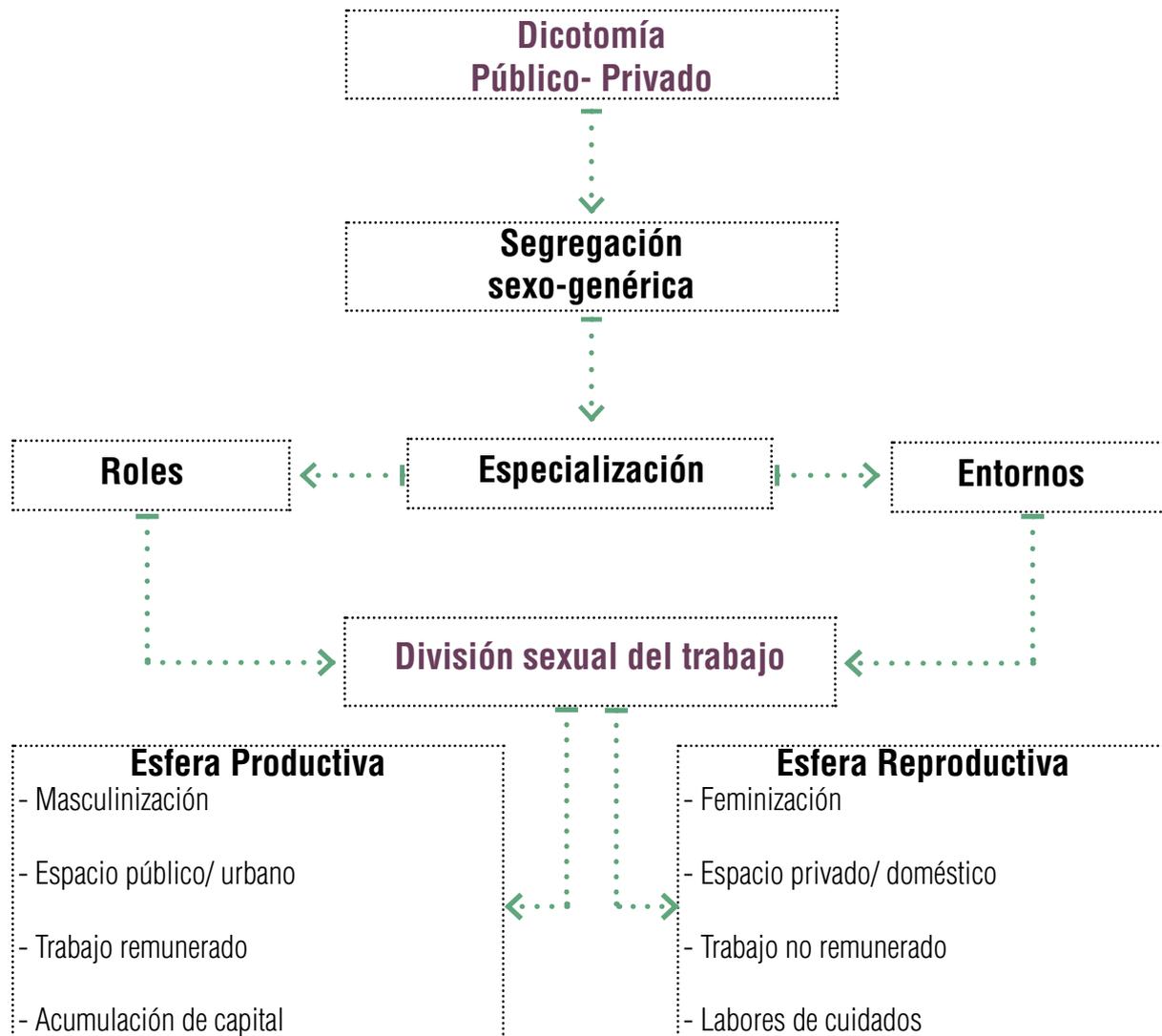


Fig. 2.1 Diagrama de relaciones entre la dicotomía público- privado y la división sexual del trabajo
Fuente: Elaboración propia

La esfera productiva (Murillo, 1996) se asocia con el espacio público, ya que se tiende a desenvolver en el entorno urbano, implicando en muchos casos salir del espacio doméstico y atravesar la ciudad para llegar a las áreas laborales. Dentro de las actividades productivas se encuentran los trabajos remunerados que se relacionan directamente con la acumulación del capital; son atribuidas a los hombres.

Por otro lado, la esfera reproductiva (Murillo, 1996; Valdivia, 2018) se hace cargo de las labores domésticas necesarias para sostener la vida doméstica y de las tareas de cuidados a niños, adultos mayores y personas con dependencia permanente o momentánea. Estas labores han sido históricamente un trabajo no remunerado, sin embargo, en las últimas décadas ha sido mercantilizadas. Las labores reproductivas son asociadas al espacio privado y mayoritariamente a las mujeres.

Al tratarse del trabajo remunerado, la esfera productiva se relaciona directamente con la acumulación del capital, por lo que recibe mayor reconocimiento a nivel social y político, provocando un dominio de lo productivo sobre lo reproductivo (Murillo, 1996; Moser, 2007) y por ende, de lo masculino sobre lo femenino, siendo el trabajo realizado por las mujeres invisibilizado, precarizado y relegado al espacio doméstico. Bordieu (2000) hace mención a cómo la dominación masculina se apoya en la división sexual del trabajo para perpetuar este dominio.

El surgimiento de las divisiones espaciales tiene relación con el levantamiento del capitalismo como sistema social (England, 1991), asociado de igual manera a los acelerados procesos de industrialización, en los que se identifica un cambio radical en el modelo de división sexual del trabajo (Carrasco, Borderías y Torns, 2011), en que la esfera reproductiva es separada de la esfera comunitaria y excluida a lo privado. Mientras que la producción de mercancías se traslada a las fábricas, ubicadas en zonas industriales.

En el espacio urbano se reproduce esta dominación de un género sobre otro (Valdivia, 2018), además de continuar con la jerarquización de los espacios públicos como un medio para la perpetuación de las estructuras de poder (Amoroso, 2020). Este trato desigual hacia el rol asignado socialmente a las mujeres condiciona la forma en que perciben y acceden a la ciudad. Asimismo, al tratarse de un espacio público gestionado mayoritariamente por hombres (Murillo, 1996), es trabajado desde la perspectiva de un género neutro (Larsson, 2006), que se asocia a una identidad masculina que poca experiencia tiene en la esfera reproductiva de la sociedad.

ESTRUCTURAS URBANAS CON GÉNERO

Entre las formas de concebir el estudio del desarrollo relacionado con el colectivo de las mujeres, se distinguen tres estructuras urbanas con género (Moser, 2007): perspectiva masculinista, mujeres en desarrollo y desarrollo con enfoque de género (Fig. 2.2). En ellas que se reconoce cómo las conformaciones urbanas tienen una identidad, por lo que son objeto de las construcciones sociales que definen a sus habitantes.

En primer lugar, se reconoce una forma de organización denominada perspectiva masculinista (Moser, 2007), en la que no se establece ninguna diferencia entre sexos y donde el hombre es la norma. Esta concepción hace referencia al diseño de una estructura urbana que responde a las necesidades productivas de un habitante promedio que se encuentra dentro de las normas hegemónicas, es decir, un hombre sano en edad adulta con trabajo de oficina. Este habitante no es sólo quien “habita” la ciudad, sino que también es quien la diseña, por lo que sólo conoce su parte de la realidad cotidiana.

Este modelo de estructura urbana tiene relación con el carácter androcéntrico de las ciudades (Moser y Levy, 1986; Moser, 1989; Levy, 1996), en las que se invisibiliza el desarrollo de las tareas domésticas como la alimentación, higiene o las labores reproductivas que implican traslado, como hacerse cargo de la salud o la educación. En este modelo urbano no se tiene en cuenta la vida cotidiana de las mujeres, en quienes recae la mayoría de las veces la labor de compatibilizar roles. Por otro lado, el modelo androcéntrico basa su desarrollo en la eficiencia de las actividades productivas, utilizando para ello la zonificación (Werkele, 1980; Amoroso, 2020), favoreciendo ciertas actividades en desmedro de otras.

Este modelo de ciudad se puede ver en una organización que da mayor valor a las áreas donde se produce capital, en el caso de nuestro país es posible observarlo en el desarrollo de infraestructuras ligadas a conectar espacios residenciales con grandes áreas productivas, por ejemplo, la distribución de recursos favoreciendo ciudades donde se produce trabajo asalariado como Santiago, en desmedro de ciudades con características más residenciales.

Históricamente, podemos hablar del modelo urbano que planteara Le Corbusier en la Carta de Atenas la zonificación de usos como solución a la eficiencia productiva, estableciendo que el urbanismo debería hacerse cargo de cuatro funciones principales: habitar, trabajar, recreación y circulación. Además, establece que para que el sistema funcione eficientemente tiene que producirse una segregación de estas actividades con el fin de asignar a cada función y a cada individuo su lugar adecuado (Le Corbusier, 1933). Esta separación de los espacios responde a la misma lógica de divisiones espaciales que se estudia con base en la división sexual del trabajo.

Si bien, este planteamiento del arquitecto responde al contexto histórico en que se desarrolló, donde daba solución a la necesidad de generar espacios higiénicos, hoy en día esa segregación que le da valor a las funciones no permite vincularlas y generar áreas mixtas donde la ciudad pueda permanecer activa en todo momento, estableciendo una simplificación y homogeneización (Muxi, 2006) de las relaciones que se dan en la ciudad.

El segundo patrón urbano de estudio se denomina Woman in development (WID) o Mujeres en Desarrollo (Moser, 2007), en este se establece un modelo urbano contemporáneo que hace reconocimiento al rol activo

que tienen las mujeres en el desarrollo social y económico. Este papel es destacado por las actividades productivas y reproductivas que desarrollan las mujeres en la actualidad, en el que se vincula el trabajo remunerado con la gestión y desarrollo de las actividades domésticas.

Sin embargo, este reconocimiento se hace comparando “mujeres con mujeres”, es decir, se considera en el análisis los roles históricos de las mujeres, en los que fueron excluidas de los procesos sociales en relación a los papeles activos que se han ganado. Por esto, este reconocimiento resulta condescendiente y carece de una visión completa del panorama social. Por lo tanto, no genera modificaciones mayores al modelo actual.

En tercer lugar, se establece la estructura denominada Gender and Development (GAD) o Desarrollo con enfoque de género (Moser, 2007) en la que se parte de la base del reconocimiento del aporte de las mujeres a las esferas sociales, sin embargo, se reconoce que es necesario hacer este estudio de la situación de las mujeres en relación a la situación de los hombres. Sólo de esta manera, es posible comprender la complejidad de las relaciones sociales en la ciudad, permitiendo hacer frente a las desigualdades de género y generando espacios en la ciudad para acoger a la totalidad de los ciudadanos.

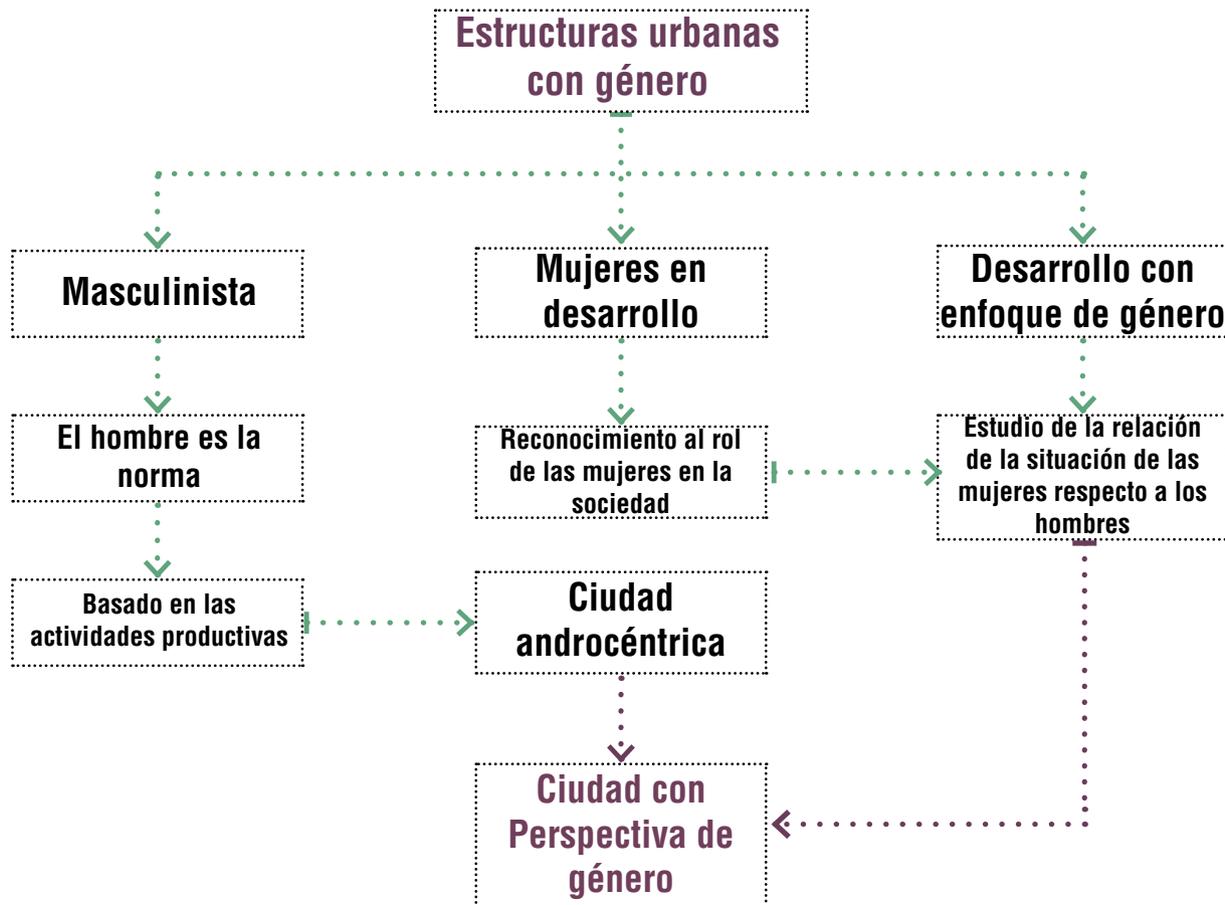


Fig. 2.2 Diagrama resumen de la transición entre las estructuras urbanas con género planteada por Caroline Moser.
Fuente: Elaboración propia.

URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

A partir de las revueltas sociales del movimiento feminista a escala global se comienza a visibilizar la situación de desigualdad de las mujeres y disidencias sexuales en relación a los hombres frente a variadas situaciones hasta ahora normalizadas. Inicialmente, los feminismos históricos plantearían problemas institucionales (Amoroso, 2020) como el derecho a voto en la época denominada “primera ola sufragista”, o el acceso a la educación superior. Para estas cuestiones institucionales se exigirían soluciones legislativas.

Con el transcurso de los avances logrados por las mujeres en materia de igualdad de género es que el movimiento feminista contemporáneo comienza a plantear problemáticas vinculadas a las prácticas cotidianas. Sin embargo, las herramientas institucionales ya no son suficientes, es más, se percibe que las instituciones son parte responsable del problema (Amoroso, 2020), ya que en ellas se encuentra la base de la jerarquización social. A partir de esto, se plantea que estas cuestiones cotidianas requieren de soluciones estructurales que incentiven la equidad de género en todas las áreas y que deben generarse desde el gobierno o los espacios de decisión política. Estas propuestas, si bien se vinculan a la institución, encuentran su raíz en la profundidad de la conformación social hegemónica.

El concepto “perspectiva de género” (Sabaté, 1995; McDowell, 1999; Massolo, 2005) se comienza a utilizar en la década del 70. Hace referencia a la forma en que se debe reconocer, en los diferentes ámbitos de la sociedad y en la toma de decisiones, la multiplicidad de identidades asociadas al género que existen dentro de la sociedad y sus espacios.

Desde el reconocimiento de estas múltiples identidades es posible comprender de que manera operan las desigualdades que en la sociedad se establecen entre ellas. Es por esto, que se establece que el estudio de la perspectiva de género corresponde siempre a una comparación entre las condiciones y roles de las mujeres y minorías de género con relación a la de los hombres (Moser, 2007). La perspectiva de género es utilizada para analizar las diferencias intrínsecas en las experiencias de hombres y mujeres en cuanto a la sostenibilidad de la vida individual y colectiva (Picchio, 2009), con el fin de generar un debate en cuanto a la complejidad de los procesos reproductivos y su función en la estructura social.

Las primeras en estudiar los entornos urbanos desde una perspectiva de género fueron las geógrafas británicas, que formaron parte del movimiento feminista en los años 70. En estas investigaciones iniciales comienzan a observar como los roles de género influyen en la división espacial (García Ramón, 1989), lo que posteriormente se relacionaría a la división sexual del trabajo y las formas en que esta afecta el espacio público.



Fig. 2.3 Ocupación del espacio público. Primera ola feminista: las sufragistas.

Fuente imagen: www.nuevatribuna.es

La principal idea que se concibe a partir de la relación del urbanismo con perspectiva de género es que la configuración espacial que se le da al diseño de las ciudades que habitamos sirven como herramienta reproductora de las estructuras dominantes en el sistema (Werkele, 1980). En relación a esto, Jane Darke (1998) señala que en todo asentamiento las relaciones sociales de la sociedad que lo ha construido se inscriben en el espacio, por lo que el enfoque de género en las diferentes disciplinas busca combatir las concepciones de una sociedad capitalista y patriarcal.

Con el surgimiento de las investigaciones en cuanto al enfoque de género en la planificación territorial surgen nuevos paradigmas que buscan reemplazar los modelos de urbanismo tradicional. Estos paradigmas hacen referencia, en primera instancia, a visibilizar, reivindicar (Amoroso, 2020) y recuperar el espacio público para las labores reproductivas, logrando compatibilizar espacial y temporalmente las esferas y actividades que confirman la vida cotidiana. Finalmente, Del Valle (1996) plantea que el espacio urbano afecta a las mujeres de diversas formas, y que la respuesta al problema de la exclusión de las mujeres de las ciudades se encuentra en el interior de las “ciudades prohibidas”, espacios que no están creados para recibir a las mujeres.



Fig. 2.4 Marcha feminista 8M 2020, Valparaíso.

Fuente imagen: Registro Catalina Navarro.

LA CIUDAD DE LOS CUIDADOS

Uno de los paradigmas urbanos con enfoque de género más estudiados en el último tiempo se trata de “La Ciudad Cuidadora” (Rico y Segovia, 2017; Valdivia, 2018). Este modelo busca la transformación urbana desde una ciudad androcéntrica a una ciudad en la que el centro de las decisiones se pone en la atención a las necesidades reproductivas y afectivas de los habitantes. Por lo tanto, el objetivo de este paradigma es realzar el valor de los cuidados, poniendo la sostenibilidad de la vida al centro (Perez Orozco, 2014), y creando espacios para el desarrollo de las rutinas cotidianas que satisfacen estas necesidades.

Dentro de las principales problemáticas que busca plantear es el de la división sexual del trabajo (Valdivia, 2018) mediante la planificación territorial, reconociendo que el espacio público también es espacio de labores de cuidados y que sin embargo, en la base del modelo de sociedad este no proporciona las condiciones necesarias para acoger estas actividades. Esta problemática se ha gestionado a pequeña escala en distintas partes del mundo, generando espacios públicos para niños o tematizando lugares para el encuentro de las cuidadoras, pero no trabajando desde la dimensión integral de la problemática. Por lo tanto, la primera gesta en los estudios de género en la ciudad consiste en la gestión de herramientas de planificación territorial que permitan dar validez y relevancia a los trabajos domésticos y de cuidados.

Perez Orozco (2014) define los cuidados como el conjunto de las actividades que aseguran la vida. Añadiendo que estas acciones sólo tienen sentido en el marco de las relaciones interpersonales, ya que funcionan con el fin de gestionar una realidad de interdependencia. Estas actividades son obligatorias y fundamentales para llevar a cabo la vida cotidiana.

Para esto, el concepto de vida cotidiana se define como las actividades realizadas por las personas diariamente, independiente de la o las esferas a las que pertenezca (Muxi, 2011) bajo patrones de movilidad y la sociología como estudio de nuestras ciudades. La gestión de estas actividades no se lleva a cabo solamente en el interior de la vivienda, sino que trascienden y se manifiestan también en los comportamientos, sensaciones y experiencias que se producen en el exterior, en un espacio público considerado masculino (Bofill, 2005).

Carrasco, Borderías y Torns (2011) enfatizan en el sentido de interdependencia de los cuidados, considerando la dependencia como un término que tiene relación con la construcción social que se le otorga en cada contexto. Culturalmente se relaciona a ciertos grupos de población como los niños y ancianos, o relacionado a problemas de salud, sin embargo, es fundamental comprender que se trata de una condición inherente a la humanidad (Valdivia, 2018). Las labores de cuidados se vuelven aún más fundamentales al concebir la dependencia como algo universal. Si todos necesitamos de cuidados durante nuestro ciclo vital, y especialmente en ciertas etapas, ¿Porqué las tareas de cuidado no son consideradas una responsabilidad social y política?

En el paradigma de la ciudad cuidadora se reflexiona acerca de estas cuestiones, interpelando la falta de conocimiento de la ciudadnía por parte de quienes diseñan las ciudades, ya que las características que hacen “cuidadora” a una ciudad son inherentes a las condiciones demográficas de cada urbe, respondiendo a las necesidades de los ciudadanos. Por ejemplo, en poblaciones mayoritariamente infantiles gestionando espacios de recreación, mientras que en ciudades con población envejecida, considerar entornos que apoyen la etapa de la vida de los ciudadanos.

La idea de establecer relaciones físicas, simbólicas y sociales entre los espacios públicos y privados responde a visibilizar la presencia de las mujeres y minorías (sexuales, étnicas, etarias, etc) en el acontecimiento político, cultural y económico (Valdivia, 2018). Además, reconoce la existencia de nuevos patrones de sociedad en los que se cuestiona esta dicotomía (Rainero y Rodigou, 2001) como, por ejemplo, las nuevas tipologías de trabajo remunerado (como los producidos en contextos de crisis sanitaria como la pandemia de coronavirus en 2020), las alzas en el empleo femenino y con ello el mayor protagonismo de las mujeres en la escena pública.

A partir del enfoque de género se plantea que estos cambios sociales deberían materializarse y transformarse en una configuración física de la ciudad y de las formas en que estas se habitan (Valdivia, 2018). Estas nuevas formas de convivir en el espacio urbano deberían constituir un soporte para los nuevos patrones de sociedad, en los que se reconoce la importancia de los cuidados, y su sentido de responsabilidad común, mejorando la calidad de vida principalmente de las mujeres, en quienes recaen las dificultades de la conciliación de las actividades sociales.

Sandercock y Forsyth (1992) establecían las relaciones entre las demandas feministas en las que argumentaban las necesidades de cambios estructurales que posibilitaran la mayor presencia y reconocimiento de las mujeres en la vida social y política con las modificaciones necesarios en las ciudades modernas. Ahora, ¿de qué manera se ha hecho parte la ciudad en la realización personal de los habitantes de la ciudad?

En la presente investigación se profundiza en cuatro problemáticas y propuestas expuestas en las exploraciones relacionadas al paradigma de las ciudades con enfoque de género, específicamente asociadas a los cuidados (Fig. 2.5): La reivindicación de la esfera reproductiva como responsabilidad política, pública y colectiva; la inclusividad en el modelo de ciudad como reconocimiento a la diversidad de cuerpos y funciones de los habitantes; la proximidad en la planificación urbana desde un enfoque en el género; y finalmente, la seguridad como condicionante en la percepción y el acceso a la ciudad para las mujeres.

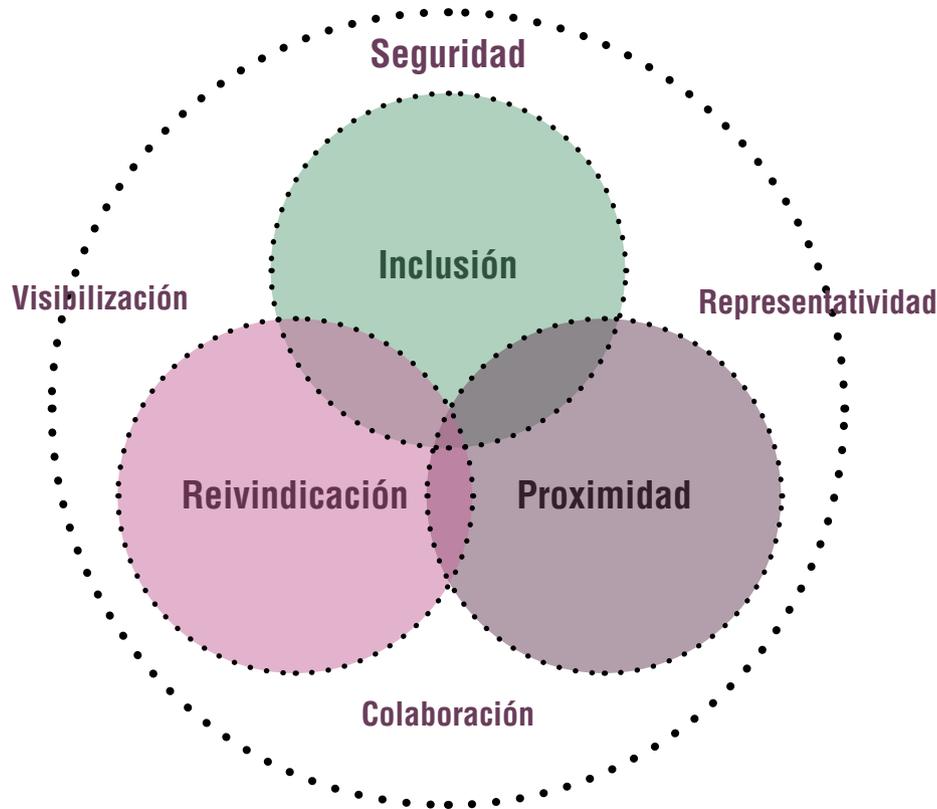


Fig. 2.5 Diagrama de relaciones de las problemáticas de género a estudiar. Fuente: Elaboración propia.

REIVINDICACIÓN DE LOS CUIDADOS COMO RESPONSABILIDAD SOCIAL

El primer eje de estudio a analizar en el paradigma de la ciudad cuidadora hace énfasis en la visibilización (Muxi, 2011; Campos, 1996) y reivindicación de la vida cotidiana y las actividades domésticas, rescatando su valor fundamental y su rol imprescindible para el mantenimiento de la sociedad, además de su relación con el sentido de dependencia inherente a la condición humana (Valdivia, 2018). Estas actividades muchas veces son consideradas de resolución natural (Campos, 1996) por lo que carecen de un cuestionamiento más profundo. Por ende, desde el urbanismo feminista se busca recuperar la responsabilidad política y colectiva de los cuidados y su reapropiación del espacio público.

Carrasco, Borderías y Torns (2011) hacen mención a cómo los sucesos relacionados a la revolución industrial derivaron en la construcción social de la desvalorización de los trabajos domésticos. A partir de este hito, se comienza a diseñar espacios que derivan de las decisiones que se toman sobre la ciudad, las que contribuyen a potenciar el funcionamiento del sistema productivo más que a facilitar las tareas reproductivas y la vida cotidiana (Sanchez de Madariaga, 2004).

El carácter androcéntrico de las ciudades queda de manifiesto al invisibilizar las necesidades de las tareas reproductivas y diseñar espacios que no tienen en cuenta la vida cotidiana de las mujeres (Moser y Levy, 1986; Moser, 1989), desde elementos urbanos como el ancho de las veredas para transitar acompañadas, hasta la falta o descuido de los espacios recreativos. A partir de esto se plantea devolver a la planificación territorial el sentido de solidaridad con las necesidades de los habitantes sobre las exigencias de los mercados económicos. La reivindicación de las labores reproductivas implica desnaturalizar (Valdivia, 2018) la división sexual

del trabajo, entendiendo las necesidades de cuidados como una actividad que no se traduce a una sectorización sexuada de los espacios (Campos, 1996). Para esto, es necesario preparar una ciudad para el futuro que se vincule a un modelo de sociedad donde las obligaciones domésticas sean compartidas.

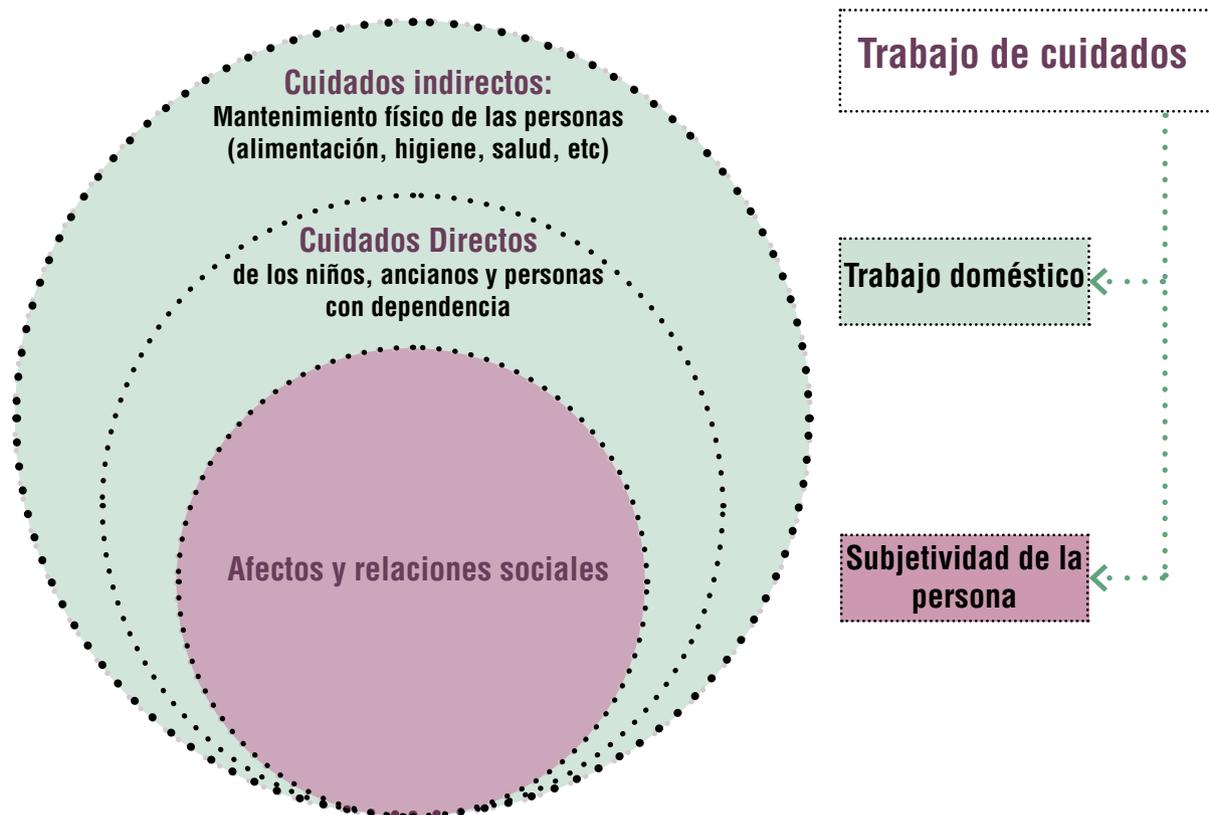


Fig. 2.6 Diagrama estructura de los tipos de cuidados.
Fuente: Elaboración propia.

Este modelo de sociedad reivindica la importancia social de las cuidadoras, sin que esto signifique perpetuar este rol asignado a las mujeres (Valdivia, 2018), sino que asumiendo que desde el principio de dependencia como condición inherente a los humanos deben ser concebidas de manera colectiva.

Investigadoras del urbanismo con perspectiva de género proponen que en el modelo de una ciudad cuidadora el sostenimiento de la vida debe estar en el centro de las decisiones urbanas (Novas y Paleo, 2020). Esto significa generar “espacios reproductivos” que se contrapongan a la perspectiva productivista y que permita la socialización entre las demás esferas sociales. Pero ¿de qué forma crear espacios que anteponen el valor de los cuidados en un modelo de ciudad que históricamente se ha regido por el valor económico? Novas y Paleo (2020) establecen que lo principal es reorganizar las jerarquías de los valores que como arquitectos y urbanista se proponen como hegemónicos en la organización territorial.

El reto es construir espacios sin jerarquías patriarcales, donde se visibilicen las actividades que sostienen la vida en todos sus ámbitos, sin anteponer unas frente a otras, para ello es necesario la resignificación de las experiencias de hombres y mujeres, así como los saberes de la ciudadanía (Muxi, 2006). La reorganización social lleva a una planificación urbana que mejora las condiciones de los cuidados e incentiva la responsabilización y socialización de las labores reproductivas. Para comprender las implicancias de esto, es necesario ahondar en el funcionamiento territorial de las actividades domésticas.

El desarrollo de las rutinas ligadas a la fuerza reproductiva presenta una considerable sensibilidad a la dimensión espacio temporal (Díaz, 1995), por tratarse de actividades que se dan en variados lugares de la ciudad y en horarios variables. Estos lugares y momentos por lo general se encuentran segregados. La forma y momen-

tos en que se usan los espacios públicos son esencialmente diferentes entre las actividades productivas y las reproductivas. La forma productiva de organizar la ciudad se manifiesta en tiempos y espacios que determinan los usos y actividades (Valdivia, 2020).

Mientras que las labores productivas tienen una movilidad caracterizada por los desplazamientos de la casa al trabajo y de regreso, las labores de cuidado suelen incorporar actividades que requieren de recorridos más complejos, dispersos y frecuentes. Sumado a esto, el rol actual de las mujeres en muchos casos vincula variadas actividades, lo que provoca que experimenten mayores dificultades para organizar el tiempo y desplazamientos (Lazo y Contreras, 2009).



Fig. 2.7 Espacio público en Pamplona, España

“Es el momento de cambiar nuestros entornos, transformando de manera radical los principios en los que se ha basado nuestro modelo urbano y cimentando los pilares de una ciudad cuidadora que cambie radicalmente.”

Fuente: Blanca Valdivia en el artículo La penalización del cuidado en la ciudad capitalista y patriarcal.

Estas diferencias entre las formas de utilizar la ciudad también varían en relación al contexto que ofrece cada lugar. Por ejemplo, el caso de ciudades como Santiago donde existen múltiples polos de centralidad es muy diferente a otras como Valparaíso, donde el desplazamiento productivo implica en un caso muy general “bajar” a realizar las labores productivas, mientras que las labores reproductivas traen consigo una segmentación que implica muchas veces “subir y bajar” o transitar entre cerros varias veces al día, dificultando la compatibilización de estas actividades con las remuneradas. Hayden (1984) plantea que ciudades y barrios enteros se han construido para mantener a las mujeres en el hogar y que un nuevo paradigma urbano debería dar soporte más que restringir las actividades de las mujeres trabajadoras.

Ahora, ¿Por qué se considera que esta ciudad productiva no reivindica los cuidados? Valdivia (2020) establece que en una ciudad pensada y construida para ciudadanos sanos y en edad productiva, por lo que no es compatible con los cuidados ni tiene en consideración su validez, al no tener en cuenta la diversidad funcional inseparable de una población que hace que muchas veces no se logre encajar con los ritmos y niveles de productividad impuestos. En estos ritmos se invisibilizan no sólo a las mujeres, sino que a los demás grupos que no responden a la velocidad del sistema productivo.

El feminismo pone en evidencia que en la vida humana no existen compartimientos estancos, ya que la realidad es mucho más fluida y se caracteriza por un conjunto de espacios que se interrelacionan (Carrasco Bengoa, 2007). Estos espacios interrelacionados son los que cotidianamente transitan las mujeres desde su experiencia en las diversas actividades, confirmando la permeabilidad de los espacios. Muxi (2011), expone que es imprescindible intervenir en la segregación de las problemáticas, dado que las actividades sociales y cotidianas no se encuentran divididas en la vida de las personas, más específicamente en la vida de las mujeres, en quienes recae la tarea de encajar tiempos y esferas diferentes.

INCLUSIÓN DEL ENFOQUE DE GÉNERO EN EL URBANISMO

La segunda característica de estudio a analizar en la presente investigación es la inclusión en el modelo de la ciudad cuidadora a la diversidad de cuerpos y funciones de los ciudadanos (Levy, 2003; Muxi, 2011), haciendo énfasis en los habitantes que han sido excluidos de la planificación urbana.

Esta inclusión con enfoque de género parte de la negación a la idea de la existencia de un sujeto de derecho universal (Muxi, 2011) como homogeneizador de las necesidades, derechos y voluntades. Este concepto de universalismo se ha relacionado a una falsa neutralidad, en la que se niega la existencia de ciudades patriarcales, escondiendo de esta manera que el sujeto para quién se establecen los derechos de ciudadanía es masculino (Carrasco, 2001).

Culturalmente se establece cómo hombres y mujeres tienen diferentes intereses y necesidades, los que además de la diferencia de género varían según sus contextos personales, familiares y comunitarios (Beall, 1996). Esta diferencia inicial en el uso de la ciudad tiene relación con la división sexual de roles y responsabilidades (Greed, 1997). A partir de esta diferencia social se define cómo debería comportarse cada género de acuerdo a las actividades cotidianas que realizan, así como de acuerdo a la educación que recibe cada uno de los sexos de forma específica (Poulain, 1674).

Con relación a la forma en que afectan las divisiones sexuales en la ciudad, el feminismo cuestiona la distribución de los espacios y la asignación social que se hace de las actividades, ya que esto responde a estereotipos que provienen de una perspectiva masculina (Soto Villagrán, 2007).

Los estudios de movilidad urbana con enfoque de género a nivel regional de Latinoamérica y local han demostrado que las mujeres usan más el transporte público y los recorridos a pie (Miralles- Guasch, 2010) principalmente al momento de realizar las tareas domésticas, como las compras o el transporte de los niños. Sin embargo, los sistemas de transporte y distribución urbana son diseñados a partir de las jornadas laborales masculinas (Beall, 1996), implementando estrategias de gestión de estos horarios “punta”.

Teresa del Valle (1996) hace mención a como la construcción del espacio, donde se niegan las diferencias, está orientada a mantener a las mujeres en los espacios domésticos mas que a promover su incorporación en la sociedad en general. La perspectiva de género en la ciudad actúa en primera instancia reconociendo las situaciones de desigualdad en la sociedad, cuestionando entre otras cosas, que los espacios públicos sean pensados y organizados a la medida del hombre (Massolo, 2005). Esta mirada crítica al urbanismo no busca victimizar a las mujeres dentro de la vida urbana, sino que ser una herramienta de análisis y cuestionamiento que permitan mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las ciudadanas.

Por otro lado, la inclusión desde el enfoque de género propone superar los dualismos y las lógicas binarias excluyentes que representan relaciones asimétricas de poder (Amoroso, 2020), ya que son estas dualidades, público- privado, femenino- masculino, productivo- reproductivo, las que perpetúan la desvinculación del total de la población de la sociedad. Sin embargo, la dificultad de esta inclusión se encuentra en una configuración espacial que reproduce las dicotomías y divisiones sexuales, en ciudades que reproducen la propagación de dichos dualismos (Valdivia, 2018). Muxi (2011) hace mención a cómo se debería construir este mundo dual, que al comprenderse como complementario es posible iniciar procesos de igualdad.

Dentro de la inclusión es necesario considerar a las diversidades de todo tipo, entre ellas etarias, étnicas, y sexuales, quienes sufren las discriminaciones de estas dicotomías, que al invalidar la variedad resulta en doctrinas y prácticas (Puleo, 2011) trans opresiva. El cambio de paradigma implica el reconocimiento también a la multiplicidad de identidades sexuales, acogiendo a los habitantes con un paradigma urbano con perspectiva interseccional (Segovia y Rico, 2017), en la que se incorpore a la producción social del hábitat todas las realidades urbanas, además de reconocer y promover diferentes modos de habitar y hacer familia.

Mediante la planificación de espacios multifuncionales en la ciudad, se promueve la superposición de espacios multifuncionales en la ciudad que permitiría una maximización (Muxi, 2011) de la utilización de espacios que se entretujan al espacio público de la ciudad, facilitando el acceso y uso de las infraestructuras básicas.

Esta priorización en la inclusión de los habitantes sólo se puede ejercer en un modelo urbano que tiene en cuenta la diversidad de experiencias y rompe con la estandarización de sujetos, cuerpos, experiencias y deseos (Valdivia, 2018). De esta manera se concibe la idea de la creación de espacios de relación inclusiva (Muxi, 2011), en los que se consideran todas las situaciones y condiciones de quienes los usarán, incorporando espacios pensados en especial para los usuarios más invisibilizados.

En el paradigma de la ciudad cuidadora los espacios a concebir deben ser flexibles para adaptarse a las necesidades de las personas y no que las personas se adapten a las condiciones del espacio. Esta flexibilidad se manifiesta en la posibilidad de acceder a ellos para toda la población en cualquier momento.

PROXIMIDAD EN LA PLANIFICACIÓN URBANA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

La tercera característica de estudio hace mención a la manera de plantear la ciudad reproductiva desde una planificación ligada a la proximidad (Muxi, 2011) a los habitantes, es decir, desde la cercanía a los territorio. Es necesario generar un diseño urbano colaborativo en el que se reconozca en los saberes territoriales de los ciudadanos las claves esenciales de la proyección de espacios para personas reales.

El diseño de estos espacios se construye analizando la ciudad como un todo y mediante esta escala lejana obtener las bases para una organización general en cuanto a la distribución de los equipamientos y con ello la conectividad y accesibilidad necesaria para dotar de servicios a la comunidad.

Sin embargo, el urbanismo con perspectiva de género como plantea (Muxi, 2011), estos datos deben ser corroborados desde la proximidad, es decir, desde la experiencia, que ha provocado que en el caso de las mujeres la utilización de los barrios y ciudades haya sido diferente a la establecida debido a las tareas reproductivas, puesto que para los planificadores este conocimiento ha sido inexistente. Por otro lado, la relevancia de la experiencia de las mujeres radica en que esta congrega la de otros grupos invisibilizados, ya que han sido históricamente las encargadas de las personas que necesitan atenciones espaciales.

La planificación territorial requiere de un trabajo transescalar (Muxi, 2011) en el que se trabajan las propuestas en conjunto con la población. Si bien se utiliza y confía en la experiencia técnica de arquitectos y urbanistas en cuanto a las morfologías y características funcionales, es imposible lograr un diseño inclusivo y respetuoso si no se tiene en cuenta la experiencia urbana como conocimiento compartido entre diferentes áreas y escalas de los saberes.

La idea de la proximidad en la planificación urbana se puede relacionar al concepto de derecho a la ciudad acuñado por Harvey (1996), en el que plantea que este derecho no consiste solamente en acceder a la ciudad ya construida, sino que significa ser parte de las decisiones que se toman y tener las facultades de cambiarla a partir de los anhelos y necesidades de cada ciudadano. Según Lefebvre (1973) una ciudad es todo lo que se experimenta, conoce, representa, construye o destruye como ciudad. Esta concepción de ciudad se relaciona directa y permanentemente a la forma en que la habitan y viven sus habitantes. Por otro lado, Lefebvre (1969) hace mención también a la ciudad como motor de las transformaciones en la sociedad, evocando a un nuevo sistema de género y roles.

Para estos procesos colaborativos es necesaria principalmente la experiencia personal y afectiva en relación al territorio habitado. Los estudios de participación comunitaria, especialmente en mujeres y su relación con proyectos públicos han dado cuenta del incremento en la conciencia y cuestionamiento de los roles asumidos como propios (Levy, 2003; Montoya, 2012). La participación plena de la ciudadanía en la toma de decisiones urbanas significa una corresponsabilidad real en el devenir del entorno habitado y el sentimiento de pertenencia (Muxi, 2011).

Ortiz (2007) plantea dentro de una nueva carta del derecho a la ciudad algunas directrices asociadas a las problemáticas de género y la planificación participativa. En primer lugar, plantea el derecho al ejercicio pleno de la ciudadanía, en la que se concibe la ciudad y sus espacios como ámbito de realización de todos los derechos humanos. En segundo lugar, establece la función social de la ciudad y de la propiedad urbana, mediante la distribución equitativa de los recursos, bienes y servicios que la ciudad ofrece, prevaleciendo el interés colectivo por encima de los derechos de propiedad. Finalmente, propone una gestión democrática de la ciu

dad, es decir, un rol determinante de la participación ciudadana en la gestión urbana mediante instrumentos representativos y vinculantes. En la Figura 2.9 se muestra el Modelo de Planificación Integrado utilizado en el proceso del desarrollo del Plan de Desarrollo Comunal, el que se realizó mediante participación ciudadana, a pesar de no tratarse específicamente de una inclusión femenina, responde a la idea de recolección de experiencias territoriales en la toma de decisiones.

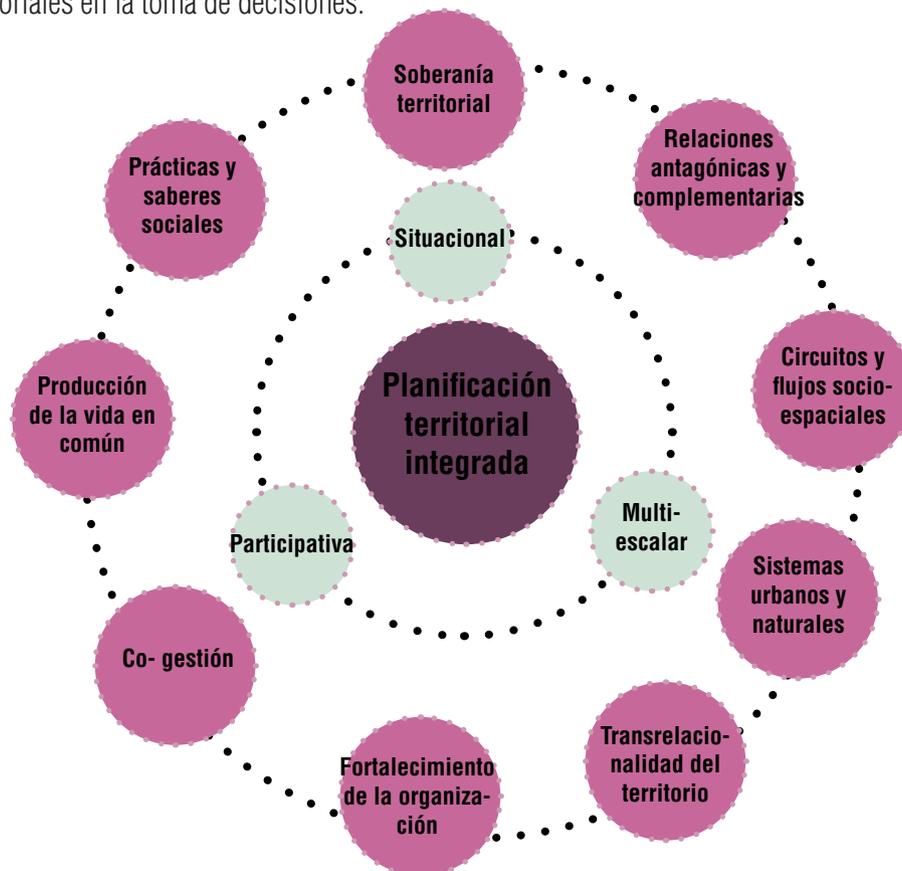


Fig. 2.9 Modelo de Planificación Territorial Integrado (PTI) Participativo-Situacional-Multiescalar (PSM) PLADECO Valparaíso.

Fuente: Municipalidad de Valparaíso.

Sandercock y Forsyth (1992) establecen que la dimensión pública del contexto social que habitamos, es posible definir como una construcción física que representa las cuestiones políticas y económicas disputadas en el marco de la planificación. Por lo tanto, la ideación y creación de los espacios es obtenida mediante una toma de decisiones que se sitúa en un contexto social y momento histórico determinado. En esta toma de decisiones consciente e inconsciente, explícita e implícita, se ponen de manifiesto la priorización de determinados valores frente a otros (Novas y Puleo, 2020). Por consiguiente, se plantea desde el enfoque de género que los problemas urbanos deberían plantearse desde la experiencia de las mujeres (Prats Ferret, 1998), teniendo en cuenta los contextos propios de la cultura en que se realiza la investigación y como menciona Muxi (2011), el complejo tejido de variables que componen el entorno cotidiano.

Para Jane Darke (1998), los principales elementos que dificultan el desempeño de las mujeres en otros roles y demuestran la necesidad de una configuración urbana diseñada desde la cercanía a los territorios son: la falta de infraestructuras diseñadas para los cuidados; la distancia a redes sociales y familiares locales; la ausencia de comercio en las cercanías del barrio de residencia; y los recorridos extensos y costosos de los transportes hasta las zonas de trabajo.

Por otro lado, Clara Greed (1997) se refiere a estos temas urbanos que afectan de manera negativa a las mujeres desde una categorización territorial en macro, meso y micro. A escala macro de la planificación urbana, las mujeres se verían afectadas por una zonificación segregada, la escasez de transporte público y la centralización del comercio, esta expulsión de los equipamientos a las afueras de la ciudad hace perder una de las ventajas de la mezcla y cercanía, al conseguir que los recorridos representen tiempos útiles (Muxi, 2011). Asimismo, lograr utilizar el tiempo de manera eficiente compatibilizando las necesidades cotidianas

cuando requieren más de un desplazamiento. A nivel meso o de la región se observa la falta de equipamientos, comercio y oportunidades laborales; finalmente a escala micro o local los temas que afectan a las mujeres son la seguridad, la accesibilidad y los cuidados de los hijos.

Consecuentemente, para mejorar la participación de las mujeres cuidadoras en la vida social, política y económica es necesario generar cambios radicales en las estructuras espaciales y de transporte de las ciudades (Sandercock y Forsyth, 1992). La naturaleza de las relaciones de género no es constante en el tiempo ni el espacio, por lo que estas formas se reflejan en las formas que toman las estructuras de las ciudades y lo que les permite variar en el tiempo (England, 1991), esta idea nos permite concebir la posibilidad de establecer nuevas formas de relacionarse y permitir que las ciudades futuras sean consecuentes a estas normas.



Fig. 2.10 Ejercicio colectivo de la planificación territorial

Fuente: Mujeres trabajando. Guía de reconocimiento urbano como perspectiva de género.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Finalmente, la última característica de estudio de la ciudad cuidadora es la seguridad, relacionada a los variados estudios que establecen la relevancia de una visión centrada en la percepción de seguridad (Pain, 1997; Koskela y Pain, 2000; Muxi, 2011; Ortiz, 2018) como condicionante en el acceso a la ciudad para las mujeres. Si bien las variables estudiadas anteriormente permiten en su consolidación final establecer un modelo de ciudad que se centra en los cuidados de los ciudadanos, este no puede ser completo si no se encarga de generar espacios seguros.

El abordaje de la seguridad urbana ha sido un factor decisivo a través de la evolución del urbanismo. Ortiz (2018) enfatiza que la historia de la planificación urbana podría ser un intento de gestionar el miedo en la ciudad. Sin embargo, en el análisis de la seguridad en el territorio se ha excluido la perspectiva de género, evitando estudios relacionados a la percepción de seguridad como variable diferencial por género (Koskela y Pain, 2000), siendo el miedo y su percepción un factor que limita el derecho de las mujeres a la ciudad (Pain, 1997).

El estudio de la percepción de seguridad diferencial involucra considerar la violencia de género como tema central en el urbanismo (Andrew, 1995; Ortiz, 2018), con el objetivo de establecer medidas en relación a formas de violencia urbana, muchas veces no criminalizada, y que tiene especial impacto en las mujeres, como lo es la violencia sexual.

Pain (1997) define el miedo como la serie de respuestas emocionales y prácticas de las personas frente a la violencia. Por otro lado, Koskela (1999) agrega que el miedo, en el caso de las mujeres, se basa en relaciones de poder de género que son manifestadas y acrecentadas en los espacios. En esto radica la diferente forma en que se percibe el miedo y la seguridad para hombres y mujeres. Para las mujeres, el temor a la violencia sexual tiende a generar adaptaciones y limitaciones en sus vidas cotidianas (Pain, 1997), al tratarse de una forma de intimidación que somete al cuerpo (Falú, 2009) de manera física y simbólica, al concebirse como territorio de apropiación.

Los estudios de seguridad en los espacios públicos se han centrado históricamente en controlar los crímenes mediante el diseño del espacio (Ortiz, 2018), lo que ha significado responder sólo a los actos ilegales de acuerdo a la respectiva legislación. Por lo tanto, las herramientas de intervención tienen a ser estrategias restrictivas (Ortiz, 2018) como que no responden a una percepción diferenciada de los ciudadanos. Estas intervenciones hacen frente sólo a delitos efectuados por personas desconocidas en la vía pública (Wekerle y Whitzman, 1995), esto quiere decir que la prevención sólo se establece frente a delitos que implican pérdidas materiales.

La aplicación de la perspectiva de género interseccional (Ortiz, 2018) implica un análisis completo de los aspectos sociales, físicos y funcionales que condicionan la percepción de seguridad en el espacio público. Las líneas estratégicas que proponen las investigadoras (Muxi, 2011; Ortiz, 2018) añaden además otras características que serían fundamentales para la percepción de seguridad en las mujeres. Esas características son las siguientes (Fig. 2.11): Señalización mediante señales visuales, acústicas y tácticas que ayuden a comprender y orientarse dentro de la ciudad; visibilidad para permitir mediante el diseño, que los usuarios puedan ver

todo el entorno y reconocer las posibles salidas en caso de situaciones de riesgo; vital para que garantice la presencia permanente de personas, promoviendo las relaciones sociales, el encuentro y espacios para la ayuda mutua; vigilancia que permita una atención informal, ya que se ejerce entre iguales respondiendo a la solidaridad mutua; equipado con infraestructuras que den soporte a las actividades cotidianas en un ambiente sostenible y acogedor; y finalmente, comunitario para que fomente el sentimiento de pertenencia de las personas, reforzando la cohesión social y la participación ciudadana.

Línea estratégica 1 Entorno señalizado	Objetivo general Saber dónde estás y adónde vas en un entorno, favoreciendo la orientación, la legibilidad del espacio y la información con lenguaje no sexista.	Objetivos específicos 1.1 Orientar y favorecer la legibilidad de los usos cotidianos. 1.2 Utilizar señalización no sexista y diversa.
Línea estratégica 2 Entorno visible	Objetivo general Tener la capacidad de ver y ser vista en el espacio, pero también simbólicamente, y reconocer a las mujeres como agentes sociales.	Objetivos específicos 2.1 Favorecer la visibilidad espacial. 2.2 Visibilizar social y simbólicamente la situación de las mujeres.
Línea estratégica 3 Entorno vital	Objetivo general Tener la capacidad de escuchar y ser escuchada gracias a la concurrencia de personas de forma continua y simultánea, derivada de la diversidad de usos y actividades en la calle y los espacios.	Objetivos específicos 3.1 Favorecer la diversidad de usos, la densidad y la proximidad para la reunión de las personas. 3.2 Favorecer la simultaneidad y continuidad de usos y actividades. 3.3 Priorizar el espacio público de relación frente al uso del tráfico rodado.
Línea estratégica 4 Entorno vigilado	Objetivo general Poder salir de una situación insegura y obtener ayuda porque hay personas cerca que generan confianza y que tienen la capacidad y la voluntad de ofrecer auxilio.	Objetivos específicos 4.1 Propiciar la diversidad de personas y usos. 4.2 Diseñar los edificios y espacios de modo que exista un vínculo visual.
Línea estratégica 5 Entorno equipado	Objetivo general Planificar y mantener los espacios dotados de todo lo necesario para poder desarrollar las diferentes actividades de la vida cotidiana tanto en los espacios públicos como en los comunitarios.	Objetivos específicos 5.1 Garantizar la diversidad tipológica de viviendas. 5.2 Diseñar espacios y recorridos dotados, cuidados y conectados con las actividades cotidianas. 5.3 Asegurar los equipamientos y servicios necesarios para el desarrollo de la vida cotidiana. 5.4 Garantizar la seguridad de las mujeres y los niños y niñas que han vivido violencia machista.
Línea estratégica 6 Entorno comunitario	Objetivo general Actuar colectivamente en la construcción de entornos seguros. Facilitar la existencia y mantenimiento de las redes sociales en el entorno próximo para que las personas puedan compartir espacios y actividades comunes y reconocer a las mujeres como agentes clave generadoras de comunidad.	Objetivos específicos 6.1 Potenciar redes sociales existentes y la apropiación comunitaria de los espacios. 6.2 Asegurar la participación comunitaria desde una perspectiva de género interseccional para identificar las necesidades en los proyectos.

Fig. 2.11 Líneas estratégicas de las auditorías de seguridad urbana realizadas por el Colectivo Punt 6.

Fuente: Colectivo Punt 6

CUALIDADES DE UN ESPACIO CUIDADOR

A partir de las problemáticas estudiadas en el desglose de los principales temas urbanos atinentes al paradigma urbano de la ciudad cuidadora se establecen ciertas cualidades que definen los espacios cuidadores. Para efectos de la presente investigación se establecen 4 áreas de análisis del espacio, en las que se evalúa la presencia y nivel de ciertas características mediante elementos urbanos claves para el beneficio de los cuidados. Las áreas de investigación son: Espacios públicos de relación, equipamientos y servicios, movilidad y seguridad.

Espacios públicos de relación

Los espacios de relación orientados a las necesidades de cuidados tienden a favorecer características como la autonomía, accesibilidad y socialización entre ciudadanos ya que son pensados para la realización de diferentes actividades. Algunos de los elementos que benefician a estas cualidades son las aceras anchas y que ofrezcan variadas actividades para una variedad de intereses. Es necesario enfocar el diseño en lograr que se desenvuelvan autónomamente los ciudadanos, para ello son favorables la señalización de los espacios que podrían generar inconvenientes, la incorporación de barandillas, rampas y pasos peatonales en zonas vehiculares que se relacionen a los tiempos y ritmos de los habitantes.

Por otro lado, es necesario generar espacios intermedios de calidad que puedan involucrar zonas de descanso en los recorridos urbanos para complementar algunas tareas de cuidados, ya sea el descanso de los adultos mayores o de las mujeres con niños. Además, es necesario tener una señalización efectiva que permita la

orientación e identificación de los espacios de manera inclusiva, considerando en las decisiones urbanas las diferentes condiciones físicas, etarias y diferenciales de los usuarios y usuarias.

Otra cualidad imprescindible es la labor de reivindicación y reconocimiento de la ciudad hacia las labores de cuidados, haciéndolos visible y naturales del espacio público.

Equipamientos y servicios

Un espacio cuidador es uno donde la oferta de los equipamientos es amplia, ya que reconoce, asume y valora el trabajo derivado de las diferentes esferas de la sociedad. Estos servicios y equipamientos necesitan inscribirse en el espacio público mediante cualidades como la permeabilidad y la flexibilidad. Estas cualidades permiten maximizar la utilización de estos espacios, mediante una zonificación que no se cierra a un tipo de actividad hegemónica, permitiendo la creación de lazos y redes sociales que incentivan el intercambio de servicios en el espacio, en diferentes tiempos y espacios, por ejemplo dando a un equipamiento definido diferentes programas en diversos momentos del día, respondiendo a la complejidad de la vida cotidiana.

Movilidad

La oferta de los medios de transporte y su infraestructura son determinantes en las formas de habitar la ciudad, por lo que el sistema de movilidad debe ser variado en horarios, ritmos y opciones, permitiendo la posibilidad de establecer recorridos diferenciales, esencialmente los peatonales. Por otro lado, el transporte público debe responder a las especificidades de los recorridos del mundo reproductivo, los cuales a diferencia de las labores productivas tienden a ser ni lineales ni uniformes.

La movilidad cuidadora también debe ser diversa y segura en todos sus aspectos, reconociendo la percepción de seguridad diferencial y facilitando la planificación de las actividades cotidianas, posibilitando la igualdad de oportunidades en el acceso a la ciudad de hombres, mujeres y disidencias.

Seguridad

El énfasis en la percepción de seguridad diferencial se vincula en la ciudad a la cualidad necesaria de la autonomía, en la que se busca la apropiación -especialmente de las mujeres- sobre el espacio público. Dentro de los elementos que favorecen estas características se encuentran la visibilidad e iluminación de las calles esencialmente durante la noche, la alternativa y conocimiento de recorridos que permitan encontrar espacios seguros. La variedad de usos y actividades favorecen a la presencia constante de personas en el espacio, favoreciendo la apropiación y seguridad.

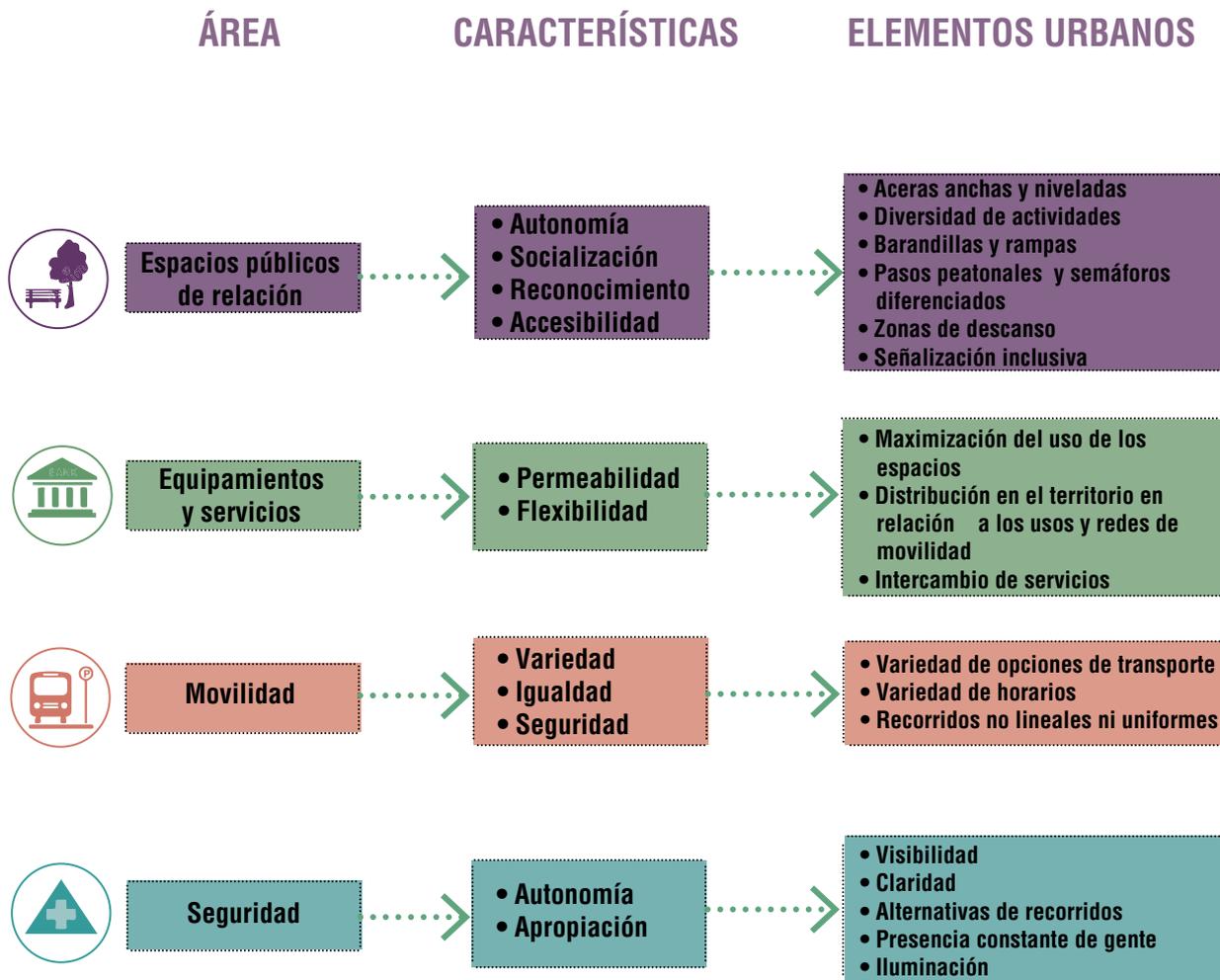
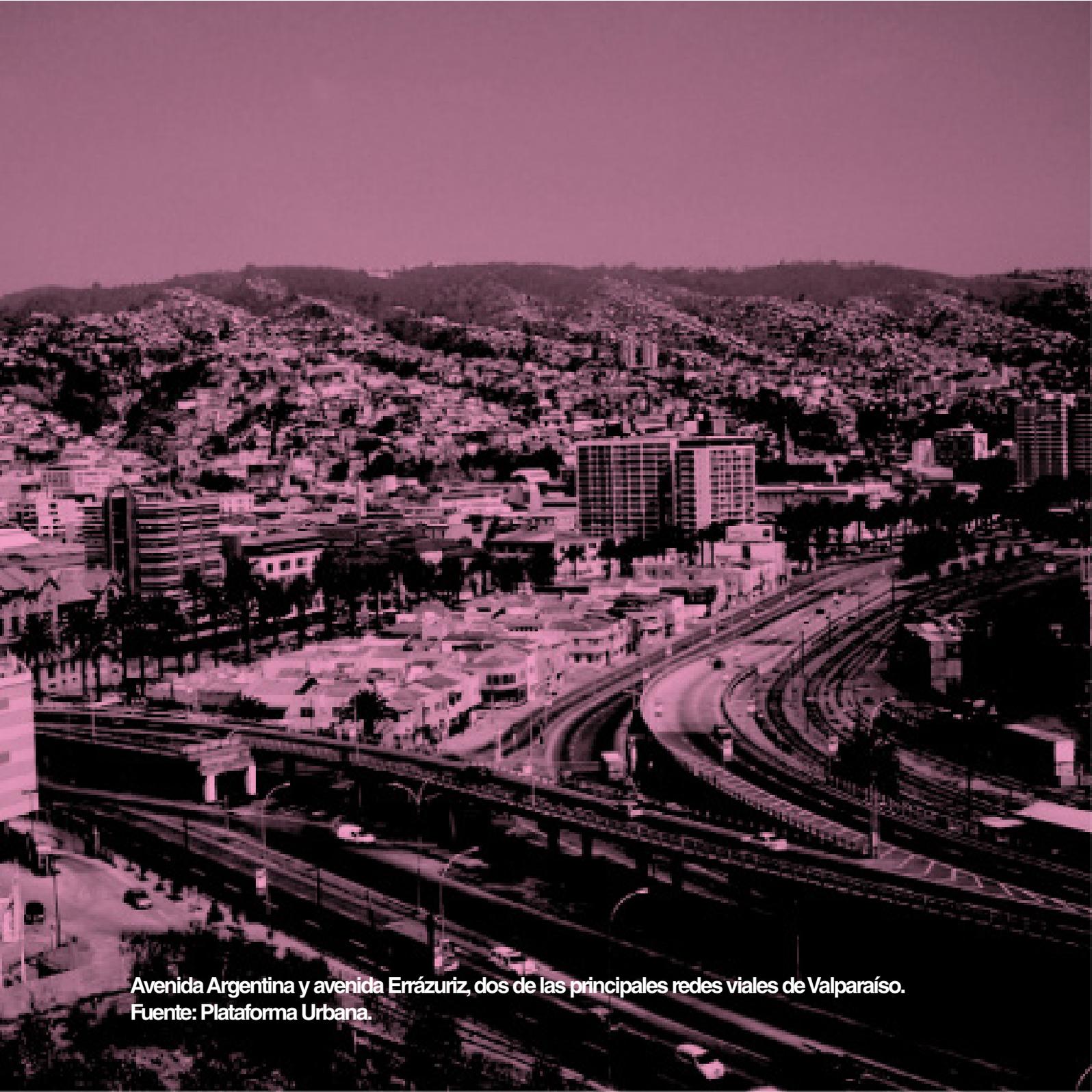


Fig. 2.12 Cualidades de un espacio cuidador
Fuente: Elaboración propia.

Fuente: Colectivo Punt 6.





**Avenida Argentina y avenida Errázuriz, dos de las principales redes viales de Valparaíso.
Fuente: Plataforma Urbana.**

Capítulo 3
Movilidad cotidiana
en la ciudad cuidadora

MOVILIDAD COTIDIANA

La movilidad es un fenómeno complejo y variable en el tiempo, que se manifiesta en como los habitantes se mueven en la ciudad. La importancia que tiene el acceso de los habitantes que viven cada vez más alejados del centro a los servicios de la ciudad. Influido por el resultado de la distribución territorial de los servicios en la ciudad. Sin embargo, múltiples investigadores (Miralles- Guasch, 2002; Bergman, 2003; Kauffman, 2004; Veltz y Lussault, 2005; Módenes, 2007; Gutierrez, 2010) han redefinido su significado de acuerdo a los contextos sociales y territoriales contemporáneos.

Veltz (2005) define la movilidad como el desplazamiento de entes no solamente física, sino que también de manera inmaterial como la tecnología, el capital, el lenguaje o las ideas, los que son capaces de organizar el espacio. Desde esta visión de la movilidad, esta se presenta como un acontecimiento que es capaz de gestionar las acciones que se llevan a cabo en un territorio. Estas acciones representan el conjunto de los valores sociales hegemónicos, sumado a las condiciones geográficas, económicas y sociales (Lussault, 2005).

Desde la dimensión sociocultural de la movilidad, se establece que esta se compone por dos elementos: la conectividad y la sociabilidad (Gutiérrez, 2010). La primera se relaciona a la materialidad de los entes que intervienen en los procesos físicos de la movilidad, entre ellos las infraestructuras asociadas a los medios de transporte. Mientras que la componente de sociabilidad tiene como objetivo lograr la cohesión social de las distintas entidades que componen una ciudad.

La dimensión material de la movilidad se expresa en el transporte y su infraestructura (Gutiérrez, 2010). Una

Fig. 3.1 (Derecha) Vialidad primaria y diseño urbanístico Buenos Aires, 1937.

Gutiérrez (2010) declara “(...) Buenos Aires, ciudad reconocida internacionalmente por su monocentrismo y por la amplia cobertura de su red de transporte colectivo sobre una extensa planicie, que no ofrece resistencia a la expansión urbana”. Con respecto a la expansión de las ciudades y el incremento de las desigualdades sociales y territoriales.

Fuente imagen: Clase CEPU Abril 2011 Ing. Olga Vicente.
<https://slideplayer.es/slide/1866134/>



Fig. 3.2 (Izquierda) Implementación de ciclovías escolares en Lima.

Como búsqueda de opciones flexibles que responden a problemáticas de las prácticas de movilidad cotidiana.

Fuente imagen: Municipalidad de Lima.

definición conceptual del transporte lo comprende como el componente físico de la movilidad, es decir, el medio técnico del desplazamiento. El objetivo de los medios de transporte es vencer los efectos provocados por la disgregación espacial intrínseca a la evolución de las ciudades y su utilización responde a la necesidad de los ciudadanos de moverse por un espacio concreto, en un tiempo determinado y a una velocidad adecuada (Miralles- Guasch, 2002).

Por otro lado, para precisar el desplazamiento, Gutiérrez (2010) establece que es necesario hacerlo desde sus definiciones ontológica y teleológica. La definición ontológica se refiere a “la naturaleza de las cosas”, a través de esta el desplazamiento consiste en el nexo entre origen y destino, referido técnicamente a la dimensión material del movimiento. Por otro lado, la definición teleológica hace referencia a la “causa final de las cosas”, según esta el desplazamiento un movimiento entre lugares, sin embargo, la finalidad de estos movimientos son actividades, servicios o bienes que se sitúan en esos lugares. A partir de esta sinergia de definiciones, Gutiérrez establece el concepto de desplazamiento como el nexo entre un fin y su satisfacción.

Ahora, desde la perspectiva de la cohesión social, García Palomares (2008) define la movilidad como las estrategias que utilizan las personas para organizar sus actividades diarias, con el objetivo principal de conseguir la mayor eficiencia en el uso de las distintas infraestructuras de transporte. Esta movilidad espacial de las personas se ve influida por el contexto territorial sumado a los procesos demográficos (Zelinski, 1997).

Sin embargo, si expresamos el componente físico de la movilidad en el territorio urbano, es en el territorio cotidiano (Gutiérrez, 2010) donde se lleva a cabo la movilidad cotidiana (Miralles- Guasch, 1998; Kauffman, 2003; Gutiérrez, 2010; Jirón, 2013). Los espacios cotidianos al igual que el territorio urbano se componen

por dos dimensiones: la material, expresada en lo cartográfico y la simbólica, manifestada en la subjetividad de la cotidianidad de cada ciudadano (Gutiérrez, 2010).

A partir de la composición de los espacios cotidianos, podemos definir la movilidad cotidiana como la suma de los desplazamientos individuales que realiza la población de forma recurrente que permite acceder a bienes y servicios en un territorio determinado (Spaggiari, 1990; Miralles- Guasch, 1998). Es por esto, que se considera que la movilidad cotidiana de los ciudadanos es uno de los factores potencialmente más favorables y a las vez condicionantes (Ciufini, 1993), ya que tiene la potestad de permitir o restringir el acceso a los servicios básicos.



Fig. 3.3 Redistribución del espacio público, Ciudad de México.

Proyecto urbano que busca “Redistribuir la experiencia de la Ciudad” a través de intervenciones con nuevas estrategias de innovación e integración social de la cotideaneidad.

Fuente imagen: Plataforma arquitectura.

ESTRUCTURA TERRITORIAL Y SOCIAL DE LA MOVILIDAD

La forma en que las transformaciones en las estructuras territoriales se han relacionado con la movilidad tiene directa relación con los cambios económicos producidos. Las mutaciones económicas producidas por la crisis de los años 70 significaron el paso de una estructura fordista a una postfordista (Miralles- Guasch y Cebollada, 2009). Estas transformaciones originaron un cambio profundo en los modelos territoriales y con ello en los modelos de movilidad.

La etapa fordista estaba caracterizada por unos desplazamientos repetitivos y pendulares (Miralles- Guasch y Cebollada, 2009). Estos movimientos se asociaban casi exclusivamente a las necesidades productivas y se realizaban, en su mayoría, por medios de transporte mecánicos (Fig. 3.4).

Las transformaciones socioeconómicas de mediados del siglo pasado producen una fragmentación de los procesos asociados a la esfera productiva. En esta segmentación se externalizan algunas de las actividades industriales, con el inicio de un modelo de producción en red, creando un nuevo paradigma del urbanismo en red (Dupuy, 1992). La segmentación de las actividades productivas lleva a formalizar las divisiones espaciales y la segregación por roles sexuales.

Con la caída de los sistemas de producción en masa y la flexibilización de la producción comienza la etapa postfordista (Miralles- Guasch y Cebollada, 2009). Esta etapa se caracteriza por un incremento en los motivos que inducen a los desplazamientos y la diversificación de los medios de transporte utilizados (Bailly, 2005). El modelo socioeconómico y territorial postfordista se presenta como una evolución hacia la idea de apuntar

a la diversificación de productos, reconociendo la existencia de diversos tipos de consumidores. Esta idea se extiende hacia el pensamiento urbano, en el que se identifica una pluralidad de individuos y resultado de ello, una nueva forma de movilizarse. Vittadini (1992) explica cómo el cambio en la estructura productiva significa que las pequeñas unidades de producción dispersas generan un tipo de movilidad diferente a las grandes unidades de producción concentradas.

La movilidad que deviene de este nuevo paradigma tiene forma de nube (Gutiérrez Puebla y García Palomares, 2007), ya que se considera dispersa en el tiempo y espacio. Esta movilidad en forma de nube además de considerar los elementos técnicos de los desplazamientos considera los intercambios de información que se producen mediante estos movimientos. Esta transformación territorial implica mayores grados de inmediatez y flexibilidad, lo que se expresa en un territorio con dinámicas más complejas.

Estas transformaciones económicas se expresaron territorialmente en una periferia creciente en superficie, población y pobreza. Este modelo de territorio extenso se encuentra físicamente discontinuo, pero con una periferia funcionalmente integrada al centro o los múltiples centros (Gutiérrez, 2010). En este fenómeno se pasa de una ciudad difusa, con un centro único y de baja densidad de población a una ciudad compacta, en la que se encuentran múltiples centros periféricos. La territorialización de las desigualdades (Vittadini, 1992) genera una ciudad fragmentada, en la que se vuelve imprescindible la interconexión entre los grupos sociales y entre los espacios y tiempos urbanos.

Por otro lado, la discusión entre los modelos territoriales de la ciudad extensa y la ciudad compacta contrasta la organización en torno a la multipolaridad o la monopolaridad de las ciudades que se desarrollan (Gutiérrez,



Fig. 3.4 Reformas urbanas en medio de la industrialización de la etapa fordista, años 50 del S. XX. Las estructuras urbanas del mundo estrenaban modelos de infraestructura viaria para incluir al automóvil.

2010). El modelo de ciudad compacta (Herce, 2009) presenta una diversificación y mezcla de actividades, a diferencia de la ciudad extensa, en la que se requiere de grandes infraestructuras de conexión debido a la especialización de los espacios de la ciudad por actividad. Según Herce (2009), el modelo de ciudad compacta parece el más adecuado al desarrollo sostenible desde diferentes aristas, como el ahorro de recursos energéticos o la ocupación de los suelos urbanos, ya que se disminuye la necesidad de medios motorizados para la movilidad, fomentando la proximidad.

Giampetro (1989) reflexiona acerca de cómo los procesos de transformación que tienen lugar en los diferentes territorios se ven influenciados por factores que no se encuentran aislados, sino que actúan simultáneos en espacio y tiempo. Estos factores se superponen y generan interrelaciones que son específicas para cada contexto local. Miralles- Guasch (2002) agrega a lo anterior, que se puede hablar de una interacción entre dinámicas estructurales, en las que es necesario considerar proyectos de transporte y estrategias territoriales y que se deben relacionar con estas dinámicas. Estas relaciones que se establecen entre las lógicas estructurales y las estrategias territoriales le dan el sentido a la movilidad urbana.

Las transformaciones en la movilidad cotidiana producidas por los cambios territoriales y económicos de finales del siglo XX producen nuevos costos asociados a la movilidad (Miralles- Guasch, 2002), entre ellos los cambios que se producen en la estructura social. Entre los aspectos sociales que tienen un impacto en la sociedad se encuentran fenómenos como el dominio del vehículo sobre los peatones en el espacio público, la pérdida de autonomía en el desplazamiento (Herce, 2009) de las poblaciones menos hegemónicas (mujeres, niños, ancianos, etc.), entre otros.

Esta inserción de la estructura social de la movilidad ha provocado que el sujeto de análisis pase de ser los medios de transporte a ser las personas que se desplazan (Miralles- Guasch y Cebollada, 2009). Este cambio de perspectiva ha permitido reconocer conflictos socioculturales provenientes de la movilidad, los que se conciben como parte del desarrollo territorial, para pasar a hacer foco en la accesibilidad hacia las actividades cotidianas.

Uno de los elementos de transformación que presentan las nuevas formas de estudiar el territorio hace referencia a la gestión del territorio. Según Veltz (1994) la organización territorial pasa de ser simplemente la localización de las infraestructuras a ser un proceso de distribución de recursos, generando desarrollo de las relaciones de solidaridad entre los actores de la ciudad.

El desarrollo del paradigma de la movilidad que se centra en el sujeto ha de responder al análisis de la dimensión social y geográfica de los espacios contemporáneos. En las ciudades contemporáneas se produce una creciente metropolización (García Palomares, 2008), la que conlleva la expansión física, fragmentación socioespacial, nuevas tecnologías de transporte y comunicaciones. Este fenómeno, en los casos más desfavorables produce una desconexión en los sectores periféricos con mayores necesidades de desplazamiento. Dekkers y Tarrius (1988) señalan que estos desplazamientos en cualquier caso implican utilizar el tiempo y el espacio, además de atravesar diferentes jerarquías sociales, lo que se ve influido de manera positiva o negativa, dependiendo de la escala social de la que provienen. En consiguiente, Tarrius (1978) agrega que la movilidad no se define únicamente por los desplazamientos individuales, ni por la accesibilidad a puntos en el espacio urbano, sino que corresponde a un fenómeno social, que es determinado por las relaciones sociales, necesidades y modos de vida de quienes habitan este espacio.

La complejidad del cruce de las jerarquías sociales tiene raíz en la estructura productiva capitalista (Fischer, 1992), que se traduce en una distribución espacial aislada y desmembrada y que produce una creciente necesidad de interconexión. Esta distribución sólo puede ser recompuesta a partir de un incremento de desplazamientos, por lo que el uso de transportes se atribuye a la creación de una estructura social, vinculada a un sistema económico (Miralles- Guasch, 2002). Por otra parte, existe una influencia recíproca entre el transporte y la distribución socioeconómica en el área urbana (Rice, 1987). Por lo tanto, las transformaciones en la oferta de transporte pueden traducirse en una transformación del uso y acceso de la ciudad.

Desde los inicios de la modernidad se percibe la posibilidad de moverse de manera rápida y cómodo como una cualidad positiva (Miralles- Guasch, 2002). Las ciudades actuales se caracterizan por la externalización de los costes de movilidad hacia la colectividad, lo que ha posibilitado el incremento de la movilidad mediante medios mecánicos, mejorando los tiempos y frecuencias de los desplazamientos (Durán, 1993; Lowe, 1994). Esta posibilidad se asocia a una mayor posibilidad de acceder a actividades y experiencias, por lo tanto, a la ciudad.



Fig. 3.5 Sao Paulo, Brasil

La planificación urbana en las ciudades brasileñas ha implementado políticas de desarrollo en torno al uso del automóvil individual. El uso de los vehículos privados representa aproximadamente un tercio de los desplazamientos urbanos en las grandes ciudades

Fuente imagen: Plataforma Arquitectura

DE LA MOVILIDAD A LA *MOTILITÉ* SEGÚN KAUFFMAN

Kauffman (2008) plantea la diferenciación entre los conceptos de movilidad y motilidad asociada a la idea subjetiva de lo potencial. En primer lugar, define la movilidad como las acciones posibles de movimiento dentro del territorio, a diferencia de la motilidad que se precisa como el potencial de movilidad construido y utilizado por un actor. Además, agrega que esta implica 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” en relación al desplazamiento.

Kauffman (2004) por otro lado, define la movilidad espacial como el desplazamiento geográfico a lo largo de una trayectoria específica que se puede describir en términos de tiempo y espacio. Además, agrega que la dimensión espacial de la movilidad es la accesibilidad, la que define como la facilidad de superar una distancia. Por lo tanto, la accesibilidad se asocia a características físicas del espacio como rasgos individuales de los ciudadanos, añadiendo que se trata de una dimensión física, social y económica.

Además de esto, plantea la existencia de una movilidad social (Kauffman, 2004), la que define como la transformación en la distribución de los recursos de individuos o grupos dentro de una estructura social determinada. Mientras que la movilidad social de un colectivo a lo largo del tiempo lo define como un cambio social. Se propone la movilidad social máxima como el mecanismo más eficaz para establecer una sociedad justa.

Se plantea la motilidad como el vínculo entre la movilidad espacial y la social. Este vínculo se esboza desde las similitudes entre estos dos tipos de desplazamientos (Kauffman, 2004). En primer lugar, la relación que ambas

tienen con el cambio estructural y la transformación social. En segundo lugar, la irrupción que tienen sobre las condiciones previas y posteriores a los desplazamientos; incluyendo en el caso de la movilidad espacial el interés en los medios de transporte como condicionantes del tiempo y el espacio, mientras que la movilidad social se vincula a las necesidades y su satisfacción. Por último, el énfasis que dan al espacio y el tiempo; al espacio social y geográfico y al tiempo en las estructuras sociales y en la velocidad del desplazamiento.

El análisis del potencial de desplazamiento permite considerar nuevas posibilidades y limitaciones a los movimientos de las personas. A partir de los que surgen consecuencias sociales aún más amplias (Kauffman, 2004), ya que permite dar cuenta de las estrategias y limitaciones en el espacio social y geográfico con relación a los territorios y redes.

Posteriormente, es necesario hacer énfasis en la concepción de Kauffman de su definición de motilidad como el capital de movilidad, el que forma parte del total del capital social. Este capital de movilidad de las personas tiene una influencia importante sobre su capital social, ya que puede reducirlo o ampliarlo. Para ello, es necesario cambiar el enfoque del capital económico a una característica de la distribución social (Bordieau, 1983). Ya que, esta nueva concepción, además de performativo, resulta complemento de los medidores de construcciones sociales, ya que permite presentar una imagen más compleja de las herramientas de los ciudadanos para el desarrollo de la vida en la ciudad.

El capital social se conforma por el capital movilidad, el capital relacional y el capital socioespacial, por lo que la motilidad como capital puede movilizarse por si solo, a la vez que puede transformarse, asociarse e intercambiarse con otros tipos de capital. Simultáneamente, el capital de movilidad de los individuos conforma por

los medios de transporte, las competencias de movilidad y la representación en el territorio. Estas cualidades se enmarcan en las características de las relaciones sociales y el conocimiento del territorio.

Finalmente, la motilidad se conforma por cuatro elementos interdependientes que se vinculan al nivel de accesibilidad que tiene un espacio determinado para una persona específica. Estos componentes son las competencias, las que suponen las habilidades específicas de los usuarios; la apropiación como las estrategias utilizadas para ejercer la movilidad a partir de ciertas habilidades; y el acceso como el rango de movilidad posible en cierto territorio.

Competencias

Las competencias se definen como las habilidades y capacidades específicas de los usuarios u objetos de transporte (Kauffman, 2004). Estas habilidades se asocian a los factores personales de las entidades y se desarrollan en el momento previo al viaje, ya que corresponden a las cualidades que le permiten participar de la movilidad. A partir de estas capacidades se considera que no todos los grupos de ciudadanos 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 que también colectiva (Ciuffini, 1993), por lo que, en ocasiones, involucran las capacidades de movilizarse de un conjunto de entidades con diferentes capacidades. En base a esta acepción, Cebollada (2006) comenta que es imprescindible conocer las capacidades y desplazamientos de los diferentes grupos de población que conforman la estructura social.

Entre las competencias se encuentran las habilidades físicas, consistentes en la capacidad de transportarse de las entidades desde un lugar a otro, teniendo en consideración las limitaciones. Las circunstancias persona-

les, como la edad, las capacidades mentales y físicas o el género (en relación a su condición física diferencial) determinan las posibilidades de acceder a los medios de transporte (Wachs, 1991) y con ello, 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 con dificultades de desplazamiento, así como a los recorridos habituales de niños y adultos mayores.

Por otro lado, se encuentran las habilidades adquiridas en relación a las necesidades de desplazamiento. Entre estas se encuentran los conocimientos específicos y esenciales del territorio de viajes, los que se aprenden a partir de la experiencia que en ellos se ha desarrollado. Además, se incluyen en estas habilidades la capacidad de informarse con respecto al transporte, en el caso de la locomoción pública, implica el conocer horarios y recorridos, mientras que en el transporte privado, la tramitación y acceso a licencias de conducir, permisos de circulación, etc.

Finalmente, se encuentran las habilidades organizativas, entre las que se ubican la planificación y sincronización de actividades entre uno o varios integrantes de un núcleo, además de la adquisición de información y habilidades influyentes en el desplazamiento. La experiencia de las mujeres y su desarrollo en las actividades domésticas ha implicado reconocer y vincular a sus desplazamientos las de parte de la población que no ha sido visibilizada como niños, ancianos y personas con discapacidad. Y es por esta relación con la movilidad de otras personas, es que presentan mayor sensibilidad al efecto de las competencias sociodemográficas como la edad o los contextos familiares (Díaz y Jiménez, 2007), lo que implica en ocasiones coordinar además con las actividades productivas.

Apropiación

La apropiación hace referencia a las maneras en que los ciudadanos perciben y acceden a los territorios de acuerdo a sus habilidades personales (Kauffman, 2004). Esta además responde a la subjetividad de la

dimensión cultural de la sociedad y el contexto histórico en que se desarrolla (Gutiérrez, 2010), por lo que la movilidad manifiesta su dependencia a los niveles tecnológico, organizativos y culturales de la sociedad (Seguí y Martínez, 2004) y la capacidad de los ciudadanos de acceder a ellos.

El modo en que se llevan a cabo los viajes se conforma en base a las necesidades, planes y aspiraciones de los usuarios. Montulet (1998) añade que la movilidad expresa la identidad, costumbres y creencias de los ciudadanos y se reflejan en el funcionamiento de la ciudad. Por lo tanto, corresponde a un fenómeno social que se ve determinado por las relaciones, necesidades y modos de vida de quienes se desplazan (Tarrius, 1978).

En este sentido, la estructura familiar y las actividades cotidianas que llevan a cabo sus miembros inciden en la organización de los desplazamientos del colectivo y de los medios que usan para ese desplazamiento (Fox, 1995). Así los intereses y necesidades de los diferentes miembros del hogar, y las estrategias que se desarrollan para lograr satisfacerlos, significan una interrelación entre ellos. Herce (2009) establece que el ejercicio del derecho a la movilidad se encuentra en la realización de las oportunidades de desarrollo personal y social de la población, perdiendo el sentido de clasificación que supone una categorización jerárquica de esos motivos.

Por otro lado, se relaciona con las estrategias de planificación de la movilidad de manera individual o colectiva (familiar o grupal), los motivos de viaje y los hábitos propios de determinada población (Kauffman, 2004). Esta variable social responde a la variabilidad y flexibilidad de las prácticas de viaje, a las que se asocian modalidades modernas de trabajo, y por ende, nuevas formas de movimiento, organización de cadenas de viajes, además del reconocimiento a la variedad y dispersión de las distancias territoriales (Gutiérrez, 2010).

Estas estrategias de planificación de la movilidad se asocian al modo de acceder a bienes y servicios que involucran viajes fragmentados, que se encadenan en secuencias funcionales temporales discontinuas y territorialmente distribuidas (Gutiérrez, 2010). A partir de lo cual, estos motivos de viaje se deben resolver mediante tácticas que consideran estas secuencias complejas.

Está socialmente reconocido que las mujeres, debido a sus responsabilidades productivas y reproductivas son generalmente las encargadas de generar y configurar las estrategias para resolver los complejos desplazamientos (Díaz y Jiménez, 2007). Igualmente, el ciclo vital influye especialmente en las mujeres, complejizándose con los hábitos asociados a la situación familiar.

Establecer estrategias involucra restituir al actor su parte de iniciativa en la producción de su propia existencia (Godard, 1990), manifestando en ellas unas de las pocas variables flexibles en el desarrollo de los viajes. En estas estrategias interactúan las condicionantes infraestructurales y recursos propios y públicos, lo que involucra a los usuarios en su relación con el territorio y el modo en el que acceden a él.

Acceso

El acceso consiste en el rango de posibles movibilidades según la ubicación del territorio de destino, la época histórica y las circunstancias del contexto (Kauffman, 2004). Este rango de movibilidades se ve afectado por las redes de interconexión y las dinámicas propias del territorio, además de representarse por la distribución urbana. El ordenamiento territorial en adición con las políticas de transporte público, son fundamentales en el estudio del rango de acceso a los bienes y servicios.

Las opciones se pueden definir como la gama de medios de transporte y telecomunicaciones disponibles para acceder a determinado territorio, además de los bienes y servicios accesibles en dicho sitio, en un momento específico. Mientras que las condiciones representan la accesibilidad a las opciones previamente señaladas en relación a los costos, estrategias y limitaciones del territorio en cuestión (Kauffman, 2004).

Veltz (1999) establece que lo esencial para una accesibilidad extensiva a toda la ciudad es tener acceso a los puntos que conectan las redes, ya que en ellos se encuentra la conexión física a la resolución de las necesidades. De esta manera, podemos analizar la accesibilidad como la característica relaciona a la cantidad de

opciones que tienen los ciudadanos para acceder a los lugares (Burns, 1979) y con ello a la satisfacción de necesidades.

En base a estas nuevas definiciones, Gutiérrez (2010) plantea transformar la idea de “geografía de la accesibilidad” planteada por Ascher, la que se define como la forma y grado de facilidad con que se llega a un lugar a una “geografía del acceso”, definido como la organización y planificación territorial a partir de la interconexión de la movilidad con los bienes, servicios y actividades, no con lugares físicos.

En el caso de las mujeres, existe una precarización propia del género (Sabaté, 1995) que impide en muchas ocasiones el acceso a vehículo privado, disminuyendo las opciones de tránsito y dependiendo de las condiciones existentes en cuanto a la oferta de transporte público, lo que presenta mayores dificultades en su potencial de movilidad.

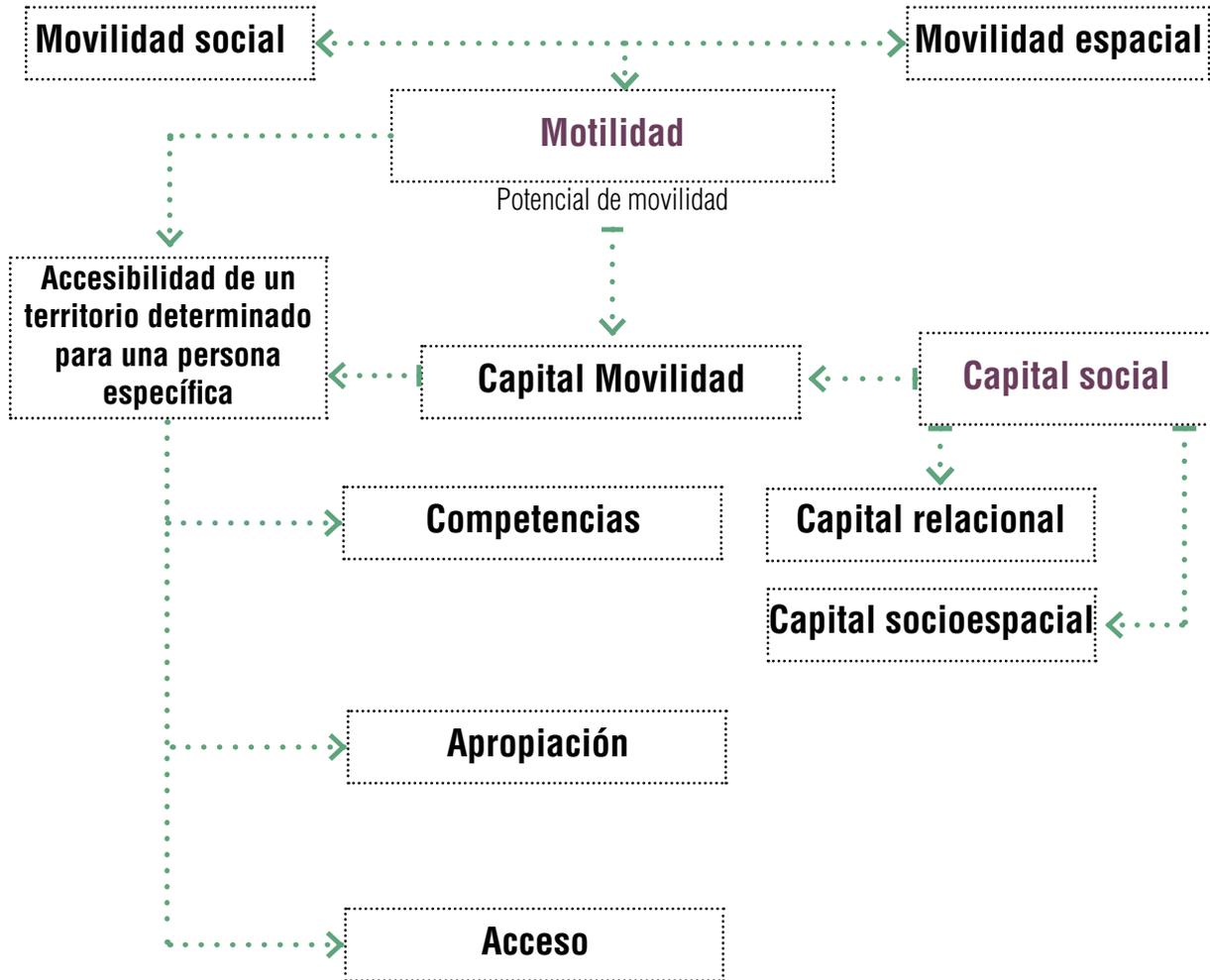


Fig. 3.6 Diagrama basado en el texto "Motility: Mobility as capital" de Kauffman (2004)

Fuente: Elaboración propia



QUE NO SE LE OLVIDE!

114

T
U

537097

Movilidad urbana en Latinoamérica
Fuente: Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina.





**Población El Cincel en Cerro Placeres, Valparaíso.
Fuente: Registro propio.**

Capítulo 4

Valparaíso: Ciudad cuidadora

INDICADORES DE GÉNERO EN LA REGIÓN

Ingreso de las mujeres a la esfera productiva

En las últimas décadas el ingreso de las mujeres al mercado laboral ha tenido un aumento a nivel global, a pesar de las diferencias que se presentan en las diferentes culturas en cuando a la aceleración de este proceso, es un hecho que las mujeres están dedicando parte de su tiempo a las labores productivas, en contraste con tiempos pasados en que el rol femenino se encontraba solamente en el ámbito doméstico. En el caso de Latinoamérica este factor se ha manifestado en la evolución de las tasas de participación económica de las mujeres urbanas.

El observatorio de igualdad de género de la Comisión Económica para América Latina y Caribe (CEPAL) inicia sus primeros estudios acerca de la cantidad de mujeres que recibían ingresos propios hacia finales de la década de 1990. En estas mediciones iniciales se observaba que cerca del 40% de las mujeres eran parte de la fuerza laboral en Latinoamérica y Caribe, es decir, aproximadamente un 60% de las mujeres no recibían ingresos propios. En 2017 este promedio regional había disminuido a un 29,4% de mujeres que no recibían remuneraciones, mientras que en el caso de los hombres esta cifra sólo llega al 10,7%. Por su parte, en Chile la tasa de participación laboral femenina, según el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), recién superó el 50% en el año 2012.

Estos indicadores muestran que cerca de un tercio de la población femenina de la región Latinoamericana y casi la mitad en el país, dependen de otros para su sustento económico. Estas proporciones demuestran que,

aunque existe interés y la necesidad por parte de las mujeres en ingresar a la esfera productiva, aún existen barreras.

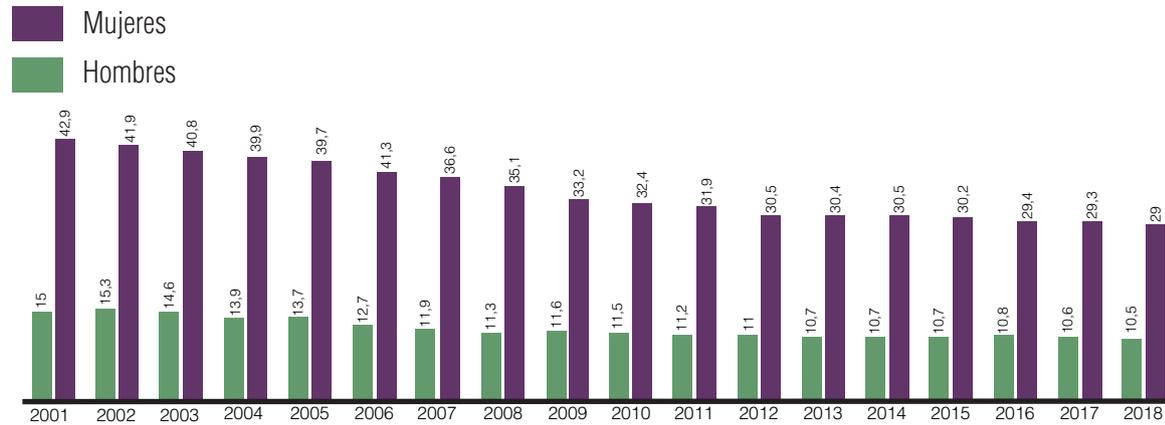


Fig. 4.1 Porcentaje de la población mayor de 15 años sin ingresos propios. Fuente: CEPAL. Elaboración propia.

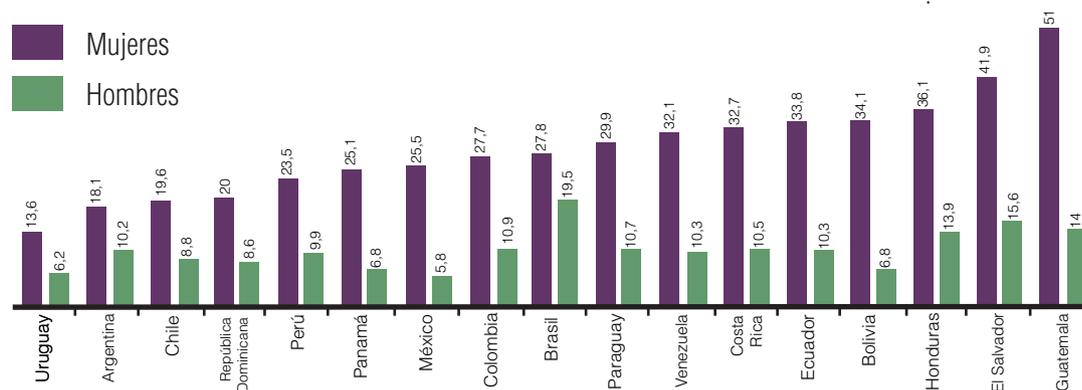


Fig. 4.2 Porcentaje de la población mayor de 15 años sin ingresos propios. Año 2018. Fuente: CEPAL. Elaboración propia

Miedes y Sanchez (2002) explican que estas dificultades se dan en primer lugar por una economía del trabajo que se centra en un habitante promedio masculinizado aislado de su contexto. Esto quiere decir que en el mercado del trabajo remunerado no se reconoce la pluralidad de factores que intervienen en las decisiones laborales de los posibles trabajadores. Entre estos factores, uno de los que más influencia tiene en el caso de las mujeres es su relación con la esfera reproductiva y la sobrecarga laboral que significa sumarla al trabajo remunerado. Por otra parte, agregan que desde la arista de la demanda laboral también se presenta un ingreso desigual por varios factores, entre ellos la variable de género, lo que se expresa en una gestión de la mano de obra que es influida por la cultura local en la que se discrimina a las mujeres.

Indicadores de la división sexual del trabajo

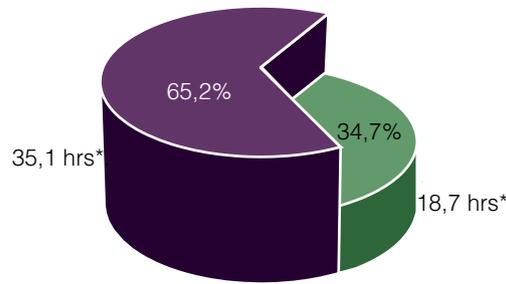
Dentro de los estudios de género de la CEPAL también se han analizado los tiempos de trabajo total dentro de la población mayor a 15 años. En estas estadísticas se categoriza entre hombres y mujeres y el tipo de trabajo realizado: remunerado y no remunerado. A partir de estos indicadores se desprende que, del tiempo total de trabajo (Fig. 4.3), las mujeres dedican actualmente un 65% a labores domésticas y de cuidados, mientras que en el caso de los hombres este sólo llega al 26% del total de su tiempo de trabajo.

Por otro lado, analizando el estudio realizado en horas semanales de trabajo, la diferencia que se muestra en el total de trabajo semanal entre hombres y mujeres es solamente de 2 horas. Sin embargo, la cifra se vuelve alarmante cuando se observa que las mujeres dedican aproximadamente dos tercios de este total de trabajo a labores que no son remuneradas y, por ende, en muchos casos poco reconocidas.

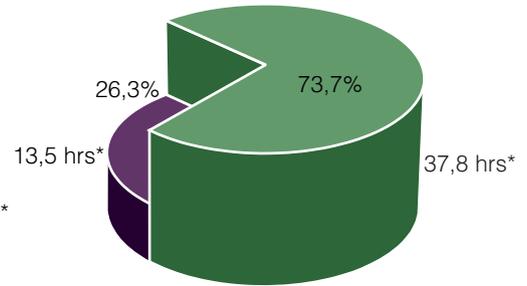
Latinoamérica y Caribe



Mujeres



Hombres



Trabajo no remunerado
Trabajo remunerado

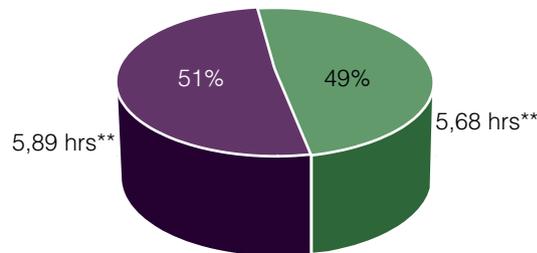
* Horas semanales
** Horas diarias

Fig. 4.3 Tiempo total de trabajo de la población mayor de 15 años + horas de trabajo.
Fuente: CEPAL. Elaboración propia.

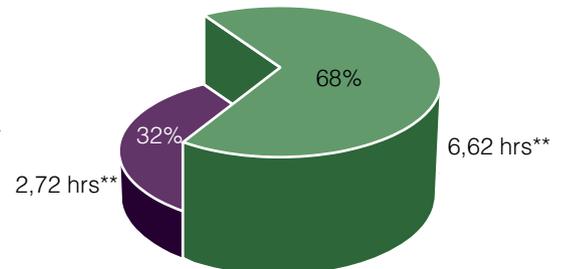
Chile



Mujeres



Hombres



Trabajo no remunerado
Trabajo remunerado

* Horas semanales
** Horas diarias

Fig. 4.4 Tiempo total de trabajo de la población mayor de 15 años + horas de trabajo.
Fuente: ENUT. Elaboración propia.

Latinoamérica y Caribe

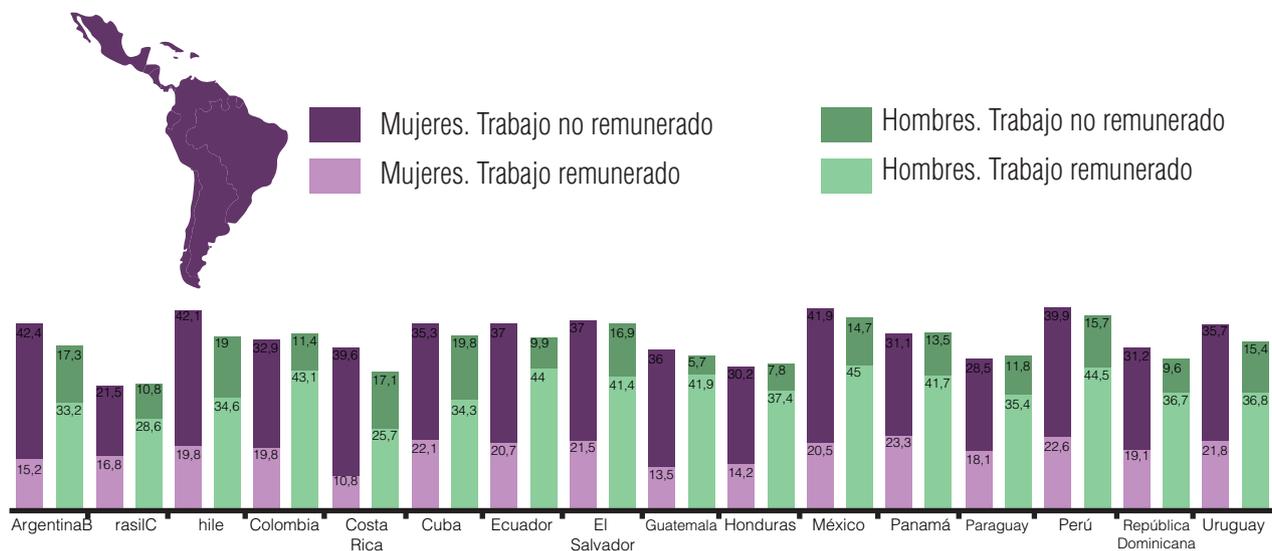


Fig. 4.5 Horas semanales de trabajo. Fuente: CEPAL. Elaboración propia.

La Encuesta Nacional de Uso de Tiempo (ENUT) demuestra que a nivel nacional y local de la Región de Valparaíso esta desigualdad se intensifica aún más. La ENUT, encuesta organizada por el INE, entrega información acerca de las horas diarias de trabajo, también categoriza entre hombres y mujeres y tipo de trabajo realizado. La información que esta encuesta entrega define que la diferencia en tiempo de trabajo total diario entre mujeres y hombres es de 2 horas (Fig. 4.6), esto quiere decir que las mujeres actualmente trabajan aproximadamente 14 horas semanales más que los hombres, además de dedicar el doble de tiempo a trabajo no remunerado.

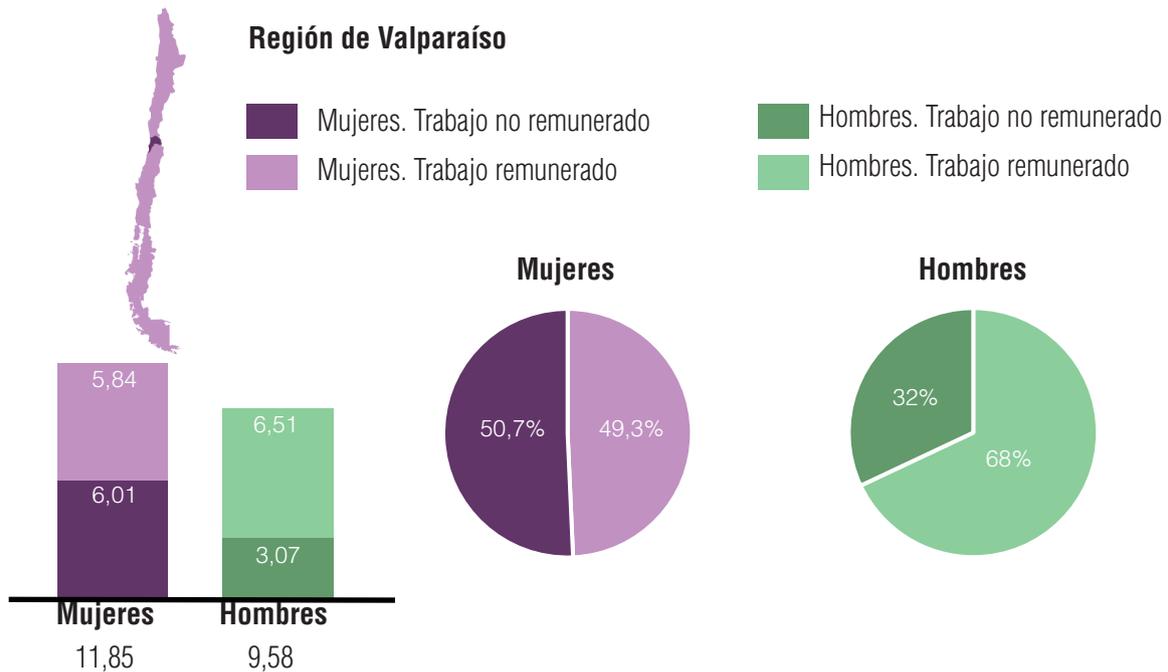


Fig. 4.6 Promedio de horas diarias de trabajo total. Fuente: ENUT. Elaboración propia.

Tiempo dedicado al trabajo no remunerado

Ahora, interpretando la información entregada específicamente acerca del tiempo dedicado al trabajo reproductivo, en todas las escalas estudiadas (Latinoamérica y Caribe, Chile y Región de Valparaíso)(Fig. 4.7 y Fig. 4.8) se repiten las estadísticas en que en 2017 cerca del 70% del tiempo del trabajo no remunerado es realizado por mujeres. Estos datos no son novedosos, sin embargo, en los indicadores además se entrega información del porcentaje de la población de mujeres que recibe ingresos propios, es decir, que además de desarrollar labores reproductivas pertenecen al mercado laboral.

Latinoamérica y Caribe



Mujeres
Hombres

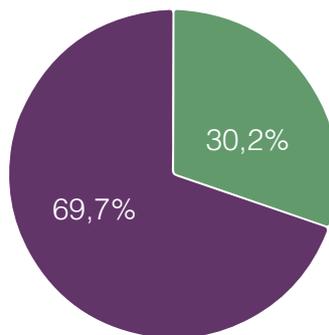
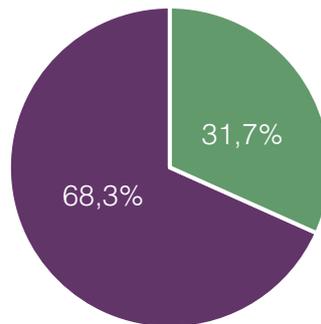


Fig. 4.7 Tiempo de trabajo no remunerado en la población de 20 a 59 años. Fuente: CEPAL. Elaboración propia.

Chile



Mujeres
Hombres



Región de Valparaíso



Mujeres
Hombres

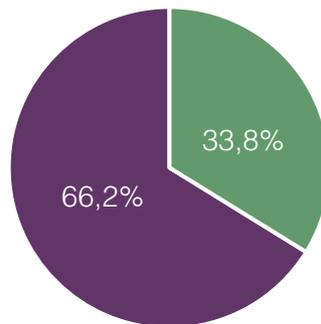


Fig. 4.8 Tiempo de trabajo no remunerado en la población mayor de 15 años. Fuente: ENUT. Elaboración propia.

Las cifras que entregan los estudios dejan entrever que, en el caso de las mujeres, participar del mercado laboral tiene influencia directa en el tiempo que le dedican al trabajo doméstico (Fig. 4.9), ya que entre las mujeres que tienen ingresos propios y las que no se produce una baja cercana al 10% del tiempo dedicado al trabajo no remunerado. Mientras que en el caso de los hombres esta diferencia es bastante menor, llegando al 3% de diferencia entre quienes se dedican al trabajo productivo y quienes se dedican exclusivamente al trabajo doméstico. Estas estadísticas sumadas a las variables históricas de dedicación al trabajo reproductivo por parte de los hombres, permite intuir que, en su caso, pertenecer al mercado laboral no es una variable influyente en el tiempo dedicado a las labores domésticas y de cuidados. Por lo tanto, podemos asumir que existen otros factores sociales del modelo de desarrollo occidental que influyen en que parte importante de la población masculina no se vincule con los cuidados.

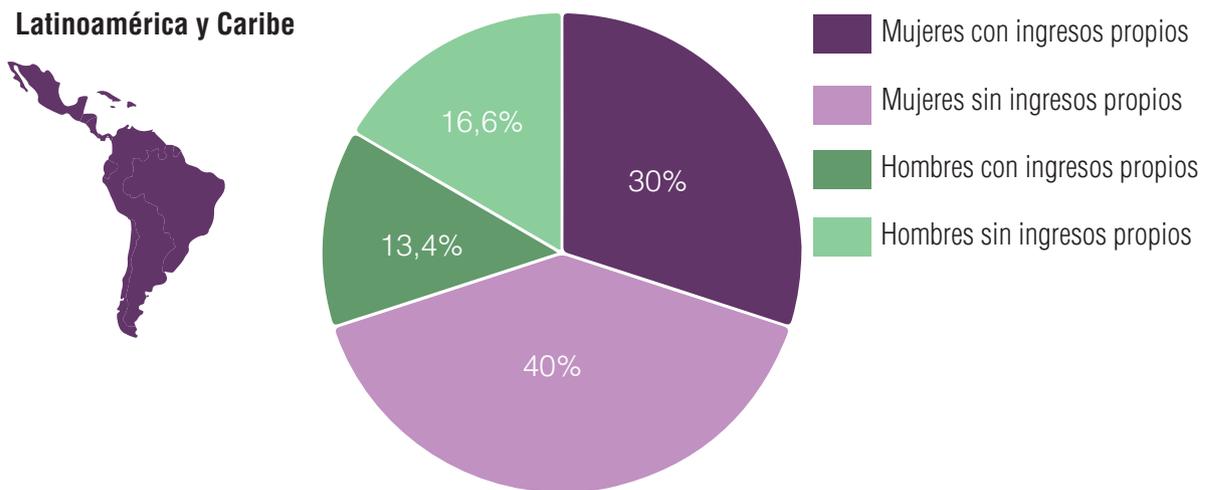


Fig. 4.9 Tiempo de trabajo no remunerado en la población de 20 a 59 años. Fuente: CEPAL. Elaboración propia.

INDICADORES DE MOVILIDAD COTIDIANA EN LA REGIÓN

La oficina de Logística y Movilidad de la CEPAL define la movilidad urbana de las personas 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 (Revista FAL, 2019). Por lo tanto, el estudio de los indicadores estadísticos en cuanto a este tema, son fundamentales para comprender las transformaciones y dinámicas sociales que se producen a partir de ella.

Algunas de las organizaciones que actualmente se dedican a recoger datos estadísticos sobre los factores de la movilidad a nivel latinoamericano son los departamentos de Transporte, así como la de Logística y Movilidad de la CEPAL, además del Observatorio de Movilidad Urbana (OMU) gestionado por el Banco de Desarrollo de América Latina, también conocido como CAF (por su nombre original, Corporación Andina de Fomento). Ambas organizaciones buscan entregar información confiable y actualizada sobre temáticas relacionadas al transporte y movilidad de la región latinoamericana.

En el informe de CAF sobre movilidad, transporte y población del año 2009 se establece que casi el 80% de la población de Latinoamérica vive en ciudades y se espera que en las próximas décadas esa estadística llegue al 90%. Esta urbanización acelerada de la población tiene implicaciones en los niveles de pobreza y segregación de la región. A partir de esto se determina que la movilidad urbana es un factor fundamental tanto para el desarrollo económico de una ciudad, como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos.

Una de las principales fuentes de obtención de datos respecto a los viajes diarios es la Encuesta Origen y Destino (EOD) de viajes (CAF,2017). Esta entrega información importante respecto a los desplazamientos de las personas en un espacio dado. Según los indicadores aportados hasta el año 2014, se estableció que la cantidad promedio de viajes diarios por persona en las áreas metropolitanas de Latinoamérica es de 1,6 viajes (CAF, 2017). Entre estos, destacan ciudades como Guadalajara o Lima donde los viajes diarios personales se acercan a 2,5, mientras que en Santiago estos se encuentran cercanos a 1 desplazamiento al día.

Además, en la EOD se analiza el modo de desplazarse de los ciudadanos, entre los que se estudian principalmente tres medios: transporte privado, transporte colectivo y medios peatonales. En las áreas que analiza la encuesta se establece diariamente se efectúan 214,1 millones de viajes, de los cuales el 43% se realiza en transporte colectivo, el 29% en transporte privado y 28% son viajes peatonales (Fig. 4.10). Estas proporciones se repiten en la mayoría de las ciudades estudiadas, con excepciones como Buenos Aires donde el uso del automóvil particular es muy alto. En el caso de Santiago, el uso de transporte no motorizado es medianamente mayor al del promedio.

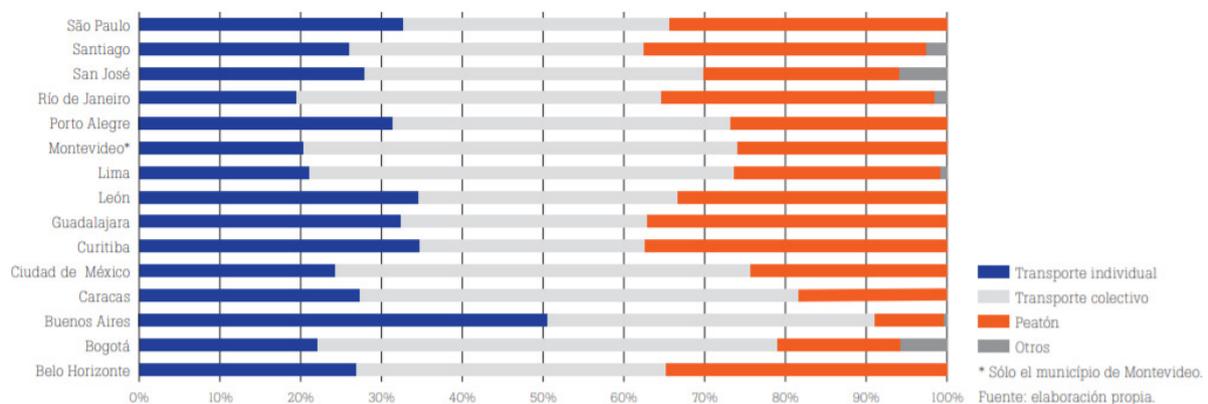


Fig. 4.10 Viajes diarios en las áreas metropolitanas. Fuente: Observatorio de movilidad urbana para América Latina.

En cuanto al valor del transporte colectivo para los usuarios, se compara el valor de 50 pasajes mensuales en relación al salario mínimo de cada zona residencial de la región estudiada. Se establece que en promedio, en Latinoamérica se gasta el 12% del sueldo mínimo en movilidad (Fig. 4.11). A nivel institucional se establece que el valor deseable no debería superar el 6% del salario base, por lo que es posible concluir que en la mayoría de las ciudades de Latinoamérica la movilidad de las personas se ve limitada por la situación socioeconómica.

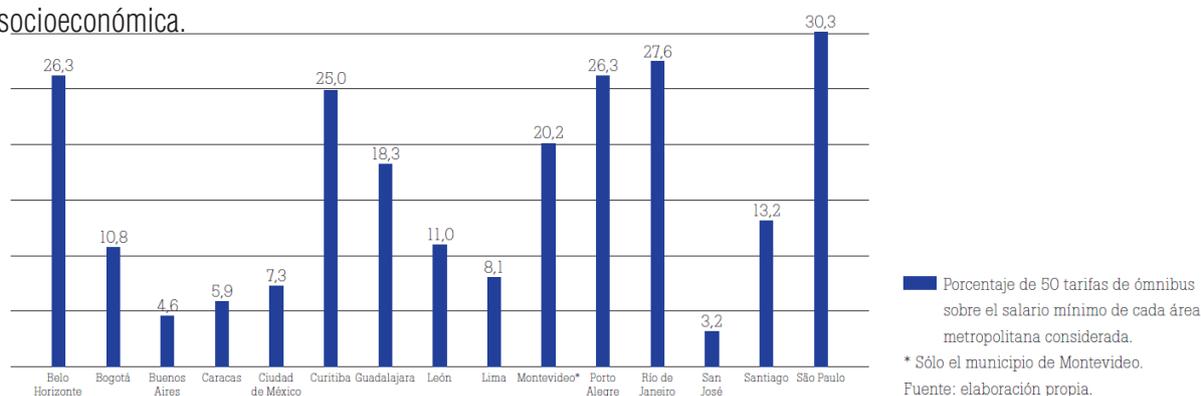


Fig. 4.11 Impacto de las tarifas del transporte en el salario mínimo.

Fuente: Observatorio de movilidad urbana para América Latina.

Para el caso de la región de Valparaíso, de acuerdo con la EOD del año 2016, realizado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), se estima que en un día laboral se realizan más de 2,2 millones de viajes personales (Fig. 4.12). De este total de viajes, el 39% se realiza en transporte público, el 33% en vehículos particulares y el 26,8% de manera peatonal. De el total de viajes, 23,4% son con motivo de estudios, el 28% producidos por recorridos laborales, y el 48,6% dedicados a otros motivos, entre los que se encuentran las labores domésticas (Fig. 4.13).

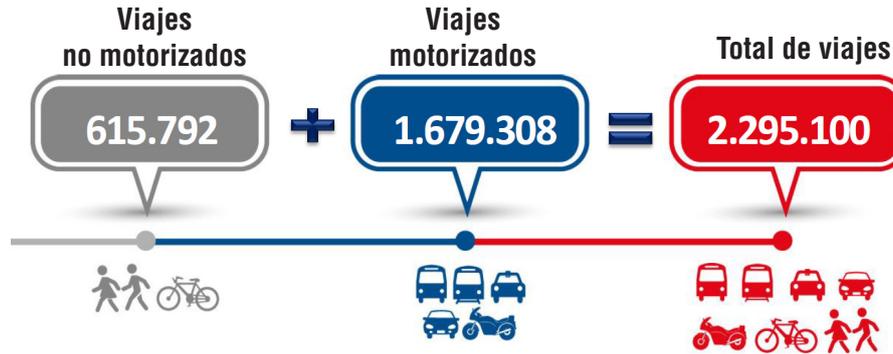


Fig. 4.12 Tipo de transporte utilizado. Fuente: EOD 2016 Región de Valparaíso. MTT.

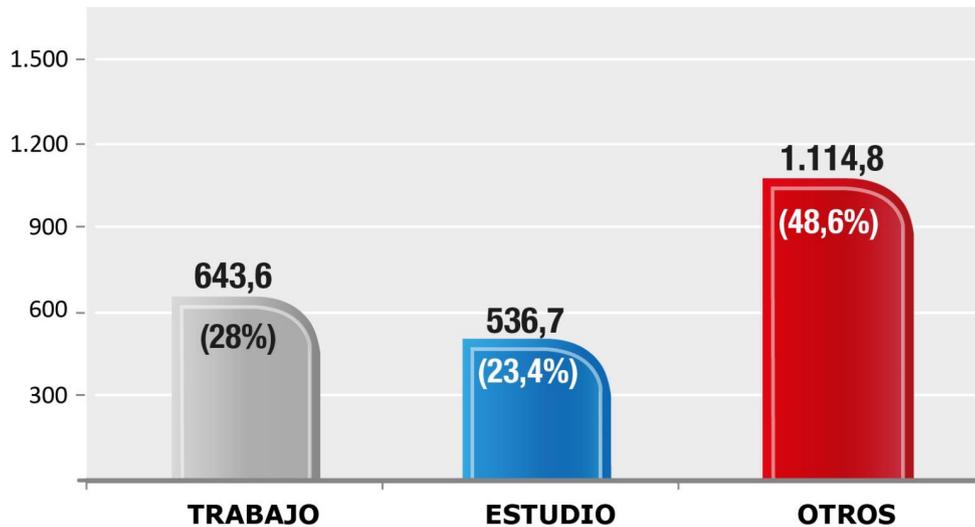


Fig. 4.13 Motivo de los viajes en día laboral. Fuente: EOD 2016 Región de Valparaíso. MTT.

La experiencia de acuerdo a la movilidad cotidiana tiene diferentes influencias en la vida de las personas. Algunas de estas variables son etarias, étnicas, socioeconómicas, de acuerdo a habilidades, entre otras, y todas estas son transversales en función del sexo (Jirón, 2015). Por lo que analizar la movilidad desde un enfoque de género revela que la movilidad es una práctica social que se asocia con las relaciones de poder (Jirón y Zunino, 2017).

Los hallazgos en los estudios actuales en cuanto a la movilidad cotidiana se centran en la relación entre género y movilidad. En estos estudios se revela que los desplazamientos entre hombres y mujeres están diferenciados y pautados por los roles atribuidos por género. Si bien en América Latina las diferencias sexuales van a la baja y la movilidad femenina es cercana a la masculina (CEPAL), los roles de género continúan condicionando los patrones de movilidad.

Algunos de los principales factores de diferenciación en la caracterización de la movilidad de hombres y mujeres son: los motivos de viaje, las formas de transitar desde el origen al destino y la compañía que llevan en estos viajes (CEPAL)(Fig. 4.14).

En cuanto a los motivos de la movilidad, la de los hombres se caracteriza por responder a necesidades productivas, mientras que la de las mujeres tiene finalidades diversas, entre ellas labores sociales y domésticas, sumadas a las productivas. Aparentemente debido a esta diversidad de actividades, es que a nivel latinoamericano, las mujeres recorren entre un 11% y un 16% más kilómetros que los hombres (CEPAL).

Cuadro 1
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.

Fig. 4.14 Caracterización de los patrones de movilidad de hombres y mujeres. Fuente: CEPAL

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.).

Fig. 4.15 Movilidad con fines productivos versus movilidad del cuidado. Fuente: CEPAL.

En Chile, según la EOD en 2012, el 65,5% de los viajes relacionados a los cuidados, como centros de salud, compras, centros de educación, los realizaban las mujeres. Por otro lado, el 62,8% de los viajes productivos, eran hechos por hombres. Por otra parte, la forma de desplazarse de un lugar a otro en un trayecto se ve diferenciado también, en el caso de los hombres los desplazamientos son directos, es decir, ida y regreso de la casa al trabajo, mientras que los viajes femeninos se caracterizan por ser fragmentados. Esta forma de desplazarse se relaciona a la variable asociada a la compañía que llevan en estos viajes, donde las mujeres frecuentemente realizan viajes acompañando a niños, ancianos y otras personas dependientes, mientras que los hombres realizan en menor medida este tipo de viajes.

CONTEXTO LOCAL

La Encuesta de Origen y Destino de Viajes (EOD) es uno de los principales estudios a nivel de movilidad y transporte a escala nacional. Este instrumento permite conocer los patrones de viaje de la zona estudiada, entregando información sobre el tipo de viajes que se realizan, donde inician y terminan estos desplazamientos, que medios de transporte se utilizan y cual es el tiempo que requieren.

La última EOD realizada en el Gran Valparaíso (Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué y Villa Alemana), se realizó entre los años 2014 y 2016 y tomó muestras de cerca de 8.600 hogares de las 5 comunas. Uno de los datos más relevantes entregados por la encuesta, fueron los 2,2 millones de viajes que se realizan en un día laboral en la zona estudiada.



Fig. 4.16 Resultados de la encuesta Origen y destino para el Gran Valparaíso. Fuente: MTT.

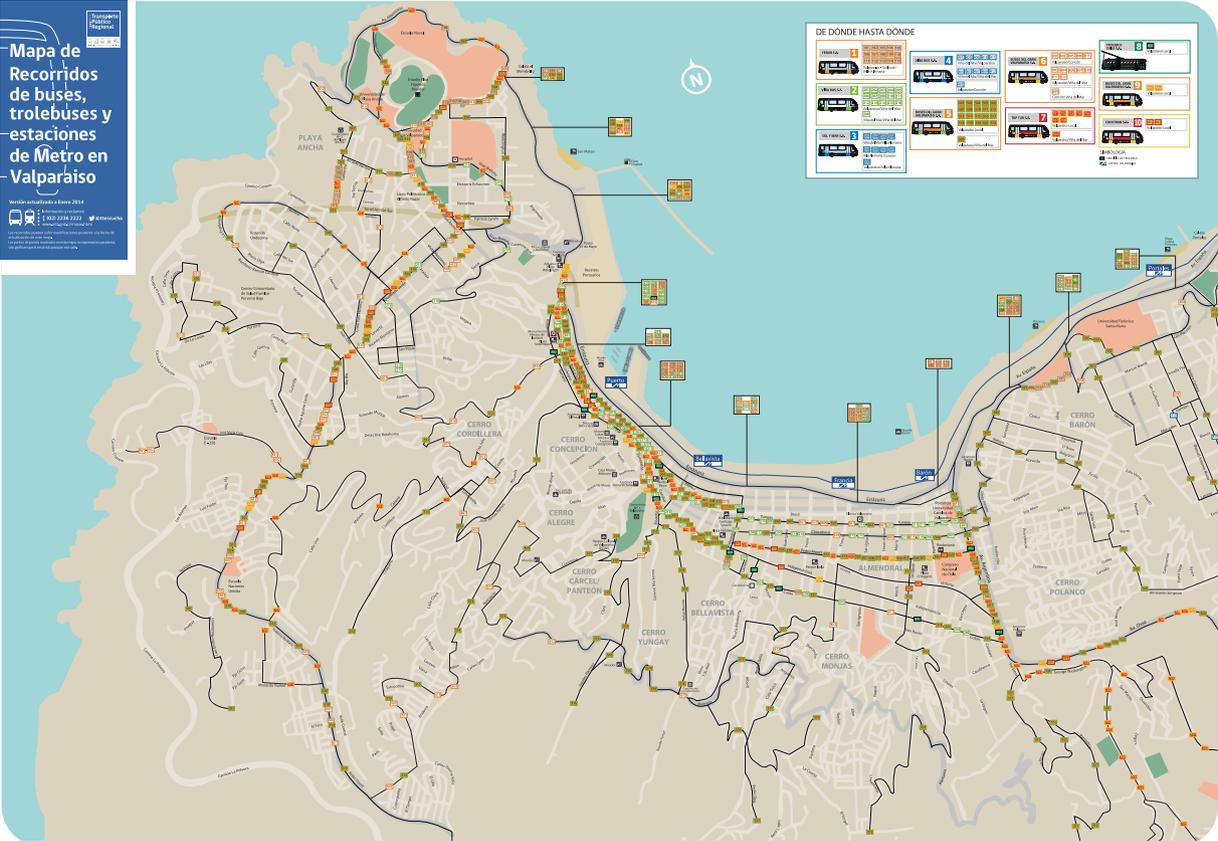


Fig. 4.17 Mapa de recorridos del transporte público en Valparaíso. Fuente: MTT.



Fig. 4.18 Mapa de recorridos del transporte público en Viña del Mar (Incluido Placeres). Fuente: MTT.

Específicamente para la comuna de Valparaíso se informó que cerca de 697 mil viajes se realizan diariamente y que el promedio de desplazamientos diarios es de 2,36 viajes diarios por persona. De estos viajes el 46% se realiza en transporte público, el 27% en vehículos privados y el otro 27% mediante medios no motorizados.

Estos datos asociados al nivel de ingresos de los hogares estudiados, lleva a establecer que la tasa de viajes motorizados aumenta con el nivel de ingresos, mientras que los viajes no motorizados disminuyen cuando los ingresos aumentan.

La última vez que se realizó esta encuesta fue en el año 1998, desde esta última medición los viajes totales casi han logrado duplicarse, a una tasa de crecimiento anual de un 3,8% en la mayoría de las ciudades estudiadas.

Las encuestas de origen y destino a pesar de tratarse de un tipo de instrumento que entrega información insuficiente de acuerdo a la complejidad del estudio de la movilidad, entrega datos cuantitativos que sirven para registrar los crecimientos que se han producido en materia de transportes a nivel local, asociada esta a nuevas formas de habitar.

Por otra parte, la encuesta CASEN del año 2015 incluyó por primera vez preguntas relacionadas al tiempo y distancia de los recorridos diarios con motivos laborales, con el objetivo de establecer comparaciones de la situación de diferentes habitantes a lo largo del país.

La primera información que entregan los datos en el área metropolitana de Valparaíso es sobre el tiempo de traslados diarios según género. En esta se informa que los desplazamientos de los hombres tardan aproximadamente 10 minutos más que los de las mujeres, y esta tendencia se repite en varias ciudades del país. Esta predisposición de las mujeres a los recorridos más cortos tendría relación a la suma de variables por las que son discriminadas, entre ellas los salarios inferiores, que acortan las distancias factibles de recorrer (MacDonald, 1999), así como la compatibilización de roles productivos y reproductivos los que reducen los tiempos disponibles para el desplazamiento.

Esta distribución de roles desigual se manifiesta en los datos que aporta la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT), donde se muestra que en el caso de Valparaíso (situación similar al resto del país), las mujeres dedican el doble de tiempo a las actividades domésticas, reflejándose esto en una jornada total de trabajo de cerca de 12 horas diarias, la que en el caso de los hombres apenas sobrepasa las 9 horas.

Finalmente, esta carga laboral extendida de las mujeres no sólo se manifiesta en las dificultades para ingresar al mercado laboral, sino que también coarta las posibilidades de desarrollarse en otras áreas de la sociedad, ya que se expresa en el menor tiempo que dedican a actividades recreativas y vida social. Esta falta de ocio en las mujeres tiene injerencia en las posibilidades que tienen de surgir en ámbitos alejados de la esfera reproductiva.

POBLACIÓN EL CINCEL

La Población El Cincel se encuentra ubicada en una meseta media alta del Cerro Los Placeres de Valparaíso. Se encuentra emplazada hacia ambos costados de la Avenida Matta, una de las calles principales del cerro, que lo conecta desde pie de cerro hasta su parte más alta. La superficie aproximada de la zona es de 5,4 hectáreas y una cantidad de 132 roles asociados a los terrenos.

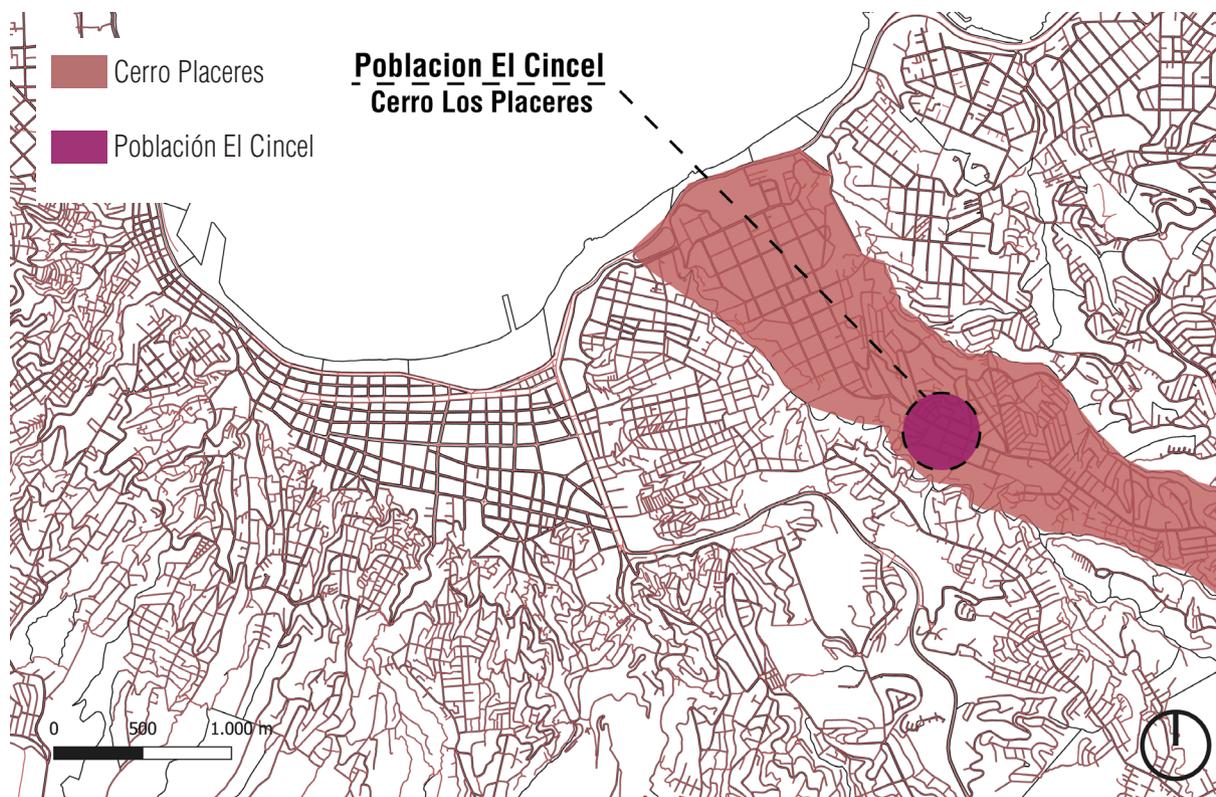


Fig. 4.18 Plano ubicación Población El Cincel en Valparaíso. Elaboración propia.



Fig. 4.19 Plano emplazamiento Población El Cíncel. Elaboración propia.

A partir de una modificación al Plan Regulador Comunal de Valparaíso, en el año 2018 gran parte de la población pasa a ser zona de conservación histórica. Dentro de las cualidades que se rescatan para su postulación y posterior calificación positiva se encuentran los elementos arquitectónicos de la zona, asociados a la construcción en adobe, así como los valores sociales respecto a la historia de la fundación de la población.

La relevancia social de su fundación tiene que ver con la constitución de un referente de un período histórico exponente del desarrollo urbano local. La construcción de la población se inició en la década de 1950, sin embargo, las edificaciones existentes, en su mayoría, vienen de las épocas entre 1960 y 1980, ya que producto de los terremotos de la época muchas debieron ser reconstruidas.

Es rescatable el origen obrero y popular de esta zona, la que fue construida por los mismos pobladores, quienes se encargaron de dotar el sector no sólo de viviendas, sino que también de las obras de urbanización como servicios básicos, equipamientos públicos, entre otros. Este proceso de autoconstrucción realizada por los comuneros significó un singular proceso de trabajo colaborativo y responsabilidades compartidas.

En estas actividades se reconoce y proyecta una identidad barrial que ha sido representativa de las costumbres y tradiciones del cerro y de una ciudad tan particular como Valparaíso. Entre estas costumbres se destaca la identidad comunitaria, mediante la gestión de diversas actividades que buscan mantener vigente la vida de barrio.



Fig. 4.20 Realización de actividades comunitarias como fiestas navideñas y limpieza de quebradas para prevenir incendios forestales. Fuente imágenes: Facebook Junta de Vecinos El Cincel.

En la Junta de Vecinos de la Población El Cíncel se encuentran inscritas 255 personas, sin embargo, a partir de los datos entregados por el CENSO realizado el año 2017 se estima que en el sector habita una población de aproximadamente 1300 personas. De esta población el 76% se dedica al trabajo asalariado, mientras que el 1,5% declara dedicarse al trabajo doméstico exclusivamente (Fig. 4.23). Por otro lado, en cuanto a la estratificación socioeconómica, en la zona existe mayoritariamente viviendas pertenecientes a la D dentro de la clasificación según poder adquisitivo (Fig. 4.24).

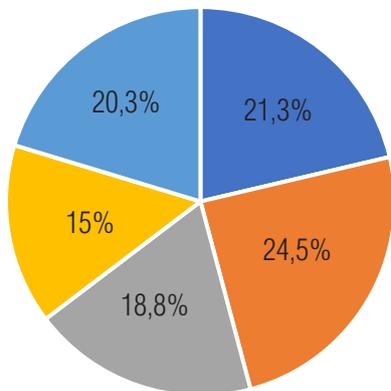


Fig. 4.21 Rango etario de la población

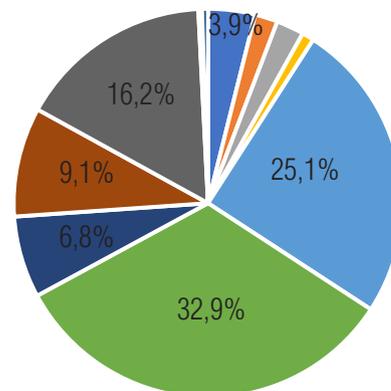


Fig. 4.22 Nivel de educación de la población



Fuente: Mientorno.cl

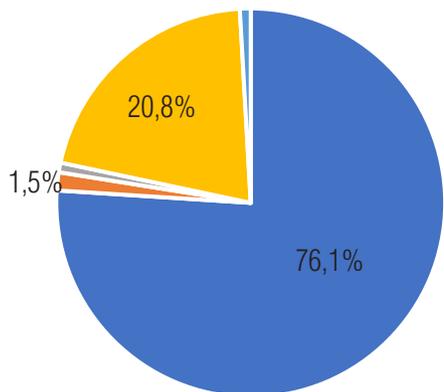


Fig. 4.23 Ocupación de la población

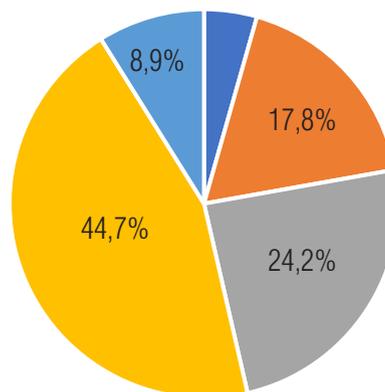
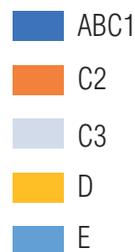


Fig. 4.24 Grupo socioeconómico de la población



Fuente: Mientorno.cl

En la actualidad los inmuebles del sector presentan un buen estado de conservación, así como también se mantienen las tradiciones en cuanto al vínculo con el entorno y con los vecinos. En cuanto al trabajo colectivo son rescatables los esfuerzos realizados por la Junta de Vecinos Cincel (N° 86), liderado en su mayoría por mujeres que han logrado mantener la memoria de la reconocida historia de la población, la cual ha llegado a ser registrada en material bibliográfico y audiovisual.

Dentro de los servicios que se encuentran en la zona están centros de salud como el Sapu y Cesfam Placeres; establecimientos educacionales como el Colegio Pio X, además de cercanía a otras instituciones educacionales del cerro; también se encuentra la Sede de la comunidad El Cíncel, en la que se realizan actividades de organización vecinal (Junta de vecinos), eventos recreativos y deportivos, entre otros. Además de estos servicios, el sector se encuentra abastecido de locales comerciales, desde almacenes y cercanía a supermercados, además de servicios específicos como mecánicos y vidrierías, entre otros.



Fig. 4.25 Plano del uso de suelo en Población El Cíncel. Elaboración propia.

Desde el punto de vista de la conectividad, la Población El Cincel tiene variadas alternativas de conexión con diferentes puntos de la ciudad y otros lugares cercanos. Al ser atravesada por un eje vial importante como lo es Avenida Matta, la vinculación es mayor, ya que por esta vía atraviesa variada locomoción colectiva, entre ella micros y colectivos con dirección al plan de Valparaíso hasta Playa Ancha, así como transporte hasta el centro de Viña del Mar.

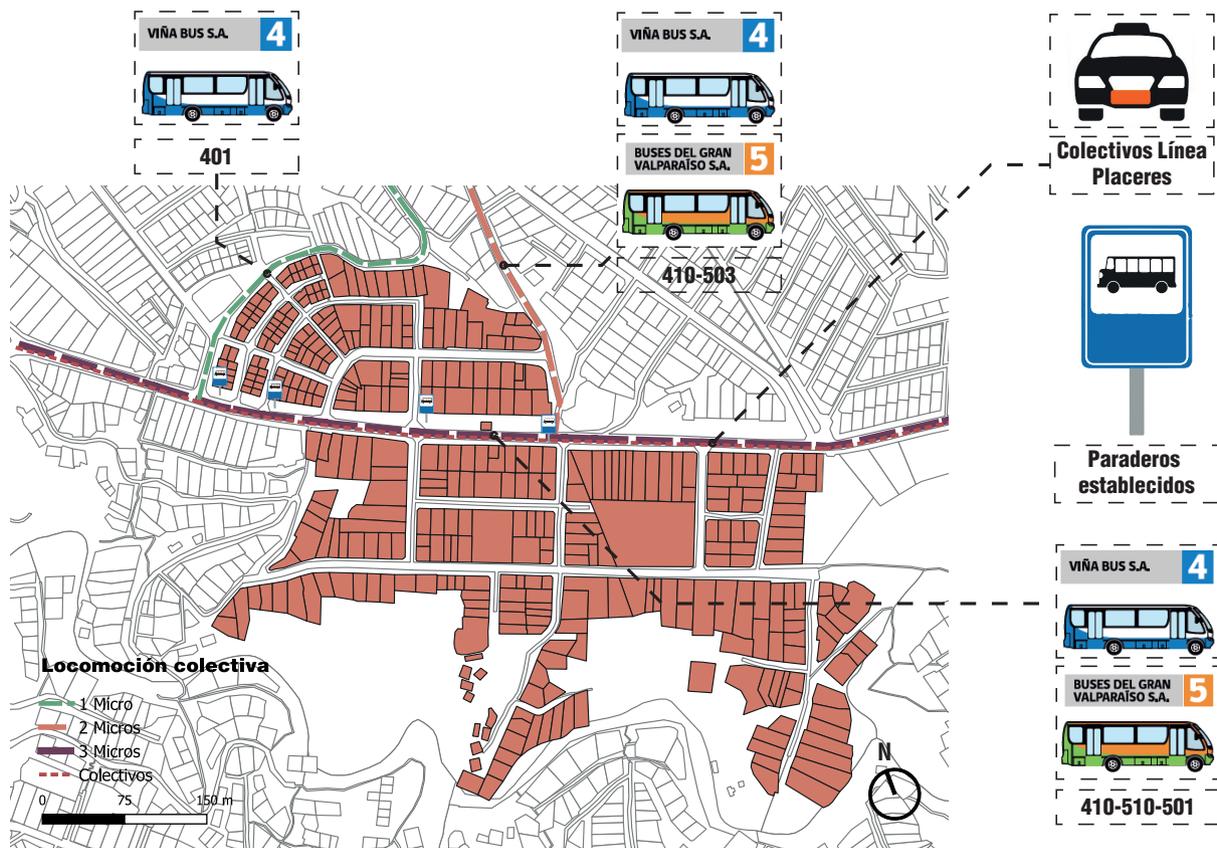


Fig. 4.26 Plano de conectividad Población El Cincel. Elaboración propia.

En conclusión, la riqueza de la Población El Cincel como zona de estudio para la presente investigación radica en su naturaleza ligada a la planificación y construcción colaborativa, mediante la inclusión de la vecindad en la toma de decisiones de su barrio. Además de esto, es considerada por tratarse de un sector que aún mantiene las interrelaciones personales entre vecinos, manteniendo una idea de barrio en que las personas se conocen y generan relaciones sociales que se vuelven fundamentales a la hora de realizar las actividades cotidianas.

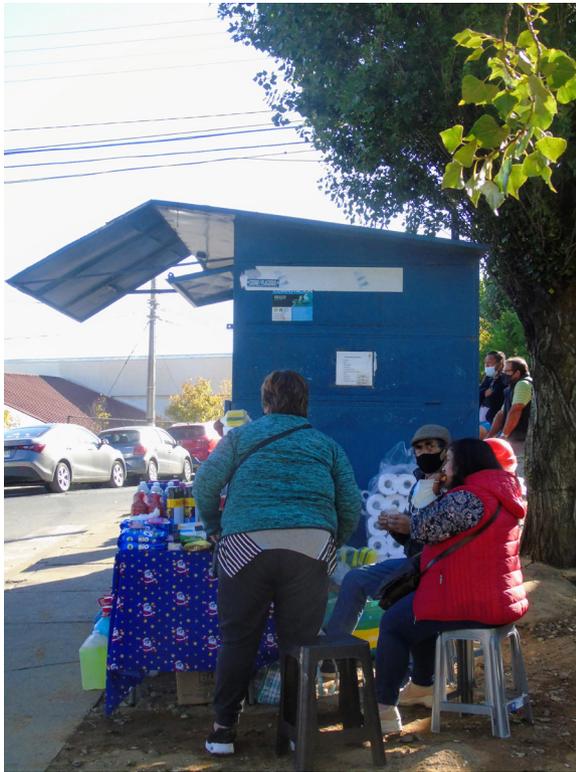


Fig. 4.27 Población El Cincel. Registro propio.



Fig. 4.27 Población El Cincel. Registro propio.

CONTEXTO SANITARIO

Para contextualizar las circunstancias en que se realiza la presente tesis, resulta imprescindible hacer mención a la situación sanitaria que se vive actualmente a escala global. Desde diciembre del año 2019 nos encontramos atravesando una crisis sanitaria producto del brote mundial de coronavirus (Covid- 19), virus que es altamente contagioso y que produce síntomas respiratorios a los que son especialmente vulnerables los adultos mayores y personas con enfermedades crónicas.

Este brote de coronavirus derivó rápidamente en una pandemia que hasta la fecha (Marzo de 2021) ha provocado la muerte de aproximadamente 1,7 millones de personas en el mundo. En el caso de Chile, se han registrado más de 600 mil contagiados en lo que va de pandemia, teniendo un peak de contagios en junio del 2020 con cerca de 6 mil contagiados al día.

Esta situación a acarreado una serie de normas sanitarias de mitigación del virus, siendo la principal de estas medidas el distanciamiento social y la cuarentena. Estas medidas han implicado que millones de chilenos hayan estado encerrados en sus casas por varios meses realizando trabajo a distancia o teletrabajo, mientras que otros cientos han tenido que salir a trabajar presencialmente, arriesgándose diariamente a contraer el virus.

Las restricciones por cuarentena han sido impuestas por el gobierno, mediante un plan de pasos de avance o retroceso, dependiendo de la situación sanitaria en cada comuna del país (Fig. 4.28). Dentro de las características de esta serie de pasos se encuentra la cuarentena total en el paso 1, en las que se impide la movilidad urbana todos los días de la semana por un período de tiempo determinado. Las excepciones a esta norma corren para los denominados trabajadores esenciales, que son quienes tienen que salir a trabajar de todas maneras. Por otro lado, se establece la posibilidad de solicitar de manera digital permisos por horas con el fin de salir a realizar compras necesarias, trámites urgentes, entre otros motivos. En el paso 2 del plan propuesto por el gobierno, las restricciones de movilidad rigen solamente durante los fines de semana, con las mismas excepciones señaladas anteriormente.

Esta situación ha modificado considerablemente los patrones de movilidad de la ciudadanía, generando una importante pauta de inmovilidad en la población. Además de esto, las restricciones por la cuarentena han producido un cambio en las divisiones espaciales por motivo, ya que las viviendas pasan a formar parte esencial del desarrollo de las actividades productivas, además de las domésticas.

PLAN PASO A PASO	MOVILIDAD Y PERMISOS		REUNIONES		TOQUE DE QUEDA
	Semana	Fines de semana	Espacios privados	Espacios públicos	
PASO 1 Cuarentena	Dos permisos totales		X	X	A partir de las 23:00 Hrs. hasta las 5:00 Hrs. del día siguiente
PASO 2 Transición	No necesitas permiso	Un permiso	+10 invitados adicionales (Excepto fds.)	20 en total	
PASO 3 Preparación	Sin necesidad de permiso (Sólo para entrar a una comuna en Cuarentena)		25 en total	50 en total	
PASO 4 Apertura Inicial			50 en total	100 en total	
PASO 5 Apertura Avanzada			100 en total	200 en total	

Fig. 4.28 Medidas sanitarias según el Plan Paso a paso. Fuente: Ministerio de Salud.



Fuente: Observatorio urbano de género.

Capítulo 5

Metodología de estudio

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN CON ENFOQUE DE GÉNERO

La existencia de una metodología propia del feminismo ha sido recurrentemente discutida en los últimos años sin lograr establecer de manera formal métodos que se vinculen directamente a la perspectiva de género. Sin embargo, para la presente investigación se utilizará algunas de las características metodológicas básicas estudiadas desde diferentes áreas de investigación, que han resultado eficientes a la hora de establecer instrumentos de medición mediante la aplicación de una rúbrica asociada a las cualidades de los espacios cuidadores.

Zaida Muxi, parte del colectivo español Punt 6, quienes han trabajado en el diseño metodológico de instrumentos de recolección de datos acerca de las variables urbanas que influyen en la autonomía de las mujeres en la ciudad, recalca la utilización del uso de género como categoría analítica básica (Muxi, 2011). La categoría de género implica principalmente hacer énfasis en la recolección de experiencias diferenciales vinculadas a los roles sexuales. En estas se trabaja especialmente el caso de las mujeres en la ciudad, ya que es una realidad que ha sido poco visible.

Además, las investigadoras contemporáneas (Prats, 1998; Muxi, 2011; Novas y Paleo, 2020) de los estudios de género proponen la esencialidad de incorporar el contexto social en el que se realiza la investigación, ya que los estudios de género tienen la finalidad de influir en los cambios de las relaciones sociales que se establecen en cierto contexto. Dentro de este contexto social es preciso estudiar los valores predominantes que rigen en el contexto espacial y momento histórico específico.

Por otro lado, se enfatiza en la incorporación de la visibilización de la vida cotidiana (Muxi, 2011), evidenciando la complejidad de las prácticas diarias, permitiendo explorar y enfatizar en la importancia de la realidad cotidiana de parte de la población. En esta reivindicación de los cuidados se trabaja mediante los detalles que conforman la realización de las actividades diarias.

En resumen, las características de estudio con relación al enfoque de género en la presente investigación son:

-Género como categoría analítica básica: Recolección de las experiencias diversas de las mujeres.

-Contexto social: Relaciones sociales que se dan mediante los valores predominantes en un contexto espacial y momento histórico específico.

-Visibilización de la vida cotidiana: Evidencia de la complejidad de las prácticas diarias y la reivindicación de la importancia de las actividades de cuidados.



Fig. 5.1 Mujeres trabajando. Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género.

Metodología de trabajo en conjunto con las mujeres.

Fuente imagen: Colectivo Punt 6.

METODOLOGÍA VARIABLES DE MOVILIDAD COTIDIANA (KAUFFMAN)

Para efectos de esta investigación se utilizará como método de estudio de la movilidad cotidiana, las características planteadas por Kauffman (2008) para definir el potencial de movilidad construido y la accesibilidad de las participantes del estudio a los territorios: Competencias, apropiación y acceso. Estas variables permiten evaluar las diferentes características que componen los desplazamientos, asociados a las características personales de los individuos, la relación que tienen con el territorio y las particularidades de los lugares de destino.

Competencia: Habilidades y capacidades específicas de los usuarios del transporte.

-Habilidades físicas: capacidad de movilizarse de un lugar a otro, considerando las limitaciones.

-Habilidades adquiridas: capacidades aprendidas en relación con las necesidades de desplazamiento y conocimientos específicos del territorio a transitar.

-Habilidades organizativas: capacidad de planificar y sincronizar entre uno o varios integrantes de un núcleo.

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

-Necesidades, planes y aspiraciones: Actividades personales o de otros generadores de viajes.

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

Acceso: Rango de posibles moviidades 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 a los costos, estrategias y limitaciones del territorio.

ETNOGRAFÍA MULTISITUADA

La etnografía es un método de investigación flexible que viene de ciencias sociales como la antropología y sociología, la cual permite generar registros descriptivos y analíticos sobre variadas disciplinas (Jirón y Imilan, 2016). Esta técnica de estudio históricamente se ha centrado en localizar o situar un territorio de estudio y mediante la observación generar análisis espaciales. El enfoque etnográfico permite explorar desde la experiencia en que las alteridades y los investigadores e investigadoras significan el mundo que habitan, redefiniendo conceptos y planteando nuevas teorías e inquietudes.

La etnografía urbana (Moser, 2009; Jirón y Imilan, 2016) aplicada a las prácticas de movilidad en la ciudad ha puesto el foco en los modos de habitar la ciudad. Este método reconoce la composición de las prácticas cotidianas en fijas y móviles. Las actividades fijas o localizables hacen referencia a las prácticas realizadas en la vivienda o el entorno próximo, mientras que las actividades móviles son las desarrolladas por la movilidad urbana, en las que se atraviesa de manera transversal distintas escalas físicas y sociales (Sheller y Urry, 2006).

La etnografía multisituada (Jirón y Imilán, 2016) se basa en la idea de seguir el desplazamiento de las personas u entidades que se movilizan en la ciudad. La diferencia de esta metodología con la etnografía situada permite involucrar la relación, experiencia y significado que dan los diversos ciudadanos al espacio.

Dentro de los instrumentos de la etnografía multisituada se encuentra la técnica del sombrero (Jirón, 2010), esta consiste en acompañar a los participantes de la investigación personalmente durante sus rutinas diarias, mientras se observa cómo este realiza sus prácticas cotidianas. La implementación de este método etnográfico a la movilidad se traduce en el acompañamiento a durante un día en todos los desplazamientos cotidianos, desde el momento en que la persona deja su vivienda hasta que retorna.

Durante el sombrero se observa en detalle las relaciones espaciales que se llevan a cabo durante los viajes, además de incorporar las variables que influyen en su desarrollo durante cada experiencia de movilidad. La

observación vivencial de las actividades de transporte permite reconocer situaciones cotidianas desde una visión técnica, la que se mezcla con la experiencia afectiva. Por último, el registro y representación de la experiencia es flexible y se asocia directamente a los objetivos requeridos por el investigador.

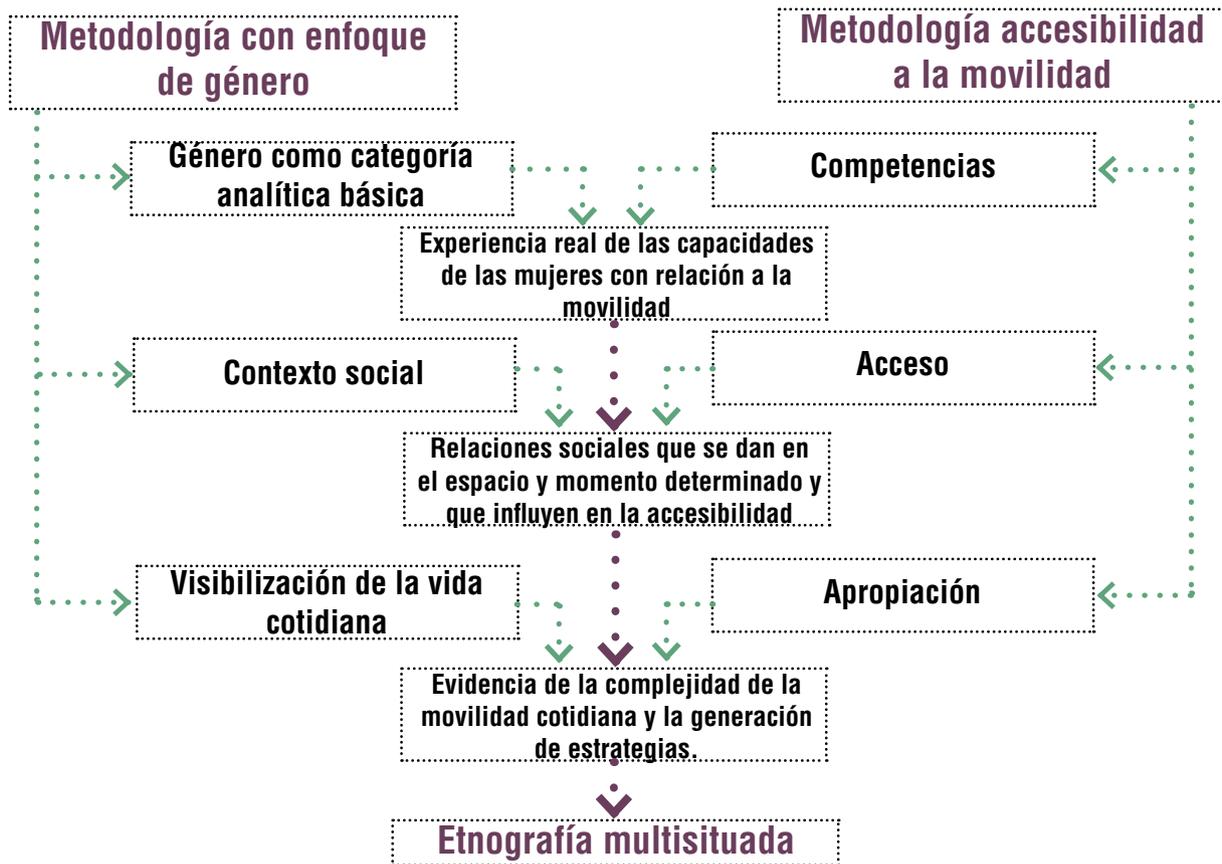


Fig. 5.2 Diagrama de la metodología de investigación.

Fuente: Elaboración propia

SELECCIÓN CASOS DE ESTUDIO

Este estudio se realizará mediante la aplicación de elementos asociados a la perspectiva de género, estudiando específicamente la evaluación de la movilidad cotidiana de las personas a estudiar mediante las variables asociadas a la accesibilidad.

La selección de casos se realiza utilizando los criterios expuestos en las metodologías particulares de las metodologías con enfoque de género: género como categoría analítica, contexto social y visibilización de la vida cotidiana.

Para efectos de esta investigación se estudiará la movilidad cotidiana de mujeres cuidadoras residentes en la Población El Cincel de Valparaíso mediante la técnica etnográfica del sombreado. Cabe mencionar que tomando en consideración el contexto sanitario, la metodología será complementada por entrevistas semi estructuradas y recopilación de información mediante medios digitales.

Por lo tanto, los criterios de selección de las personas a estudiar son los siguientes:

- 1. Personas que se identifiquen con el género femenino.**
- 2. Cuidadoras de niños, niñas o adolescentes.**
- 3. Residentes de la Población El Cincel de Valparaíso.**

APLICACIÓN DE LA EVALUACIÓN DE LOS ESPACIOS DE CUIDADO

La evaluación de la percepción de los espacios cotidianos de las cuidadoras a investigar se realizará tomando en cuenta los criterios asociados a las cuatro áreas de aplicación revisadas en el capítulo 2: Espacios públicos de relación, equipamientos y servicios, movilidad y seguridad. A partir de cada uno de estos se definen las cualidades que dotan de valor a los espacios en cada una de las áreas estableciendo una puntuación de 1 a 10 de acuerdo a la percepción entregada por cada cuidadora.

A continuación se conceptualizan cada una de las cualidades utilizadas en la rúbrica de evaluación:

Espacios públicos de relación:

- Autonomía física: Los espacios permiten el tránsito y permanencia de cuidadoras y de quienes reciben los cuidados de manera independiente, sin la necesidad física de apoyo o dependencia de terceros.
- Socialización: Los espacios incitan al contacto en detención entre los participantes de la comunidad, generando lugares de encuentro en lo cotidiano y lo extracotidiano.
- Reconocimiento: Los espacios permiten la apropiación de los ciudadanos, mediante el entendimiento de los lugares comunes como pertenecientes a la comunidad y la asociación de estos a cada integrante, sin discriminar.
- Accesibilidad: Los espacios permiten el tránsito y acceso de todo participante de la comunidad, sin perjuicio de su condición física, etaria, entre otros.

Equipamiento y servicios

- Permeabilidad: La distribución de los servicios permite la realización de diversas actividades sin que esto sea una desventaja entre las actividades productivas y de cuidados.

- Flexibilidad: Los equipamientos maximizan su utilización mediante la diversidad de servicios que se presentan en un mismo lugar, en diferentes momentos.

Movilidad:

- Variedad: La movilidad tiene diversos horarios, recorridos, modos y usos, los que permiten realizar todas las actividades cotidianas necesarias para la mantención de la vida.

- Igualdad: El transporte público y los espacios de movilidad funcionan sin jerarquizar por roles, actividades ni condiciones.

- Seguridad: La movilidad permite el desarrollo de los desplazamientos asegurando el bienestar físico y afectivo de los ciudadanos.

Seguridad:

- Percepción de autonomía: Los ciudadanos y ciudadanas tienen la sensación de sentirse seguros en todos los espacios de la ciudad, en cada momento, sin diferencias en las condiciones de género.

- Apropiación: Las ciudadanas y ciudadanos perciben los espacios como propios, identificando los beneficios que le entregan y teniendo la posibilidad de manifestar sus ideas y reflexiones, siendo estos vinculantes.

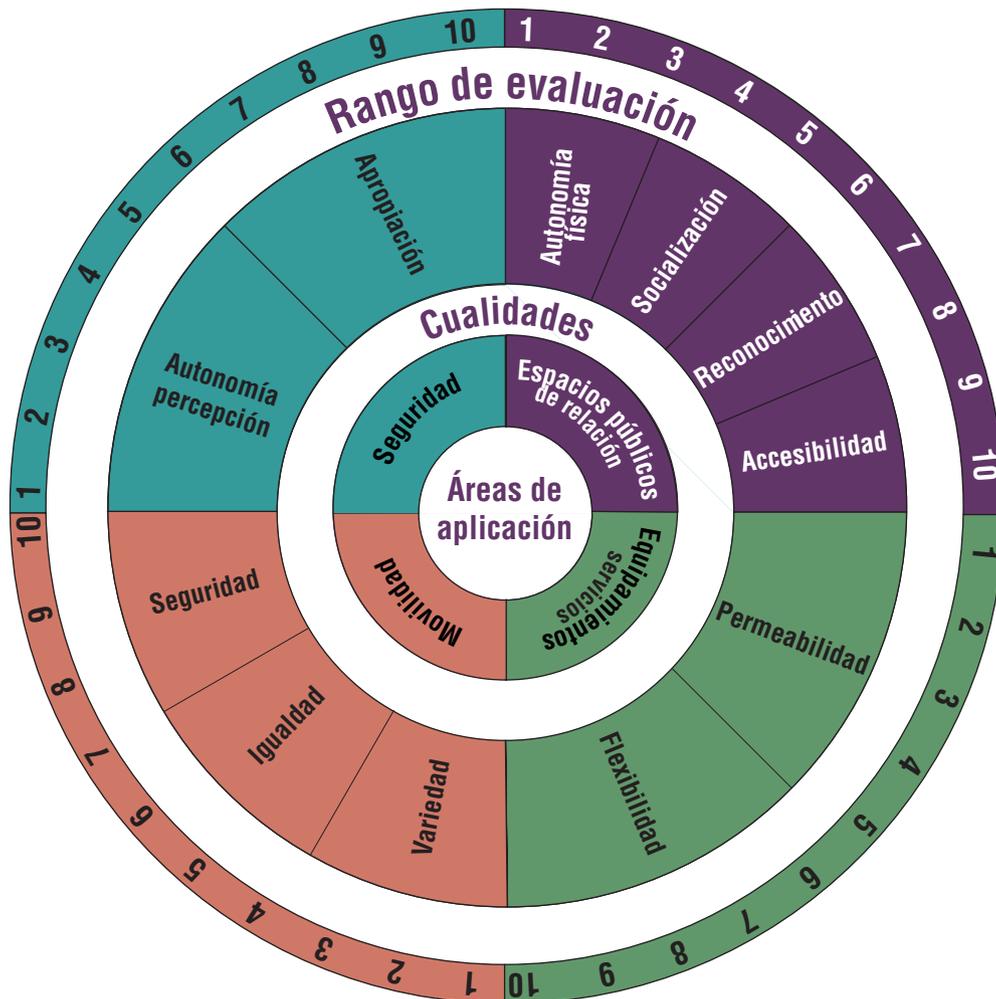


Fig. 5.3 Diagrama del rango de evaluación de las áreas de aplicación de la investigación.
Fuente: Elaboración propia

ESTUDIO ETNOGRÁFICO DE LA MOVILIDAD DE LAS CUIDADORAS DE LA POBLACIÓN EL CINCEL				
IDENTIFICACIÓN DE LA CUIDADORA				
Nombre:		Edad:		
Cuidadora de:		Actividades productivas:		
Observaciones previas:		Metodología de investigación:		
Descripción experiencia:				
Evaluación de las cualidades:	E (Existente y en buen estado en el lugar) (10 - 7 puntos)	ME (Existente, pero en mal estado en el lugar) (6 - 3 puntos)	NE (No existente o no observado en el lugar) (3 - 0 puntos)	
EVALUACIÓN DE LOS ESPACIOS DE CUIDADOS				
Áreas de aplicación	Cualidades	Elementos urbanos	Evaluación (E- ME- NE)	Puntaje (1 a 10)
Espacios públicos de relación	Autonomía física	Aceras anchas y niveladas. Diversidad de actividades.		
	Socialización	Barandillas y rampas. Pasos peatonales y semáforos diferenciados.		
	Reconocimiento	Zonas de descanso. Señalización inclusiva.		
	Accesibilidad	Entre otros.		
Equipamientos y servicios	Permeabilidad	Maximización del uso de los espacios. Distribución en el territorio en relación a los usos y redes de movilidad.	Intercambio	
	Flexibilidad	de servicios.		
Movilidad	Variedad	Variedad de opciones de transporte	Recorridos	
	Igualdad	Variedad de horarios no lineales ni uniformes		
	Seguridad			
Seguridad	Percepción de autonomía	Visibilidad	Claridad	
	Apropiación	recorridos personas	Alternativas de Presencia constante de	
Observaciones finales/ Conclusiones:				

Fig. 5.3 Rúbrica de evaluación de los espacios de cuidado de las cuidadoras de la Población El Cincel.
Fuente: Elaboración propia.

DIAGRAMAS DE REGISTRO DE MOVILIDAD

Posterior a la experiencia etnográfica se procede a la diagramación de los recorridos realizados y de los descritos por las cuidadoras con el objetivo de ser una herramienta de comparación y análisis de la movilidad cotidiana de las participantes entre ellas, así como establecer las diferencias entre sus desplazamientos actuales y los previos a la pandemia, en el año 2018.

Dentro de los diagramas de registros se grafican los siguientes elementos:

Tiempo de viaje

Los tiempos de recorridos se diagraman en relación a los momentos del día, la frecuencia y cuanto tardan en realizarse los diferentes desplazamientos diarios. Este elemento se grafica mediante el registro en una circunferencia que representa las 24 horas de un día de los viajes realizados en el día de estudio detallados la hora de inicio y fin de cada viaje para ayudar a la precisión. La proporción real de los tiempos de viaje permite el análisis del nivel de relevancia que tienen estos en el tiempo diario de las mujeres estudiadas y la comparación de los diferentes peaks de movilidad comunes.

Modo de viaje

Dentro de las formas de realizar los viajes cotidianos se grafican tres modos: Transporte público, transporte privado y caminata. Estos se registran mediante el uso de colores distintivos para cada modo. Esta diagramación se relaciona a los demás elementos de viaje, permitiendo establecer y diferencias las formas en que la forma de realizar los desplazamientos condiciona y es condicionado por elementos particulares de cada cuidadora.

Compañía en el viaje

El estudio previo del paradigma urbano de la ciudad cuidadora nos entregó teoría sobre la relevancia de la compañía en las mujeres que están a cargo de los cuidados de otras personas. Este elemento se grafica mediante la simbología presentada en cada diagrama, especialmente referida a los niños, niñas y adolescentes que requieren de los cuidados de las participantes de la investigación, también se representa en los casos pertinentes la presencia de terceras personas que son agente de relevancia en la realización de las actividades cotidianas.

Motivo de viaje

Finalmente, se representa en los diagramas los lugares objetivos de cada viaje mediante simbología asociada a la actividad a realizar en estos espacios. Si bien en cada caso específico se presentand diferentes motivos y lugares, algunos de los más singulares de representar son: Vivienda, viviendas de personas que apoyan los cuidados, actividades productivas, compras y trámites, recreación, entre otros. Este elemento permite reconocer cuales son las acciones que más movilidad activan en cada experiencia y cómo estas se ven relacionadas a la teoría de la perspectiva de género.

ETAPAS DE LA INVESTIGACIÓN DE CAMPO

Primera Etapa

Una vez realizada la selección de criterios de estudio, se trabaja una encuesta por medios digitales con el fin de tener un primer acercamiento a las posibles personas seleccionadas para el estudio. Esta encuesta es difundida mediante el grupo de Whatsapp de la Junta de Vecinos de la Población El Cincel, específicamente a las mujeres que estén a cargo de los cuidados de otra(s) persona(s). En dicho instrumento se busca obtener información sociodemográfica, acerca de las prácticas de cuidados y de los desplazamientos asociados a estas prácticas, mediante las siguientes interrogantes:

-Rango etario.

-Grupo de personas que cuida (Niños, adultos mayores, personas con dependencia, etc.)

-Cantidad de personas que están a su cargo.

-Corresponsabilidad en los cuidados.

En el caso de estar a cargo de niños, niñas o adolescentes:

-Rango de edad del niño, niña o adolescente.

-Zona en que se encuentra la institución de educación del niño, niña o adolescente.

-Modo de viaje y compañía en el viaje al centro de educación.

En el caso de estar a cargo de adultos mayores o personas en situación de discapacidad:

- Regularidad de la asistencia a centros de salud.
- Zona en que se encuentra el centro de salud.
- Modo de viaje y compañía en el viaje al centro de salud.

Finalmente, se les informa en qué consiste un estudio etnográfico y si estarían dispuestas a participar en una investigación relacionada a la movilidad cotidiana de las cuidadoras.

Segunda Etapa

En la segunda etapa de acercamiento, se contacta telefónicamente a las personas a cargo de niños, niñas y adolescentes que accedieron a participar en el estudio etnográfico con el objetivo de obtener algunas observaciones previas respecto a sus actividades cotidianas, contexto y coordinar los sombros y entrevistas. Alguna de la información general obtenida tras estos contactos:

- Rutinas diarias con relación a las actividades de cuidados.
- Realización de labores productivas.

En el caso de realizar labores productivas:

- Rutinas y horarios de desplazamiento hasta el lugar de trabajo.
- Modalidad de trabajo durante contexto sanitario actual.

Tercera Etapa

Finalmente, ya en conocimiento de esta información básica acerca de las actividades cotidianas en contexto de normalidad y en contexto de pandemia, se establece una diferenciación en la metodología etnográfica a realizar.

Por un lado, con las cuidadoras que siguen realizando actividades que requieren de desplazamientos cotidianos se realiza la técnica de sombreado, en la que se realiza el seguimiento de su movilidad en un día promedio en contexto de pandemia, desde la salida del hogar hasta la llegada al lugar de destino y posteriormente, desde el lugar visitado hasta el hogar de regreso. A esta actividad se le suma una entrevista acerca de las actividades de movilidad en el contexto previo a la pandemia, en la que se solicita información detallada acerca de los horarios, modos y destinos de los viajes diarios y su relación con el entorno habitado. Finalmente, se les invita a reflexionar respecto a su percepción en relación a las variables de género estudiadas.

Por otro lado, con las cuidadoras que permanecen en cuarentena y realizando desplazamientos mínimos en contexto de pandemia se realiza una entrevista semi estructurada con relación a la movilidad cotidiana en la situación previa a la pandemia, en la que al igual que en el caso anterior, se solicita información detallada de las características de los desplazamientos diarios, con el objetivo de realizar un registro y representación lo más acabado posible acerca de la movilidad cotidiana de las entrevistadas. Además, se invita a las entrevistadas a analizar las diferencias que ha tenido la movilidad personal y familiar en el contexto sanitario actual, con el fin de registrar esta comparación de las variaciones en la movilidad. Finalmente, se les invita a reflexionar con respecto a las variables de género estudiadas.

Cuarta Etapa

Una vez realizado el estudio etnográfico, se procede a registrar y representar la información obtenida en los sombreados y entrevistas. El registro se realiza mediante textos descriptivos relacionados a las variables de

estudio y las experiencias personales de cada cuidadora. Mientras que la representación se trabaja mediante material gráfico y escrito de la información recopilada, permitiendo analizar esta de forma más eficiente.

Este análisis de los casos de estudio, mediante representaciones similares permitirá establecer comparaciones entre las experiencias de las diferentes cuidadoras estudiadas. Mediante esto se podrá realizar una observación de la situación de cada una de las participantes, así como de sus desplazamientos y entornos cotidianos utilizando las variables mencionadas anteriormente con respecto al enfoque de género y la movilidad cotidiana.

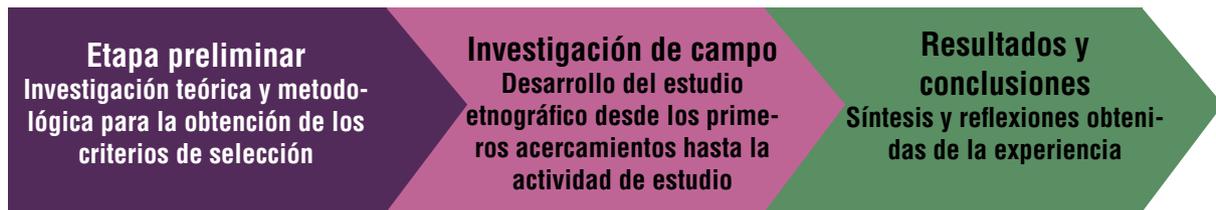


Fig. 5.4 Etapas de la investigación.
Fuente: Elaboración propia

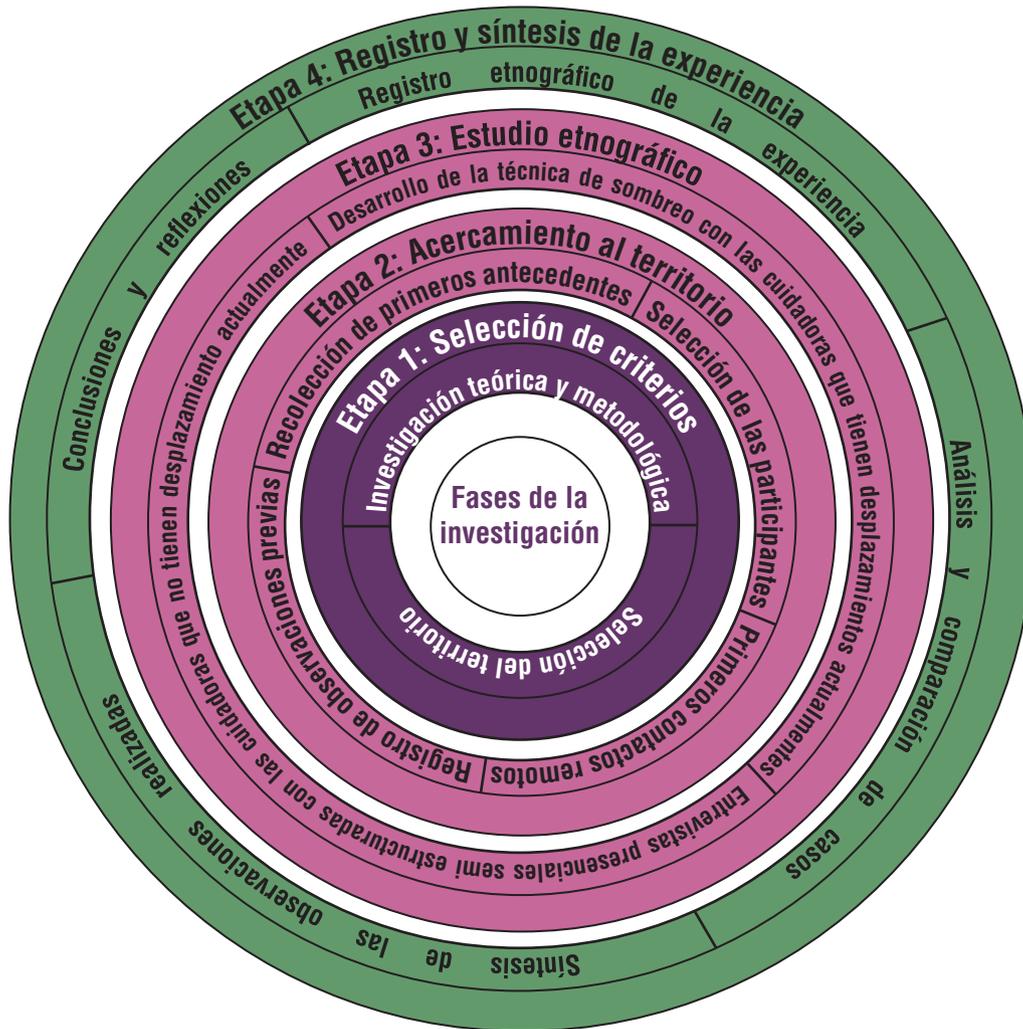


Fig. 5.5 Diagrama de las etapas de la investigación.

Fuente: Elaboración propia



**Quebrada pasaje Barcelona, Población El Cincel.
Fuente: Registro propio.**

Capítulo 6
La movilidad cotidiana
de las cuidadoras de la Población El Cincel

REGISTRO ETNOGRÁFICO

En el presente capítulo se realiza una presentación de la experiencia con cada una de las cuidadoras que fueron parte del estudio de movilidad cotidiana. El estudio fue realizado entre los meses de octubre y noviembre del 2020, mientras la comuna de Valparaíso se encontraba en fase 2 del plan “paso a paso” del Ministerio de Salud, por lo cual la ciudad se encontraba en cuarentena durante los fines de semana y algunas de las participantes se encontraban realizando teletrabajo.

El estudio realizado con las mujeres cuidadoras de la comunidad El Cíncel se enmarca como primer objetivo en utilizar el enfoque de género, para ello se utilizan las metodologías feministas estudiadas. Por ende, se busca enfatizar en la experiencias personales y afectivas de cada una de las entrevistadas en cuanto a su relación con sus actividades diarias y su movilidad cotidiana. Por otro lado, se reconoce el contexto físico de los espacios que utilizan diariamente, sumado a las variables sociales que aparecen en sus desplazamientos. Finalmente, se pretende visibilizar la vida cotidiana, como tarea imprescindible de la satisfacción personal de ciudadanos y ciudadanas.

El estudio de movilidad se realiza recopilando datos acerca de las variables definidas y estudiadas previamente (competencias, apropiación y acceso). Este análisis se realiza mediante las herramientas de sombreado en el caso de las mujeres que realizan desplazamientos diarios actualmente y mediante entrevistas en el caso de quienes tienen una movilidad reducida actualmente.

Los registros se realizarán a partir de la información general recopilada de cada una de las participantes. Para realizar una comparación entre los patrones de movilidad previas a la pandemia y las actuales, así como entre las diferentes cuidadoras, estos registros diarios son tomados de un día martes cotidiano en Octubre de 2019 y de otro en Octubre de 2020. Además, se presenta un relato de las experiencias con cada una de las cuidadoras con respecto a sus recorridos diarios, diferenciando entre sus actividades previas a la pandemia y las actuales. Finalmente, se adiciona información extra sobre cada experiencia como imágenes, esquemas y mapas de emplazamiento, con el fin de realizar posteriormente un análisis y comparación de los resultados obtenidos con el estudio.

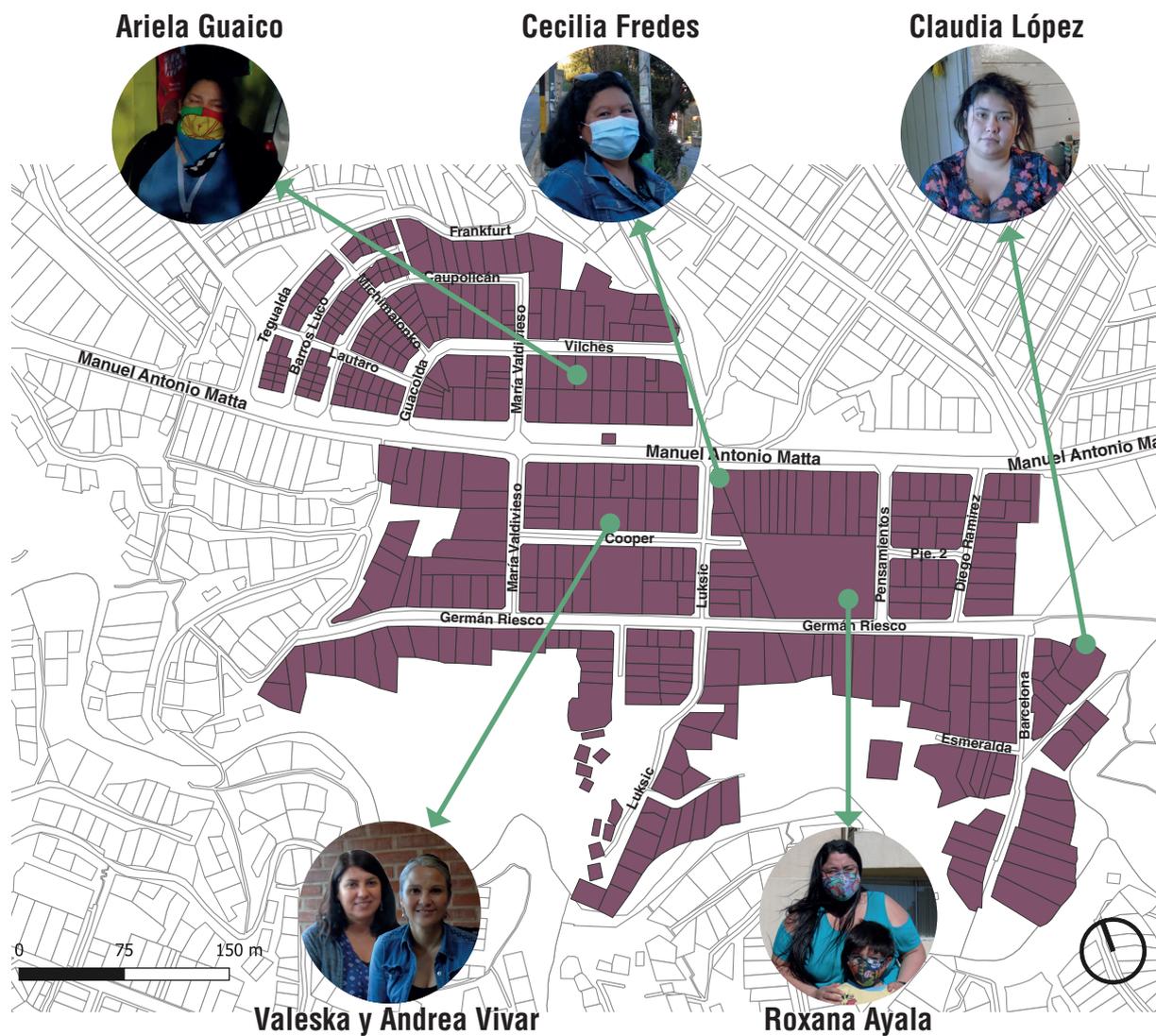


Fig. 6.1 Plano emplazamiento Población El Cincel_ Vivienda participantes del estudio etnográfico.
Fuente: Elaboración propia

ROXANA AYALA

ESTUDIO ETNOGRÁFICO DE LA MOVILIDAD DE LAS CUIDADORAS DE LA POBLACIÓN EL CINCEL			
IDENTIFICACIÓN DE LA CUIDADORA			
Nombre:	Roxana Ayala	Edad:	29 años
Cuidadora de:	Su hijo Maximiliano de 6 años	Actividades productivas:	Sólo los fines de semana, antes de la pandemia
Observaciones previas:	Actualmente se dedica a las tareas domésticas y las actividades académicas de su hijo.	Metodología de investigación:	Sombreo + entrevista
Descripción experiencia: Roxana vive con su hermana e hijo en el sexto piso de un edificio ubicado en la esquina de las calles Germán Riesco y Pensamientos. Su hijo, Maximiliano, tiene 6 años y tiene una condición de deficit atencional e hiperactividad. Con su hermana, a pesar de vivir con ellos, no tiene buena relación, por lo que sus cuidados son especialmente dedicados a su hijo. Roxana considera que las calles del barrio son muy estrechas y a veces inseguras, especialmente para transitar con su hijo, que por su condición muchas veces no mide los riesgos de los posibles accidentes de tránsito. Por otro lado, menciona que la falta de plazas y espacios públicos de calidad no promueven la interacción entre los niños del barrio.			

Fig. 6.2 Identificación cuidadora_ Roxana Ayala
Fuente: Elaboración propia.

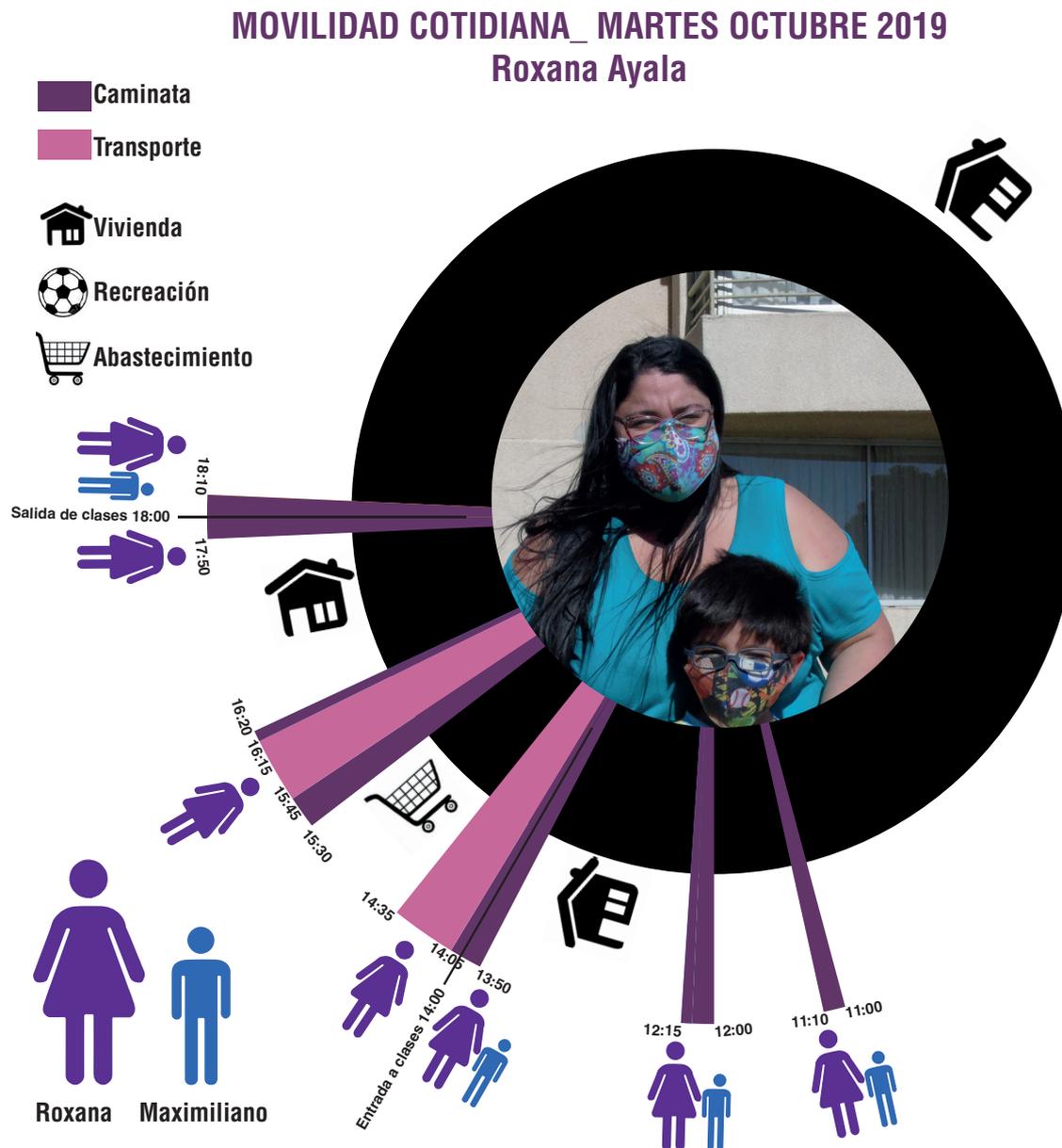


Fig. 6.3 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Roxana Ayala_ Octubre 2019.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019

Roxana Ayala

DESPLAZAMIENTO PRÓXIMO_ BARRIO

Su movilidad cotidiana previa a la pandemia iniciaba a las 13.50 hrs. con la salida del departamento hasta el colegio, que queda a pocas cuadras de distancia, donde Maximiliano entraba a clases a las 14 hrs. y ella se devolvía a la casa a realizar las actividades domésticas. Ocasionalmente salían a jugar a una plazuela cercana (Fig. 6.4 y Fig. 6.5).



Fig 6.4 Plano desplazamientos próximos_Roxana Ayala_ Octubre 2019

Fuente: Elaboración propia

Fig. 6.5 Espacios de recreación

Roxana y Maximiliano van ocasionalmente a la plazuela ubicada al costado de la cancha de la población, la que perciben segura sólo en algunos momentos del día, ya que durante la tarde y noche es un posible foco de delincuencia. Por otro lado, Roxana considera que esta no se encuentra en buenas condiciones para ir con un niño, sin embargo, es la única alternativa en el sector.

Fuente: Registro propio.



Fig. 6.6 (Izquierda) Cancha

La cancha de la Población El Cincel es considerada por Roxana un aporte valioso a los espacios de recreación infantil. Esta cancha es utilizada principalmente por niños del Club Deportivo El Cincel, sin embargo, es un lugar de encuentro y de actividades de entretención.

Fuente: Registro propio.

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019 Roxana Ayala

DESPLAZAMIENTO EXTENSOS_ FUERA DEL BARRIO

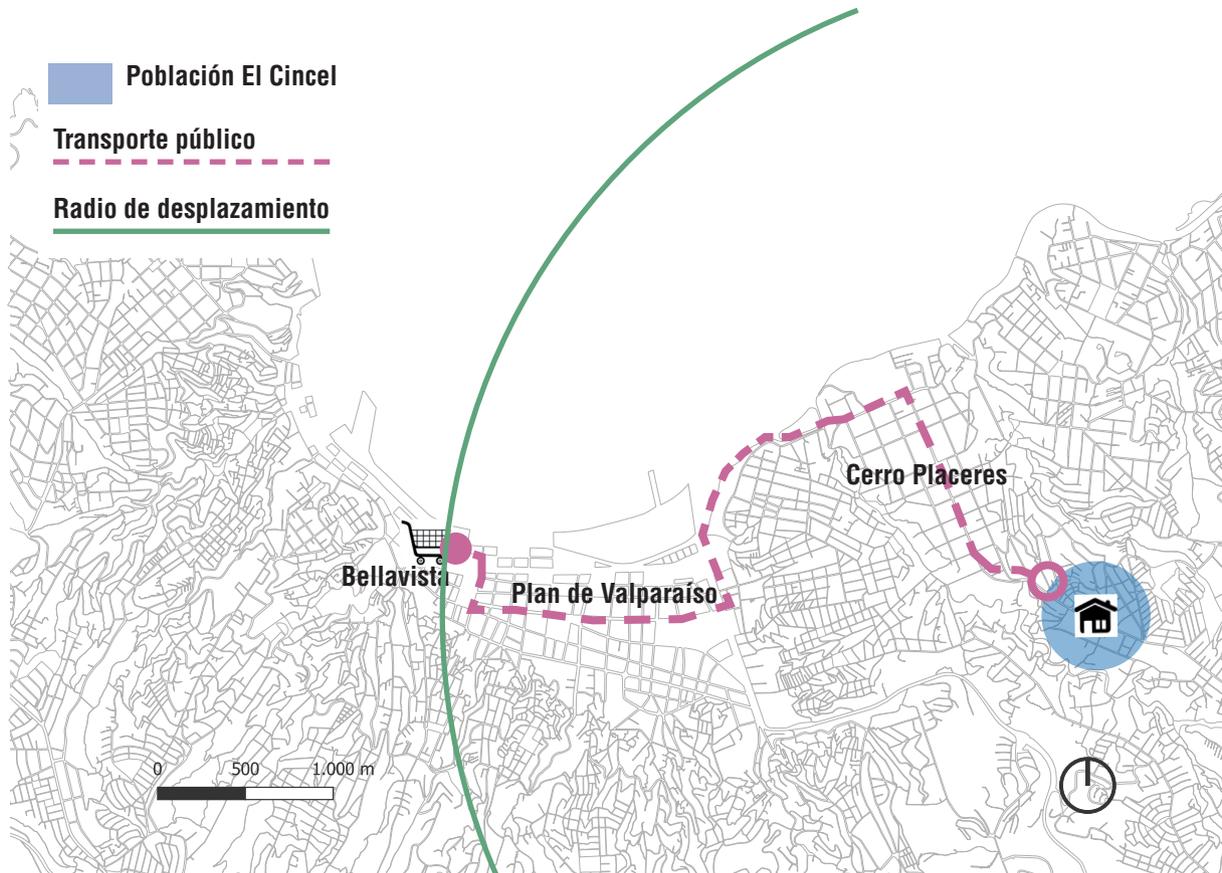


Fig 6.7 Plano desplazamientos fuera del barrio_Roxana Ayala_ Octubre 2019

Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Roxana Ayala

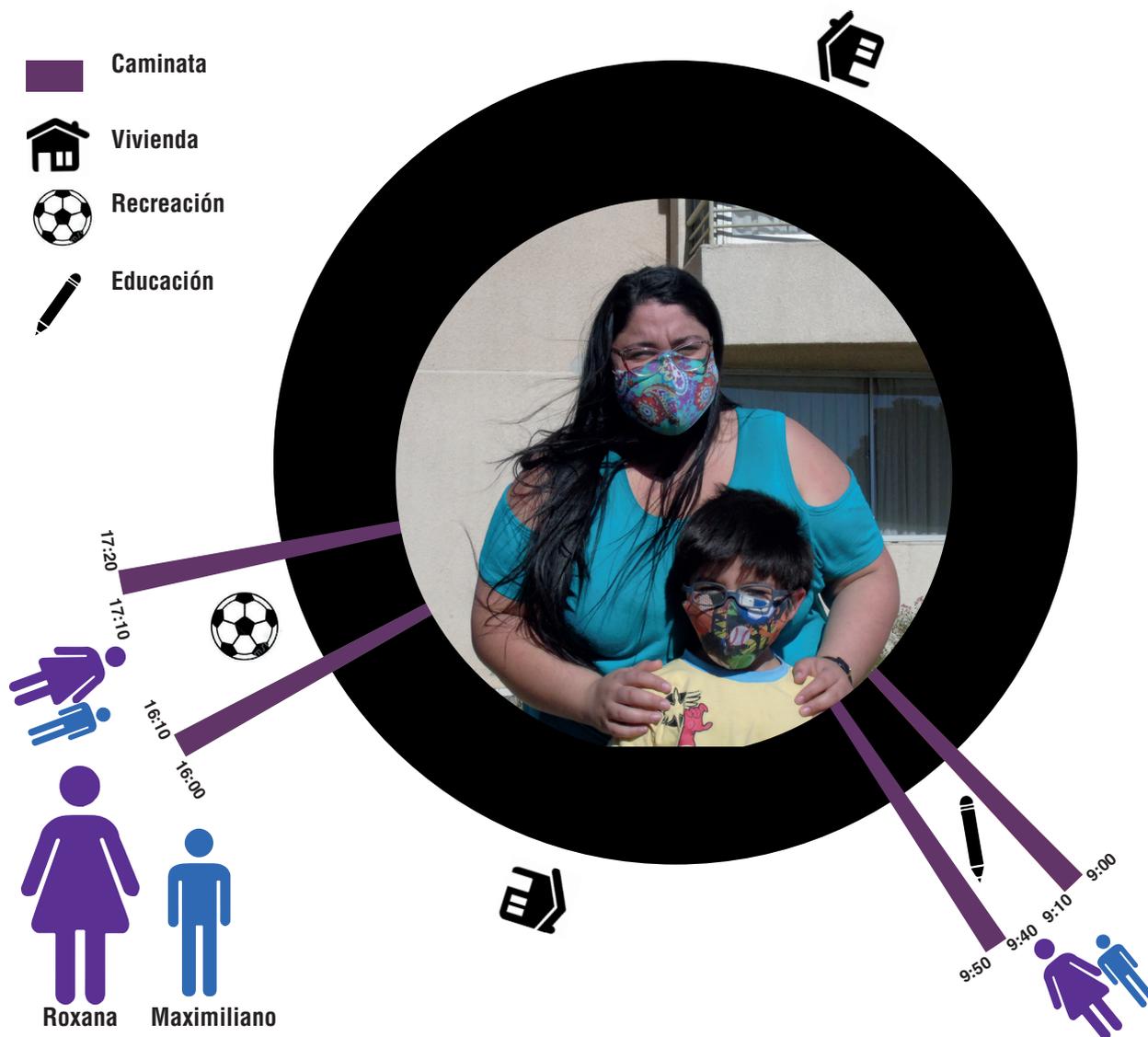


Fig. 6.8 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Roxana Ayala_ Octubre 2020.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Roxana Ayala

DESPLAZAMIENTO PRÓXIMO_ BARRIO

Actualmente, su movilidad durante la pandemia consiste en ir dos veces a la semana al colegio de su hijo, ubicado a pocas cuadras de la vivienda, a buscar el material de estudio. Las salidas recreativas de su hijo, las realiza en el estacionamiento del edificio donde viven y en ocasiones a la cancha.



Fig 6.9 Plano desplazamiento próximo_Roxana Ayala_ Octubre 2020

Fuente: Elaboración propia



Fig. 6.10 (Izquierda) Calle Germán Riesco

Durante la cuarentena Roxana se traslada casi exclusivamente al negocio que está en la misma cuadra.

Fig. 6.11 (Derecha) Esquina calle Pensamientos.

La calle colindante al edificio donde viven ha sido un foco de delincuencia en el sector, por lo que evitan transitar por ahí, generando en ocasiones recorridos más largos para llegar a Av. Matta



Durante los fines de semana es cuando solía realizar los desplazamientos mas complejos al realizar trabajo remunerado en una amasandería en el centro de Concón. Para llegar a su lugar de trabajo salía a las 6.40 hrs. de su vivienda con Maximiliano, ya que no tenía quien lo cuidara. Tomaban una micro (501- 510- 604) que los dejaba en Yolanda, donde tomaban cualquier micro que se dirigiera a Concón donde entraba a las 8 hrs. Menciona que las dificultades de salir con su hijo se acrecientan especialmente durante los meses de invierno, donde con el frío y oscuridad de la mañana calle Yolanda aparece como foco de delincuencia y accidentes vehiculares.

Terminaba su turno en la amasandería a las 20 hrs., ahí tomaban una micro con su hijo que los dejaba en el mall de Viña del Mar donde esperaban la micro 604, que sube a Placeres. Esta micro pasa aproximadamente cada media hora, por lo que a veces les tocaba esperar un largo rato. Dependiendo del tiempo de espera de la micro y del tránsito, llegaban a su casa de regreso entre las 22 y las 22.30 hrs.

Producto de la pandemia debió dejar de trabajar para dedicarse exclusivamente a cuidar a su hijo, ya que no hay nadie más que se haga cargo de sus cuidados y seguir saliendo con él le parece arriesgado.

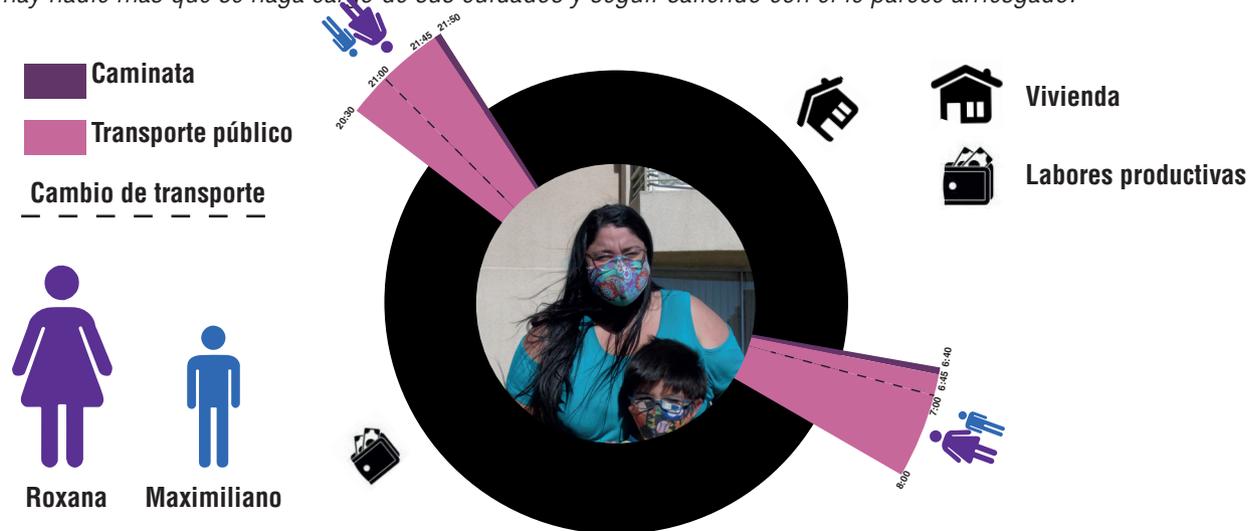


Fig. 6.12 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Roxana Ayala_ Octubre 2010 (fines de semana).

Fuente: Elaboración propia

Evaluación de las cualidades:	E (Existente y en buen estado en el lugar) (10 - 7 puntos)	ME (Existente, pero en mal estado en el lugar) (6 - 3 puntos)	NE (No existente o no observado en el lugar) (3 - 0 puntos)	
EVALUACIÓN DE LOS ESPACIOS DE CUIDADOS				
Áreas de aplicación	Cualidades	Elementos urbanos	Evaluación (E- ME- NE)	Puntaje (1 a 10)
Espacios públicos de relación	Autonomía física	Aceras anchas y niveladas. Diversidad de actividades. Barandillas y rampas. Pasos peatonales y semáforos diferenciados. Zonas de descanso. Señalización inclusiva. Entre otros.	ME	5
	Socialización		NE	2
	Reconocimiento		ME	4
	Accesibilidad		NE	2
Equipamientos y servicios	Permeabilidad	Maximización del uso de los espacios. Distribución en el territorio en relación a los usos y redes de movilidad. Intercambio de servicios.	ME	5
	Flexibilidad		NE	0
Movilidad	Variedad	Variedad de opciones de transporte Variedad de horarios Recorridos no lineales ni uniformes	E	8
	Igualdad		E	9
	Seguridad		ME	5
Seguridad	Percepción de autonomía	Visibilidad Claridad Alternativas de recorridos Presencia constante de personas	ME	5
	Apropiación		NE	2
Observaciones finales/ Conclusiones: Algunos de los elementos más relevantes en la experiencia de Roxana son cómo el mal estado de las calles y los elementos que dificultan el desplazamiento de más de una persona influye en la falta de accesibilidad que se percibe en los espacios para los cuidados de los niños, así como la suciedad de las veredas, las veredas angostas y ocupadas por los autos estacionados hacen que parámetros como la percepción de autonomía (especialmente para su hijo) y la apropiación sean evaluados con bajo puntaje.				

Fig. 6.13 Evaluación de los espacios cuidadores_Roxana Ayala.

Fuente: Elaboración propia.

CECILIA FREDES

ESTUDIO ETNOGRÁFICO DE LA MOVILIDAD DE LAS CUIDADORAS DE LA POBLACIÓN EL CINCEL			
IDENTIFICACIÓN DE LA CUIDADORA			
Nombre:	Cecilia Fredes	Edad:	53 años
Cuidadora de:	Sus nietos de 6 y 4 años y su hija de 18 años (embarazada)	Actividades productivas:	Trabajo remunerado de media jornada 3 días a la semana
Observaciones previas:	Trabaja en colegio en Santa Inés, Viña del Mar.	Metodología de investigación:	Sombreo + entrevista
<p>Descripción experiencia: Cecilia me comenta que tiene 5 hijos, todos mayores de edad, la menor tiene 18 años y está embarazada, por lo que actualmente se desplaza periódicamente con ella para acompañarla a los controles médicos. Por otra parte, los días que no va al trabajo remunerado, así como algunas tardes se dedica a cuidar a sus nietos de 6 y 4 años. Con respecto a sus desplazamientos laborales me cuenta que a veces es bastante difícil tomar micro en Yolanda, ya que estas pasan a gran velocidad, por lo que en ocasiones no paran, además del tiempo de espera entre micros. Menciona que antes esperaba la micro en Chacabuco con Avenida Argentina, sin embargo, con la llegada de la pandemia, la multitud que se junta en esta esquina le producen temor de contagio, por lo que prefiere arriesgarse a esperar la micro en Yolanda, pese a los aspectos negativos.</p>			

Fig. 6.14 Identificación de la cuidadora_ Cecilia Fredes.

Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019 Cecilia Fredes

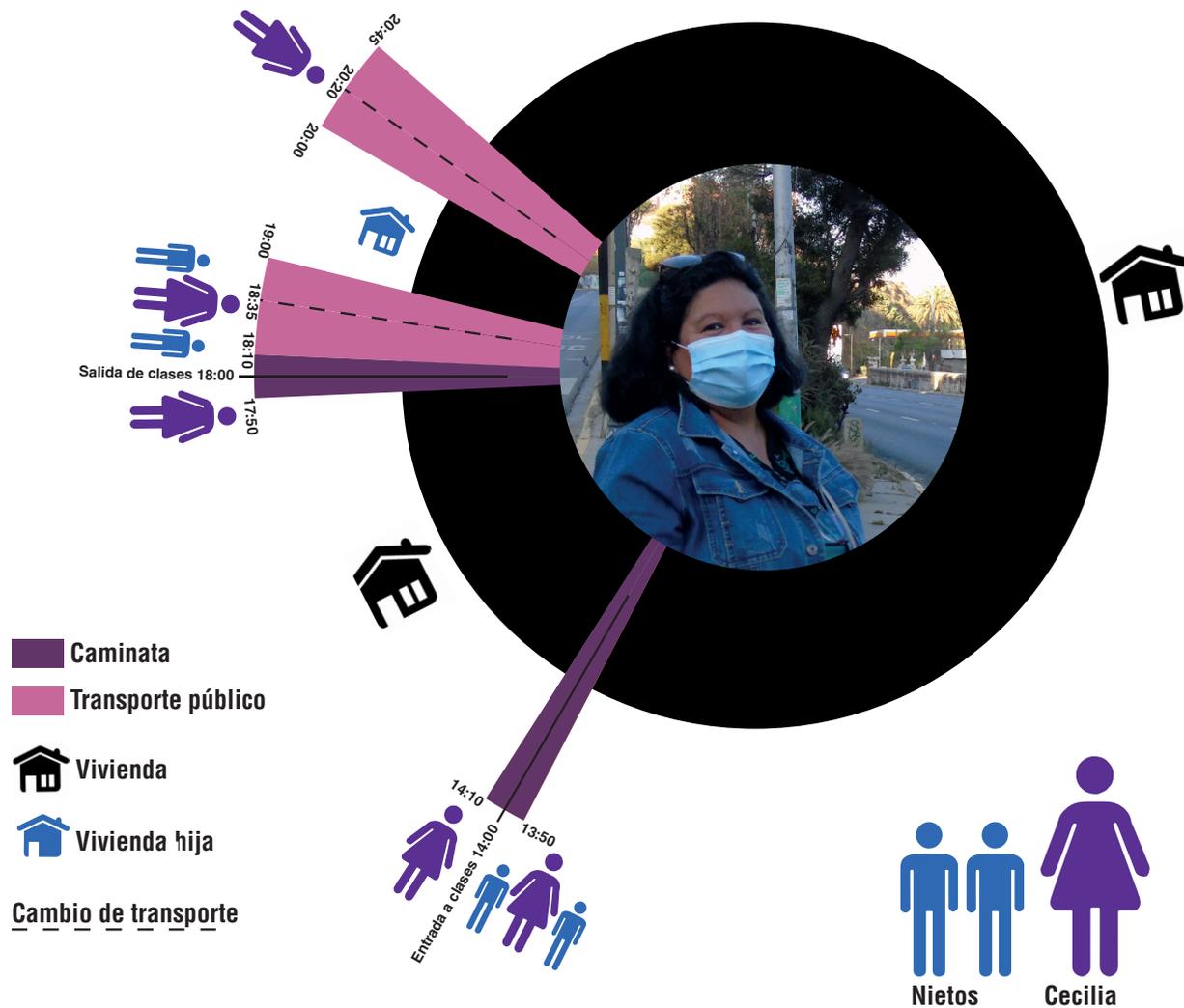


Fig. 6.15 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Cecilia Fredes_ Octubre 2019.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019 Cecilia Fredes

DESPLAZAMIENTO PRÓXIMO_ BARRIO

Antes de que iniciara la pandemia, su movilidad no era muy diferente, ya que los días que no le tocaba trabajar, cuidaba a sus nietos. Su hija llevaba a sus nietos a su casa cerca de las 11 hrs. Y ella los iba a dejar al colegio San Pío X, a un par de cuadras desde su hogar, donde entraban a las 14 hrs., y en la tarde los iba a buscar a las 18 hrs para llevarlos de regreso donde su hija, haciendo el mismo recorrido que realiza actualmente.



Fig 6.16 Plano desplazamiento próximo_ Cecilia Fredes_ Octubre 2019

Fuente: Elaboración propia



Fig. 6.17 (Izquierda) Vivienda Cecilia

La casa de Cecilia se encuentra en plena avenida Matta, por lo que la locomoción pública pasa justo afuera de su casa.

Fuente imagen: Registro propio.

Fig. 6.18 (Derecha) Avenida Matta

A pesar de que frente a su casa no haya un paradero establecido, por lo general las micros se detienen y no necesita caminar más que eso.

Fuente imagen: Registro propio.



MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019

Cecilia Fredes

DESPLAZAMIENTO EXTENSOS_ FUERA DEL BARRIO

Cecilia trabaja los días martes, jueves y viernes en la lavandería del colegio Espaut, ubicado en Santa Inés en la ciudad de Viña del Mar. Los días que le corresponde cumplir turno en su trabajo sale de su casa a las 7.40 hrs. y espera la micro afuera de su casa, ya que vive en plena avenida Matta. Por lo general espera menos de 5 minutos antes de que pase la micro, en la que se traslada hasta el paradero ubicado en Yolanda donde espera la micro 214, que es la única que llega hasta Santa Inés. Esta micro pasa cada bastante tiempo, por lo que tiene que estar puntual en el paradero para llegar a tiempo a su trabajo.

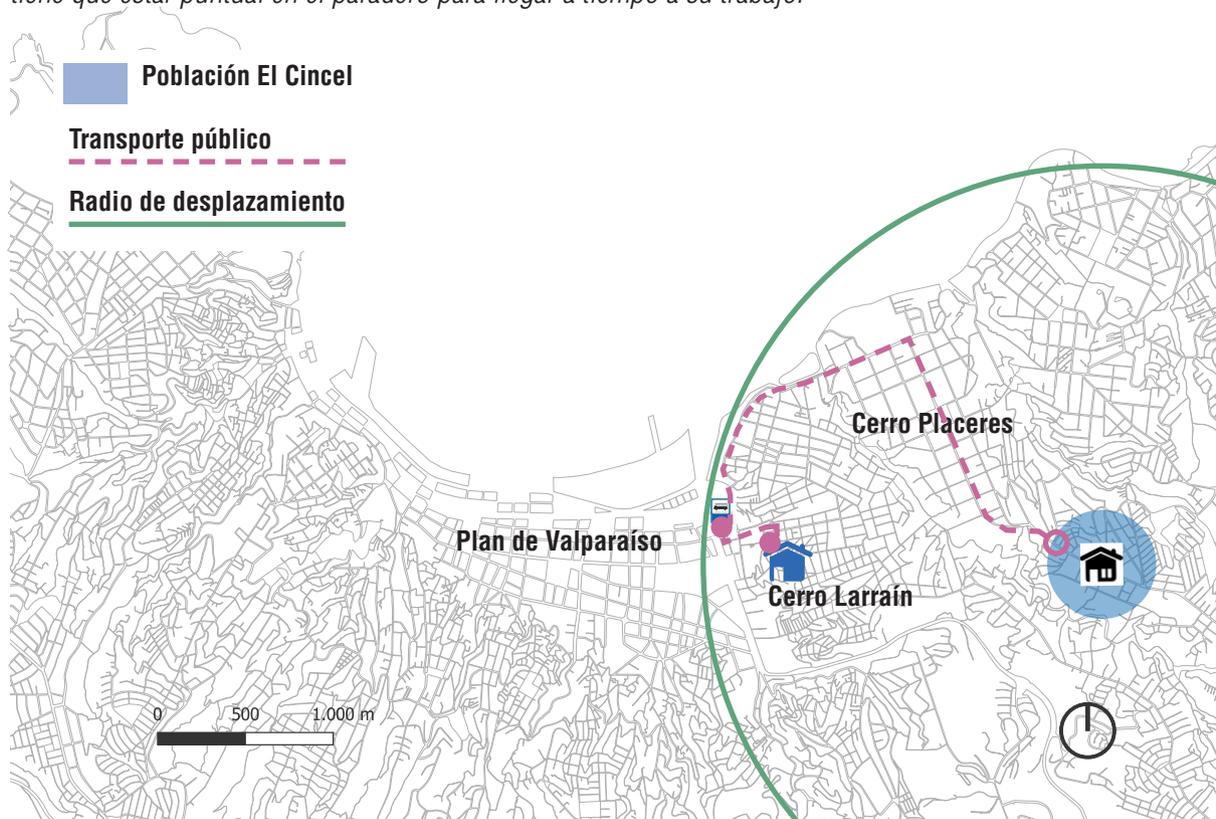


Fig 6.19 Plano desplazamiento fuera del barrio_Cecilia Fredes_ Octubre 2019

Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Cecilia Fredes

DESPLAZAMIENTO EXTENSOS_ FUERA DEL BARRIO

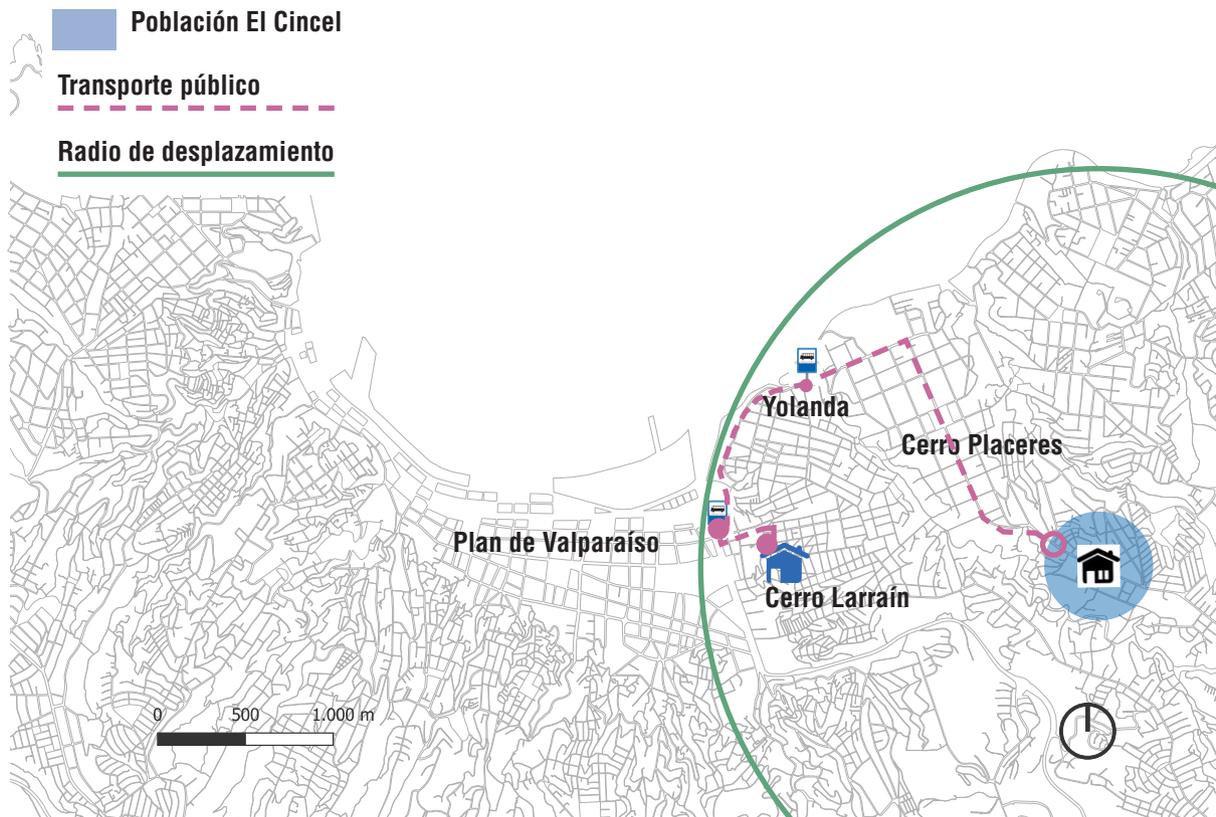


Fig 6.21 Plano desplazamiento fuera del barrio_Cecilia Fredes_ Octubre 2020.
Fuente: Elaboración propia



Fig. 6.23 (Arriba) Cecilia en Yolanda a las 8 hrs.

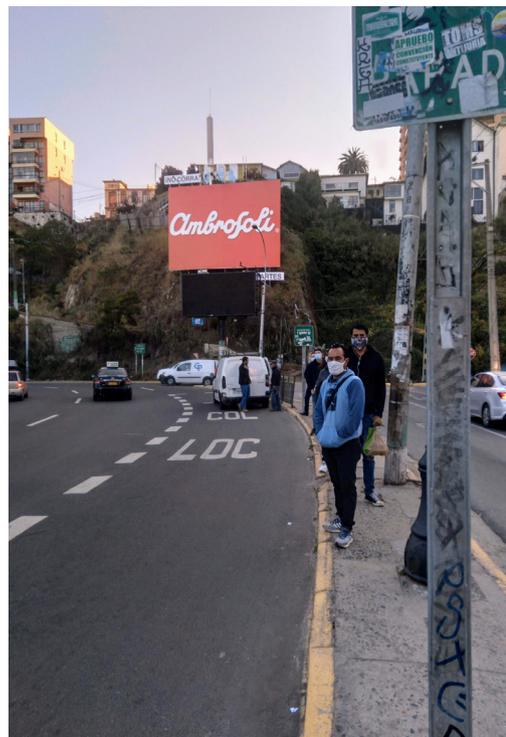
Desde el comienzo de la pandemia Cecilia toma la micro a su trabajo en Yolanda, ya que aquí se reúne menos gente, sin embargo, le parece que es un lugar incómodo y poco seguro por la estrechez de la vereda y la velocidad a la que transitan los vehículos por el lugar.

Fuente imagen: Registro propio.

Fig. 6.22 (Abajo) Yolanda a las 8 hrs.

A pesar de la estrechez de la vereda, las personas que esperan logran mantener distanciamiento social.

Fuente imagen: Registro propio.



MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Cecilia Fredes

DESPLAZAMIENTO INTERURBANOS_ FUERA DE LA COMUNA

A las 14.30 hrs. sale del lugar de trabajo, donde las personas que trabajan con ella la llevan en vehículo hasta Avenida Libertad, en Viña del Mar, donde espera la micro 604, que sube a Placeres y llega cerca de las 15.30 hrs. A su casa. Cuando llega a su casa, normalmente sus nietos están en su casa y su marido los está cuidando, ya que su hija trabaja. Posteriormente, cerca de las 18 hrs. sale a dejarlos a su casa, para lo que se desplaza en micro hasta calle Chacabuco, donde toma locomoción hacia el Cerro Larráin, donde se encuentra la casa de su hija. Por lo general, se queda a tomar once con su familia y se devuelve cerca de las 19 hrs., tomando transporte público hasta Yungay, donde toma colectivo hasta su casa.

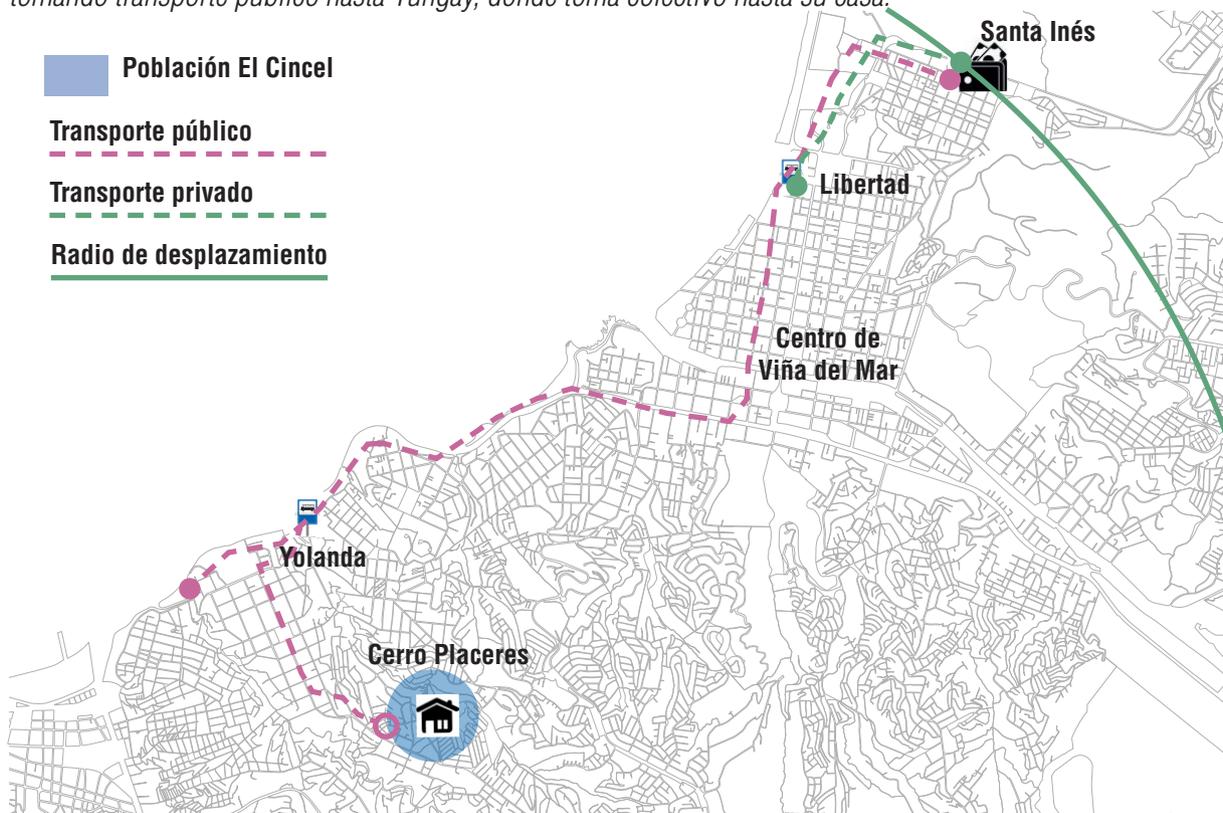


Fig 6.24 Plano desplazamiento intercomunal_ Cecilia Fredes_ Octubre 2020.

Fuente: Elaboración propia

Evaluación de las cualidades:	E (Existente y en buen estado en el lugar) (10 - 7 puntos)	ME (Existente, pero en mal estado en el lugar) (6 - 3 puntos)	NE (No existente o no observado en el lugar) (3 - 0 puntos)	
EVALUACIÓN DE LOS ESPACIOS DE CUIDADOS				
Áreas de aplicación	Cualidades	Elementos urbanos	Evaluación (E- ME- NE)	Puntaje (1 a 10)
Espacios públicos de relación	Autonomía física	Aceras anchas y niveladas. Diversidad de actividades. Barandillas y rampas. Pasos peatonales y semáforos diferenciados. Zonas de descanso. Señalización inclusiva. Entre otros.	E	7
	Socialización		ME	4
	Reconocimiento		NE	1
	Accesibilidad		E	8
Equipamientos y servicios	Permeabilidad	Maximización del uso de los espacios. Distribución en el territorio en relación a los usos y redes de movilidad. Intercambio de servicios.	ME	6
	Flexibilidad		NE	2
Movilidad	Variedad	Variedad de opciones de transporte Variedad de horarios Recorridos no lineales ni uniformes	E	8
	Igualdad		E	8
	Seguridad		ME	4
Seguridad	Percepción de autonomía	Visibilidad Claridad Alternativas de recorridos Presencia constante de personas	NE	3
	Apropiación		ME	6
<p>Observaciones finales/ Conclusiones: Cabe destacar aspectos como los elementos de seguridad y movilidad se vuelven condicionantes de las variables del desplazamiento. Cecilia decide por cambiar sus rutidas con el objetivo de cuidarse del covid.</p>				

Fig 6.25 Evaluación espacios de cuidado_Cecilia Fredes

Fuente: Elaboración propia

ARIELA GUAICO

ESTUDIO ETNOGRÁFICO DE LA MOVILIDAD DE LAS CUIDADORAS DE LA POBLACIÓN EL CINCEL			
IDENTIFICACIÓN DE LA CUIDADORA			
Nombre:	Ariela Guaico	Edad:	34 años
Cuidadora de:	Sus dos hijas de 5 y 9 años,	Actividades productivas:	TENS, trabaja en el consultorio de Placeres.
Observaciones previas:	Algunos días se va al trabajo desde su casa en Cerro Placeres y otros días se queda en Playa Ancha donde vive su mamá, quien cuida a sus hijas.	Metodología de investigación:	Sombreo + entrevista
<p>Descripción experiencia: Ariela es madre de dos niñas y actualmente trabaja como TENS en el consultorio de Placeres, al que se traslada caminando, ya que le queda a un par de cuadras de distancia. Anteriormente, trabajaba en el hospital Van Buren y para trasladarse iba desde Placeres hasta Playa Ancha para dejar a sus hijas con su mamá y después hacia el viaje hasta su lugar de trabajo. Para realizar este desplazamiento salía de su casa aproximadamente a las 6:00 de la mañana en locomoción pública y a lgunas veces la iba a dejar su esposo en auto. Tenía turnos de 12 horas por lo que debía contratar un furgón escolar para que llevara a sus hijas desde la casa de su mamá al colegio. Desde el estallido social en octubre de 2019, comienza a realizar turnos de 24 horas, por lo que muchas veces llegaba de madrugada a la casa y tenía que quedarse despierta durante el día para cuidar a sus hijas, lo que se volvió muy desgastante.</p>			

Fig. 6.26 Identificación de la cuidadora_ Ariela Guaico.

Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019 Ariela Guaico

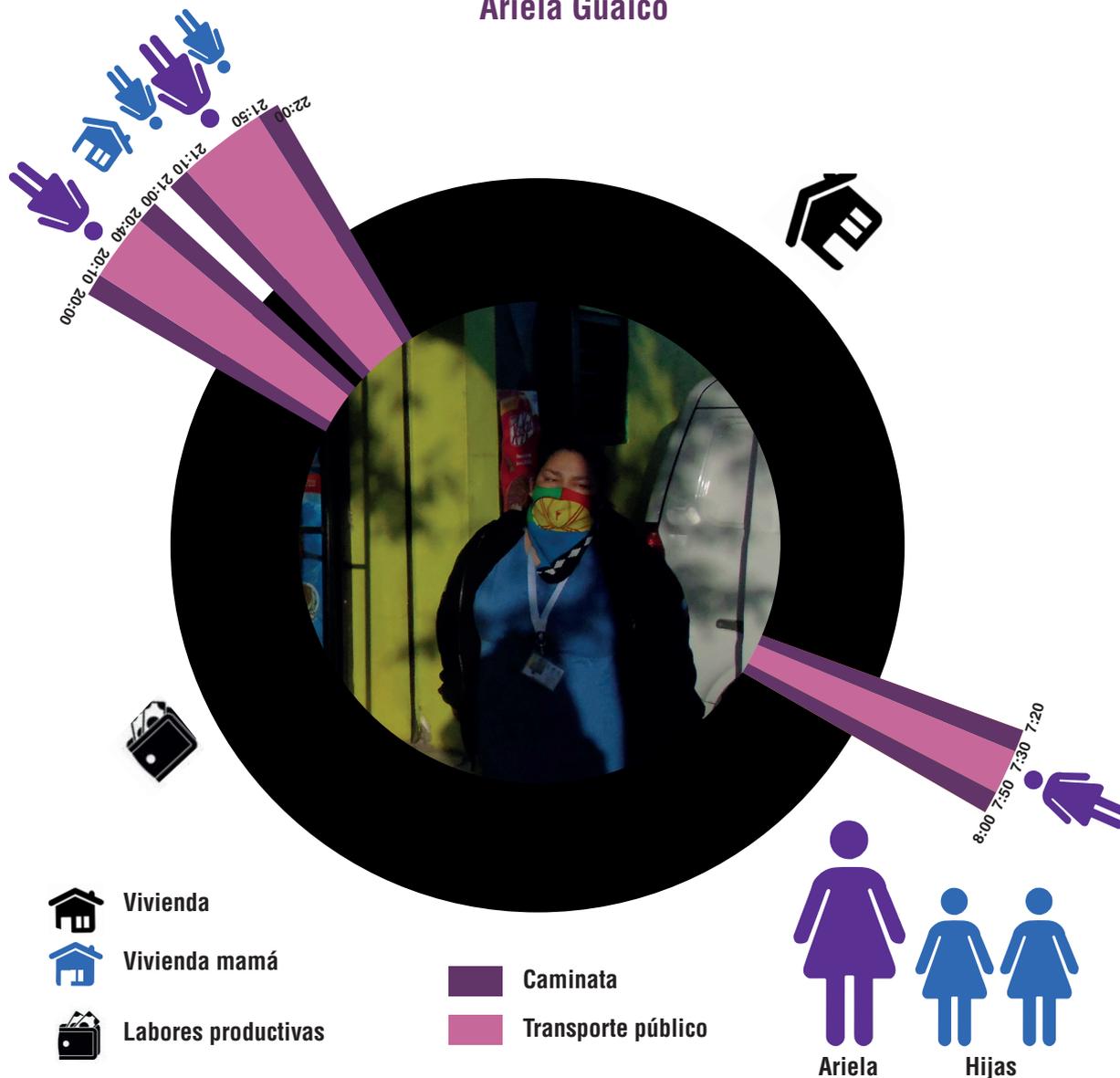


Fig. 6.27 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Ariela Guaico_ Octubre 2019.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019 Ariela Guaico

DESPLAZAMIENTO PRÓXIMO_ BARRIO



Fig 6.28 Plano desplazamiento próximo_Ariela Guaico_ Octubre 2019.
Fuente: Elaboración propia



Fig. 6.29 Vivienda Ariela

La calle en la que vive Ariela y su familia se considera tranquila, por la organización vecinal. Como reside cerca de la avenida principal transita poco por el barrio.

Fuente imagen: Registro propio.



Fig. 6.30 Avenida Matta

Ariela menciona que el desplazamiento hasta su trabajo anterior en el hospital Van Buren o a la casa de su madre en Playa Ancha nunca fue problemático, ya que por la avenida pasan muchas micros y colectivos.

Fuente imagen: Registro propio.

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019 Ariela Guaico

DESPLAZAMIENTO EXTENSOS_ FUERA DEL BARRIO

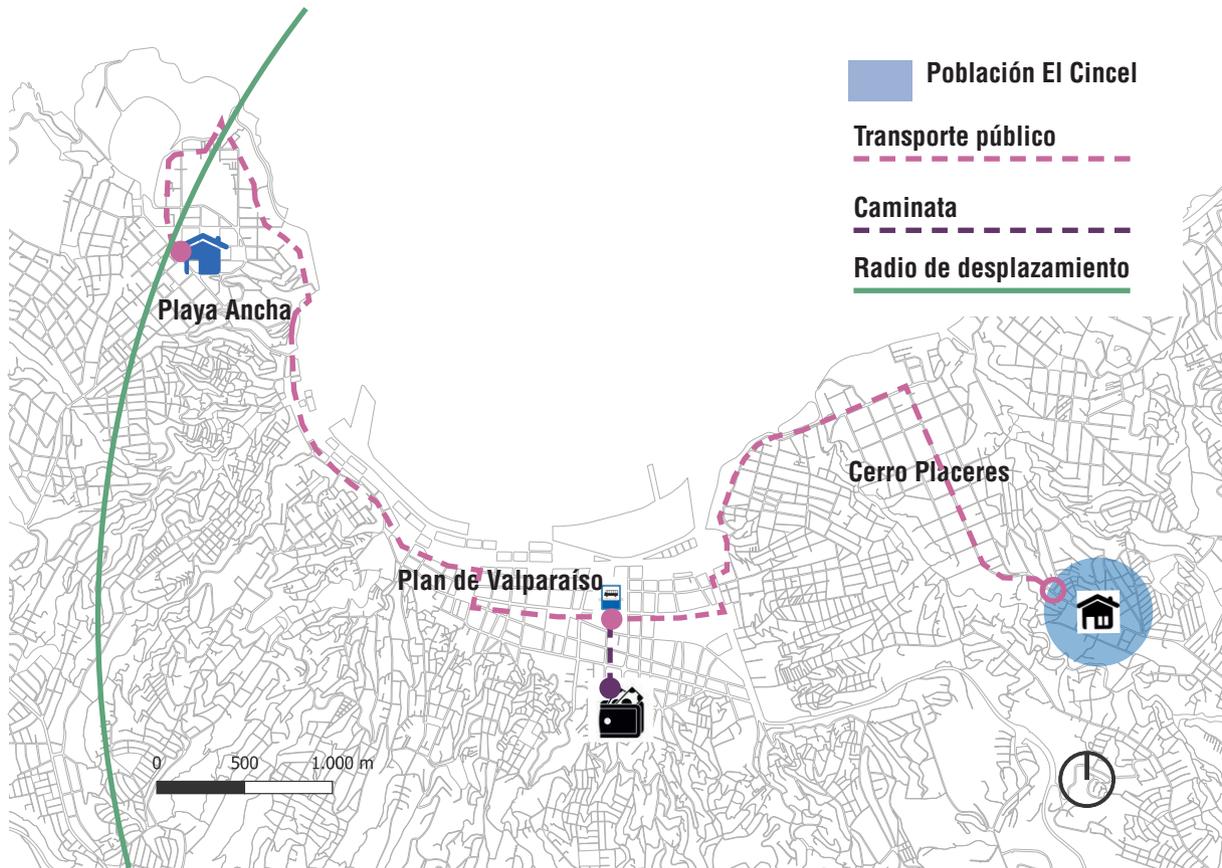


Fig 6.31 Plano desplazamientos fuera del barrio_Ariela Guaico_ Octubre 2019.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Ariela Guaico



Fig. 6.32 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Ariela Guaico_ Octubre 2020.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Ariela Guayo

DESPLAZAMIENTO PRÓXIMO_ BARRIO

Actualmente, ella sale a las 7.40 hrs. desde su casa y su esposo va a dejar a las hijas donde su mamá antes de irse a trabajar. Antes de llegar al trabajo pasa a comprar desayuno a un almacén cercano al consultorio, haciendo un pequeño desvío (Fig. 6.30). Durante la tarde, sale a las 16 hrs. del trabajo y ocasionalmente le corresponde hacer turnos de fin de semana con horarios flexibles de acuerdo a las urgencias.

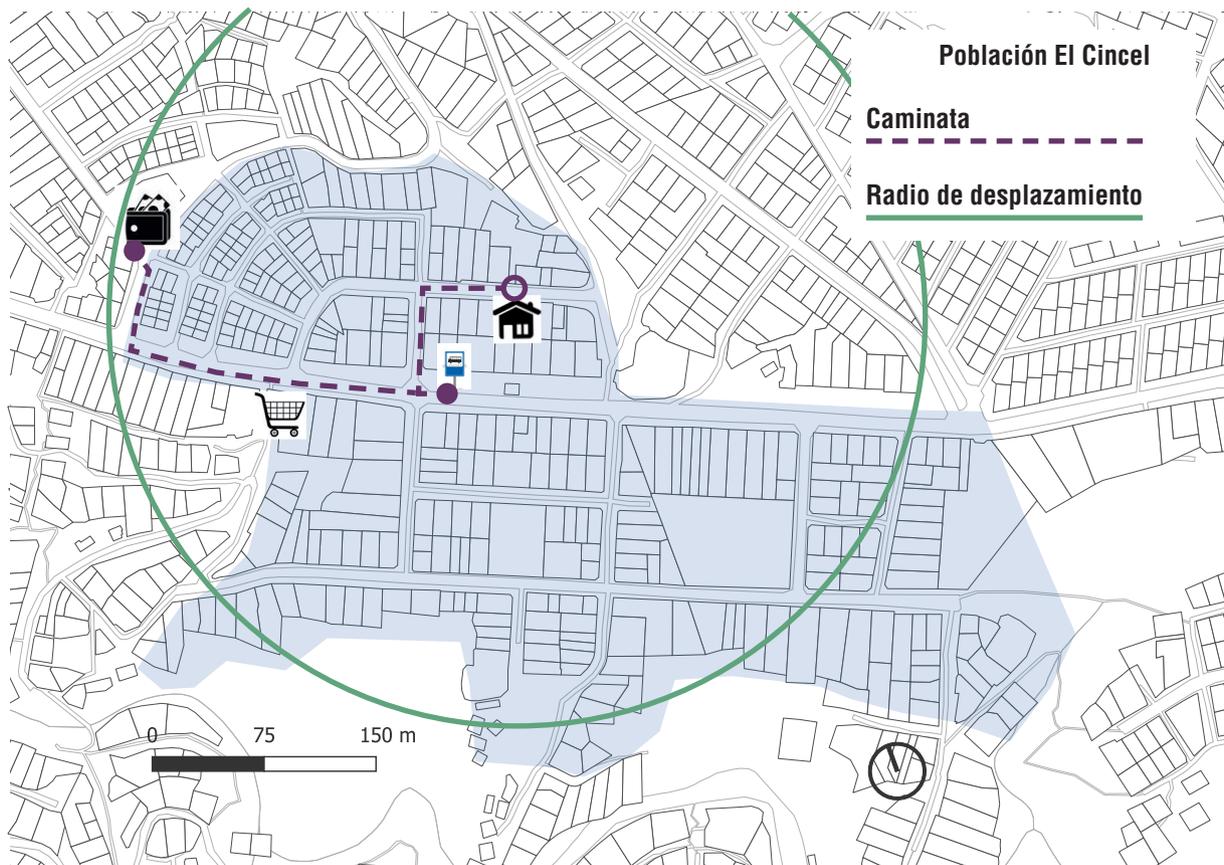


Fig 6.33 Plano desplazamientos próximo_Ariela Guayo_ Octubre 2020.

Fuente: Elaboración propia



Fig. 6.34 (Izquierda) Local comercial “Las Motas” 7.45 hrs

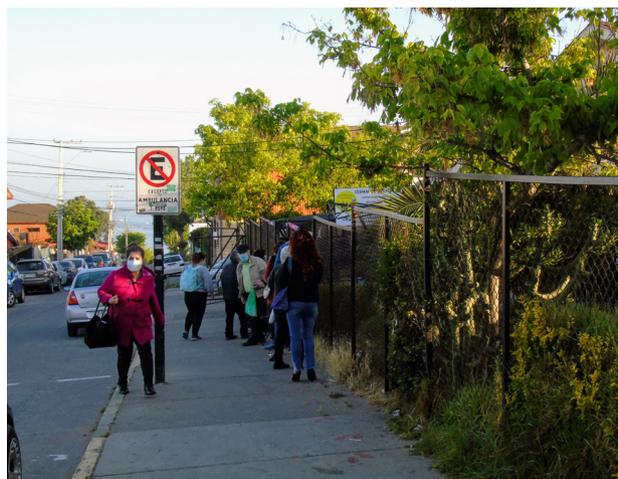
Ariela toma una desviación hacia su lugar de trabajo para pasar a comprar su desayuno antes de comenzar su jornada laboral.

Fuente imagen: Registro propio.

Fig. 6.35 (Derecha) Cefsam Placeres 8 hrs.

Al comenzar a trabajar en el Cefsam empieza a movilizar más por el barrio, sin embargo, sus mayores desplazamientos siguen siendo hacia fuera del barrio, ya que sus hijas se quedan parte de la semana en Playa Ancha y las visita o a veces se queda con ellas.

Fuente imagen: Registro propio.



MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Ariela Guaico

DESPLAZAMIENTO EXTENSOS_ FUERA DEL BARRIO

Generalmente realiza este recorrido desde su vivienda en Placeres al consultorio tres veces a la semana y los otros días parte desde la casa de su mamá en Playa Ancha antes de las 7 hrs. al trabajo. Cuando sale del trabajo pasa a su casa a darle comida a los perros, buscarle cosas a sus hijas y vuelve a Playa Ancha, por lo que es una rutina que se vuelve extenuante en cuanto a desplazamientos.

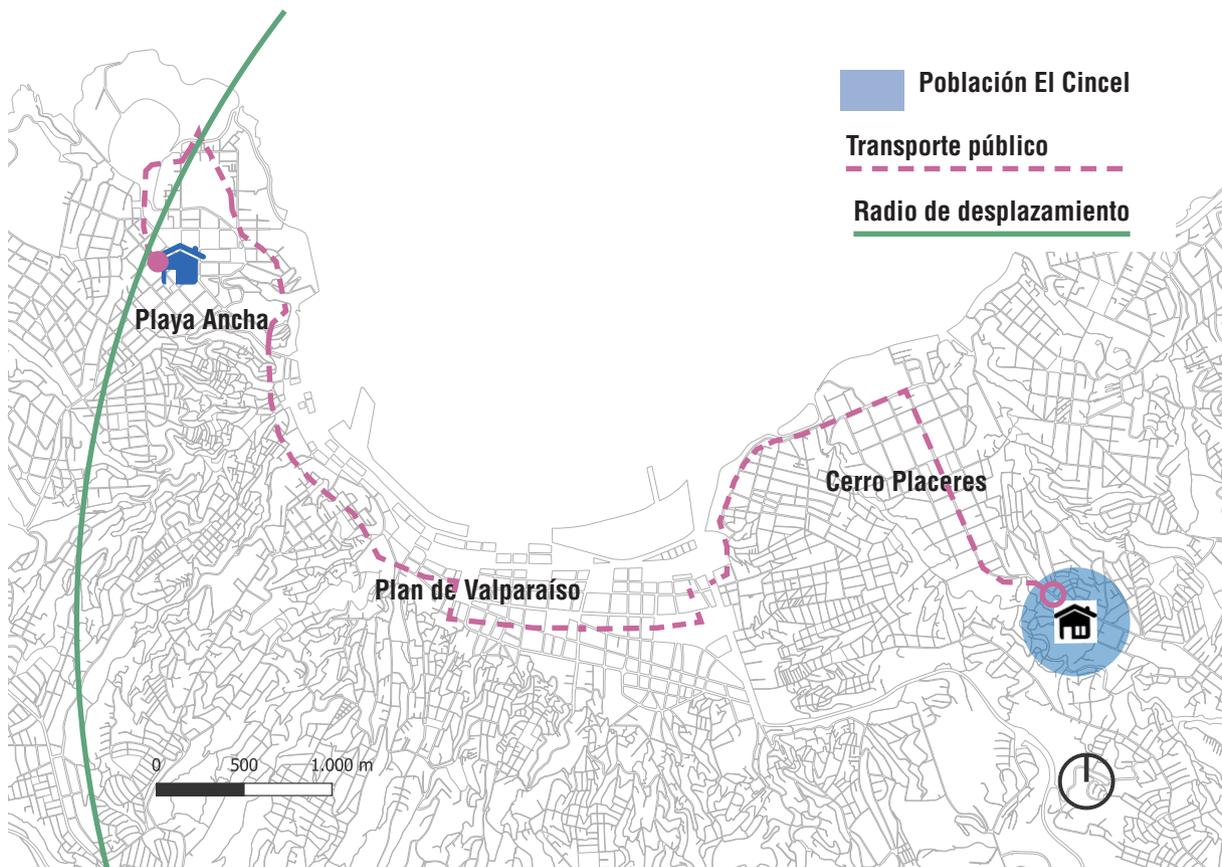


Fig 6.36 Plano desplazamientos fuera del barrio_Ariela Guaico_ Octubre 2020.

Fuente: Elaboración propia

Evaluación de las cualidades:	E (Existente y en buen estado en el lugar) (10 - 7 puntos)	ME (Existente, pero en mal estado en el lugar) (6 - 3 puntos)	NE (No existente o no observado en el lugar) (3 - 0 puntos)	
EVALUACIÓN DE LOS ESPACIOS DE CUIDADOS				
Áreas de aplicación	Cualidades	Elementos urbanos	Evaluación (E- ME- NE)	Puntaje (1 a 10)
Espacios públicos de relación	Autonomía física		E	8
	Socialización	Aceras anchas y niveladas. Diversidad de actividades.	E	9
	Reconocimiento	Barandillas y rampas. Pasos peatonales y semáforos diferenciados. Zonas de descanso. Señalización inclusiva. Entre otros.	ME	6
	Accesibilidad		ME	5
Equipamientos y servicios	Permeabilidad	Maximización del uso de los espacios. Distribución en el territorio en relación a los usos y redes de movilidad.	NE	2
	Flexibilidad	Intercambio de servicios.	ME	2
Movilidad	Variedad	Variedad de opciones de transporte	E	8
	Igualdad	Variedad de horarios	E	8
	Seguridad	Recorridos no lineales ni uniformes	ME	4
Seguridad	Percepción de autonomía	Visibilidad Claridad	NE	3
	Apropiación	Alternativas de recorridos Presencia constante de personas	ME	6
<p>Observaciones finales/ Conclusiones: Se destaca la contradicción que se produce acerca de los lugares de recreación para las niñas, ya que por un lado, se reconoce la presencia de parámetros positivos acerca de los espacios públicos en cuanto a autonomía física y socialización, sin embargo, a pesar de esto se produce un marcable sentido negativo en la percepción de autonomía de los espacios de cuidado. Otra variable con puntaje bajo es la poca permeabilidad de los espacios utilizador por Ariela, ya que la distribución de estos se reconoce como una dificultad para el desarrollo de las actividades sociales. Finalmente, Ariela reconoce un gran valor en los aspectos relacionados a la socialización, por la buena comunicación que se da en la comunidad y como esto aporta a las cualidades del barrio.</p>				

Fig 6.37 Evaluación de los espacios de cuidado_ Ariela Guaico-

Fuente: Elaboración propia

ANDREA VIVAR

ESTUDIO ETNOGRÁFICO DE LA MOVILIDAD DE LAS CUIDADORAS DE LA POBLACIÓN EL CINCEL			
IDENTIFICACIÓN DE LA CUIDADORA			
Nombre:	Andrea Vivar	Edad:	46 años
Cuidadora de:	Su hijo Martín de 14 años.	Actividades productivas:	Profesora, trabaja en el Museo de Historia Natural de Valparaíso.
Observaciones previas:	Vive con su hijo Martín en el mismo predio en que se encuentra la casa de su hermana Valeska, por lo que comparten los cuidados de sus hijos.	Metodología de investigación:	Sombreo + entrevista
<p>Descripción experiencia: Andrea vive con su hijo Martín en el mismo terreno donde se encuentra la casa de su hermana Valeska, por lo que comparten los cuidados de sus hijos. Andrea tiene dos hijos, el mayor tiene 21 años y ya no vive en la casa y Martín de 14 años. Comenta la importancia que tiene para ella y su hermana la gestión de la interdependencia de los cuidados, ya que esto les permite organizar turnos para cuidar a los niños, en caso de emergencia y también para realizar actividades de ocio. Han vivido siempre en Placeres, sin embargo, les parece que en los últimos años el sector se ha vuelto peligroso, con la llegada de gente nueva comenzó la delincuencia.</p> <p>Andrea comenta que durante la noche se escuchan disparos y se sabe sobre la presencia de narcotraficantes en el sector. Esta falta de seguridad la ha llevado a cambiar de recorrido cuando llega a su casa cerca de la noche, con el objetivo de evitar las zonas delictuales, debiendo alargar sus recorridos.</p>			

Fig. 6.38 Identificación de la cuidadora_ Andrea Vivar.

Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019 Andrea Vivar

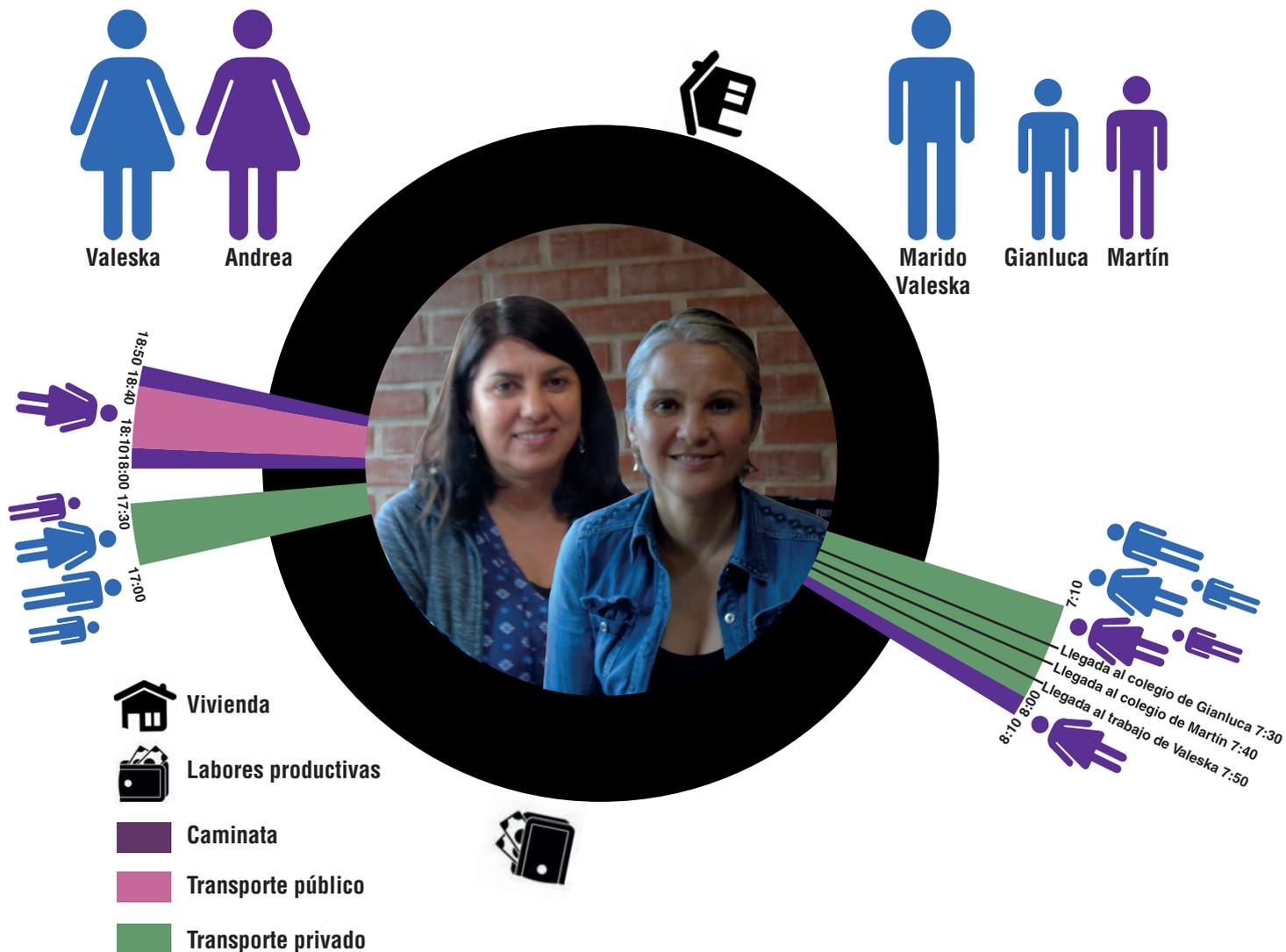


Fig. 6.39 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Andrea Vivar_ Octubre 2019.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019

Andrea Vlvav

DESPLAZAMIENTO EXTENSOS_ FUERA DEL BARRIO

Previamente a la pandemia, solían tener una organización compartida en relación a los desplazamientos matutinos. A las 7.10 hrs. salían de la vivienda en el vehículo del marido de Valeska, ahí se iban Andrea y su hijo Martín, además de Valeska y su hijo Gianluca. Primero se dirigían a dejar a Gianluca, al colegio San Pedro Nolasco, posteriormente pasaban a dejar a Martín, al colegio San Damián de Molocai y luego dejaban a Andrea en la esquina de Huito con Aldunate, donde caminaba un par de cuadras para llegar al Museo de Historia Natural de Valparaíso, donde trabaja. Posteriormente, a las 18 hrs. salía del trabajo, donde caminaba hasta Huito para tomar un colectivo de regreso a la casa.

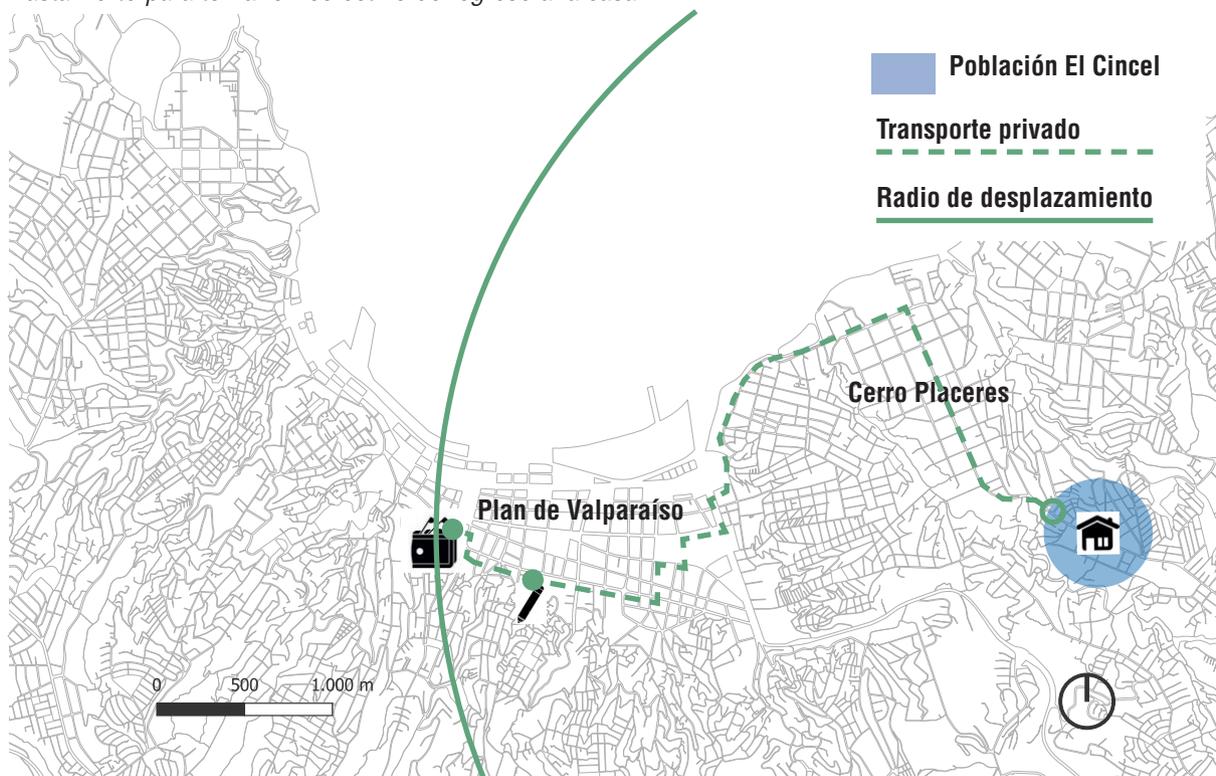


Fig 6.40 Plano desplazamientos fuera del barrio_Andrea Vlvav_ Octubre 2019.

Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Andrea Vivar

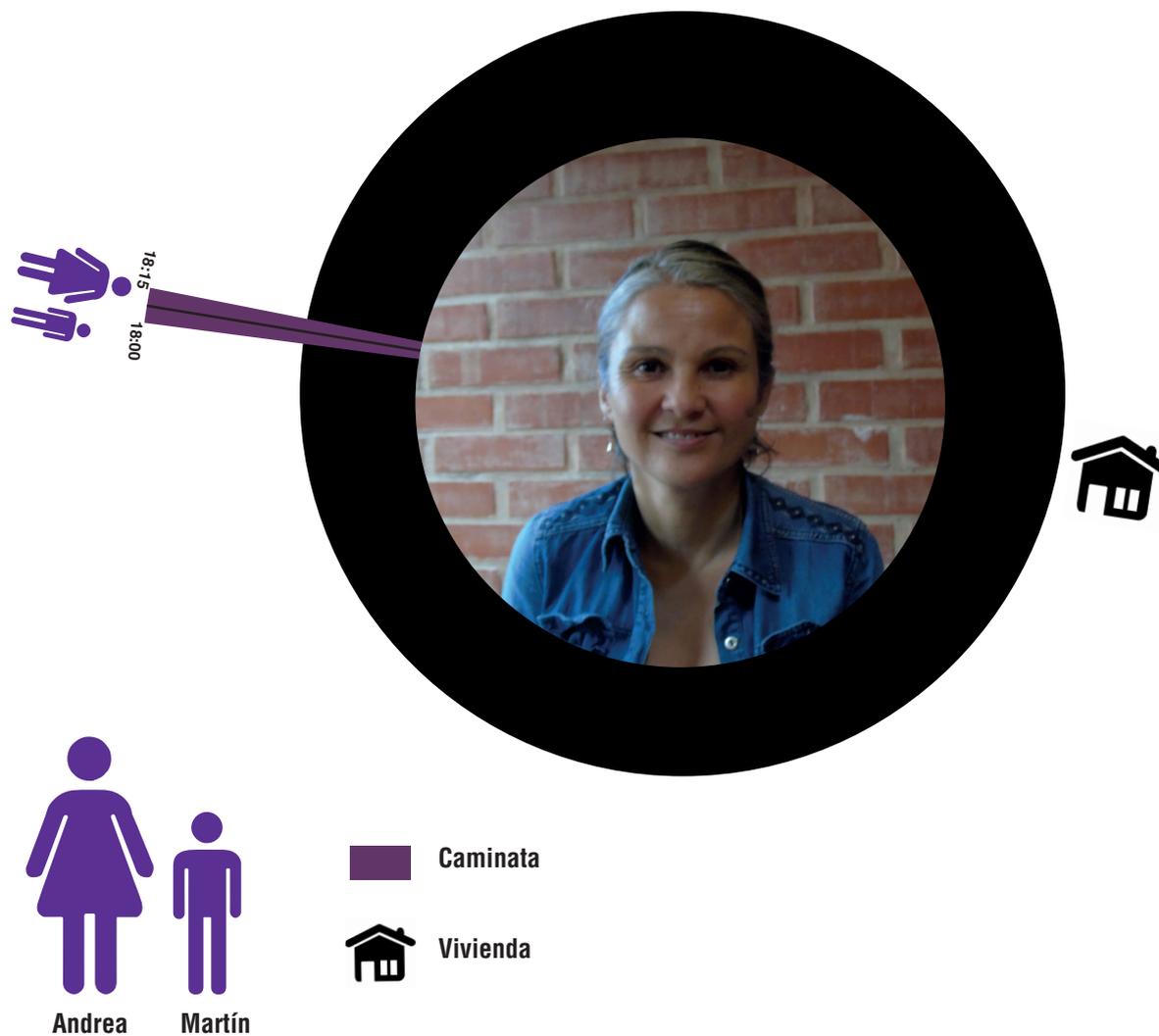


Fig. 6.41 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Andrea Vivar_ Octubre 2020.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020

Andrea Vivar

DESPLAZAMIENTO PRÓXIMO_ BARRIO

Actualmente, durante la pandemia ha realizado teletrabajo, por lo que su movilidad se ha reducido considerablemente, ya que sólo sale para realizar comprar en las proximidades de su hogar (Fig. 6.3), además de salidas ocasionales al supermercado y al mercado cardonal, donde se desplazan en el vehículo del marido de Valeska, ya que señala que le produce miedo contagiarse en el transporte público.



Fig 6.42 Plano desplazamientos próximo_Andrea Vivar_ Octubre 2020.

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, menciona lo importante que son las actividades sociales dentro de la comunidad de la Población El Cincel, donde se realizan permanentemente proyectos en la sede comunitaria, en la que se han gestionado proyectos de alarmas colectivas, ferias de emprendedores y espacios de cooperación entre vecinos, lo que mejora la convivencia y la percepción de confianza con el entorno.



Fig. 6.43 Calle Cooper

Andrea vive frente al colegio San Pío X. Su desplazamiento por el barrio es mínimo, ya que al trabajo se transportaba principalmente en vehículo privado y cuando usa el transporte público, este la deja a poco más de una cuadra de su casa. Sólo va ocasionalmente al almacén cercano.

Fuente imagen: Registro propio.

Evaluación de las cualidades:	E (Existente y en buen estado en el lugar) (10 - 7 puntos)	ME (Existente, pero en mal estado en el lugar) (6 - 3 puntos)	NE (No existente o no observado en el lugar) (3 - 0 puntos)	
EVALUACIÓN DE LOS ESPACIOS DE CUIDADOS				
Áreas de aplicación	Cualidades	Elementos urbanos	Evaluación (E- ME- NE)	Puntaje (1 a 10)
Espacios públicos de relación	Autonomía física		E	7
	Socialización	Aceras anchas y niveladas. Diversidad de actividades. Barandillas y rampas.	E	9
	Reconocimiento	Pasos peatonales y semáforos diferenciados. Zonas de descanso. Señalización inclusiva. Entre otros.	E	8
	Accesibilidad		ME	6
Equipamientos y servicios	Permeabilidad	Maximización del uso de los espacios. Distribución en el territorio en relación a los usos y redes de movilidad.	E	9
	Flexibilidad	Intercambio de servicios.	ME	6
Movilidad	Variedad	Variedad de opciones de transporte	ME	5
	Igualdad	Variedad de horarios	ME	5
	Seguridad	Recorridos no lineales ni uniformes	ME	4
Seguridad	Percepción de autonomía	Visibilidad Claridad	NE	3
	Apropiación	Alternativas de recorridos Presencia constante de personas	E	7
<p>Observaciones finales/ Conclusiones: Andrea destaca principalmente la importancia de las actividades que se realizan dentro de la comunidad de la población el cincel, ya que son fundamentales en la percepción de apropiación y reconocimiento, aportando así a la función de los espacios de relación y generando herramientas ante las problemáticas de la seguridad.</p>				

Fig 6.44 Evaluación de los espacios de cuidado_ Andrea Vivar.

Fuente: Elaboración propia

VALESKA VIVAR

ESTUDIO ETNOGRÁFICO DE LA MOVILIDAD DE LAS CUIDADORAS DE LA POBLACIÓN EL CINCEL			
IDENTIFICACIÓN DE LA CUIDADORA			
Nombre:	Valeska Vivar	Edad:	50 años
Cuidadora de:	Su hijo Gianluca de 13 años.	Actividades productivas:	Trabaja como administrativa en la facultad de Ingeniería en Bioquímica de la PUCV.
Observaciones previas:	Vive con su hijo Gianluca en el mismo predio en que se encuentra la casa de su hermana Andrea, por lo que comparten los cuidados de sus hijos.	Metodología de investigación:	Entrevista
<p>Descripción experiencia: Valeska vive con su marido y su hijo Gianluca de 13 años en el mismo terreno donde se encuentra la casa de su hermana Andrea, por lo que comparten los cuidados de sus hijos. Con su hermana coinciden en la ventaja que les ha traído compartir los cuidados de sus hijos, generando relaciones de interdependencia que les han permitido realizar actividades productivas, como recreativas, contando con la corresponsabilidad de los hijos de ambas. Sobre la seguridad del barrio, menciona que especialmente durante las últimas horas del día se siente insegura transitando por el sector, por lo que normalmente, cuando vuelve tarde tiene que pedirle a su marido que la vaya a esperar a la parada. Sin embargo, agrega que a pesar de los problemas de seguridad, que considera propios de vivir en un cerro de Valparaíso, siente confianza en sus vecinos, con los que participa activamente.</p>			

Fig. 6.45 Identificación de la cuidadora_ Valeska Vivar.

Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019 Valeska Vivar

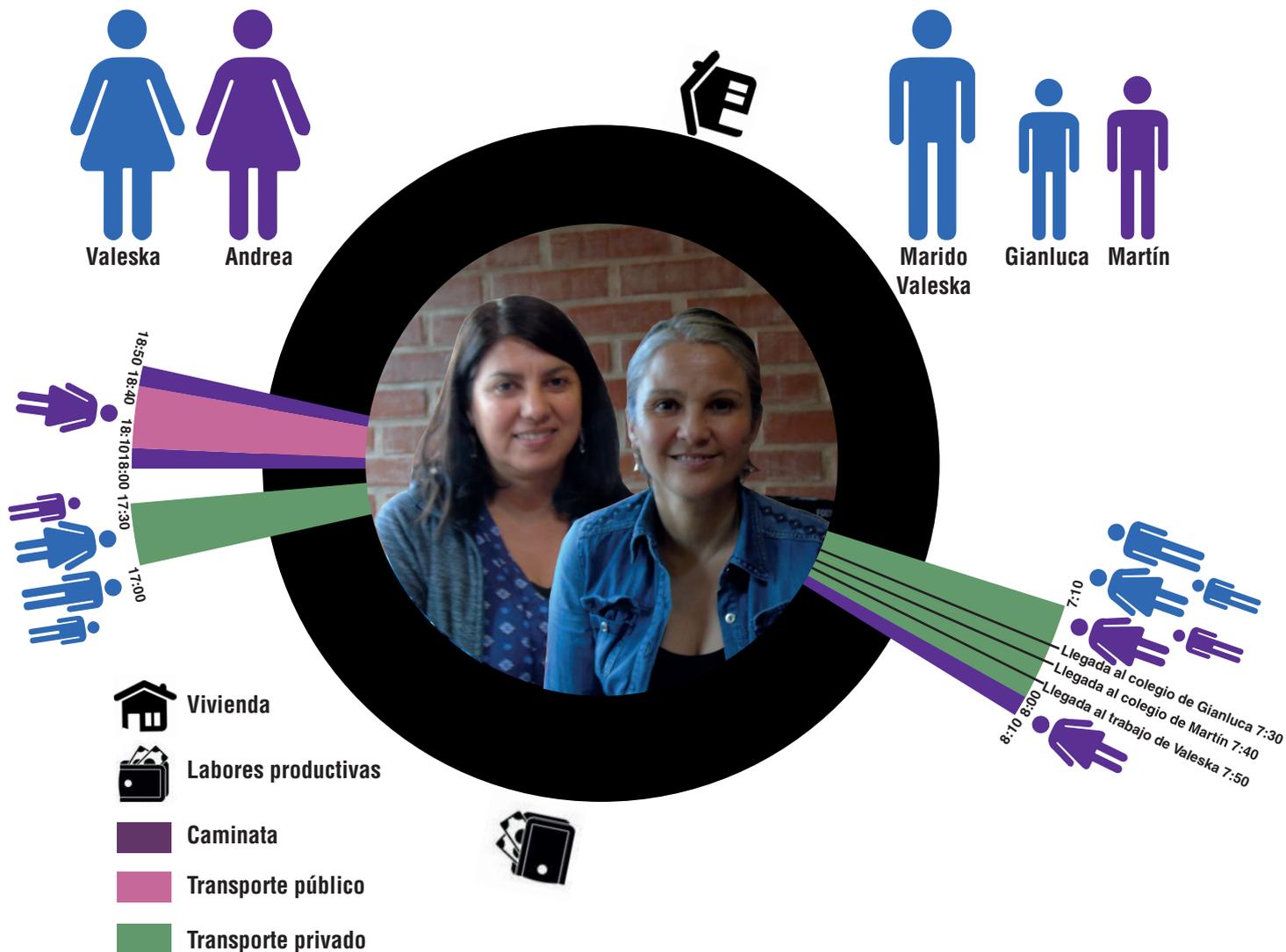


Fig. 6.46 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Valeska Vivar_ Octubre 2019.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019 Valeska Vivar

DESPLAZAMIENTO EXTENSOS_ FUERA DEL BARRIO

Previamente a la pandemia, solían tener una organización compartida de los desplazamientos matutinos. A las 7.10 hrs. salían de la vivienda en el vehículo de su marido, ahí se iban Andrea y su hijo Martín, además de Valeska y Gianluca. Primero se dirigían a dejar a Gianluca, al colegio San Pedro Nolasco, posteriormente pasaban a dejar a Martín, al colegio San Damián de Molocai y luego dejaban a Andrea en la esquina de Huito con Aldunate, para finalmente dejar a Valeska en su lugar de trabajo, en la Facultad de Ingeniería en Bioquímica de la PUCV en Avenida Brasil, donde se desempeña como administradora pública. Su jornada laboral termina a las 17 hrs., poco antes llegaban su hijo y su sobrino hasta su trabajo, donde posteriormente su marido los pasaba a buscar a los tres para llevarlos de regreso al hogar.



Fig 6.47 Plano desplazamientos fuera del barrio_ Valeska Vivar_ Octubre 2019.

Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Valeska Vivar



Fig. 6.48 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Valeska Vivar_ Octubre 2020.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Valeska Vivar

DESPLAZAMIENTO EXTENSOS_ FUERA DEL BARRIO

Actualmente, durante la pandemia ha realizado teletrabajo, por lo que su movilidad urbana se ha restringido a algunas salidas esporádicas a hacer compras, además menciona que ocasionalmente han salido a caminar con su hijo Gianluca, hacen el recorrido peatonal hasta la Plaza La Conquista, donde su hijo hace deportes. Este recorrido tarda cerca de 20 minutos, sin embargo, presenta la dificultad de las calles en mal estado, o sitios donde deja de haber presencia de veredas, por lo que algunos tramos son difíciles de transitar (Fig. 6.42).

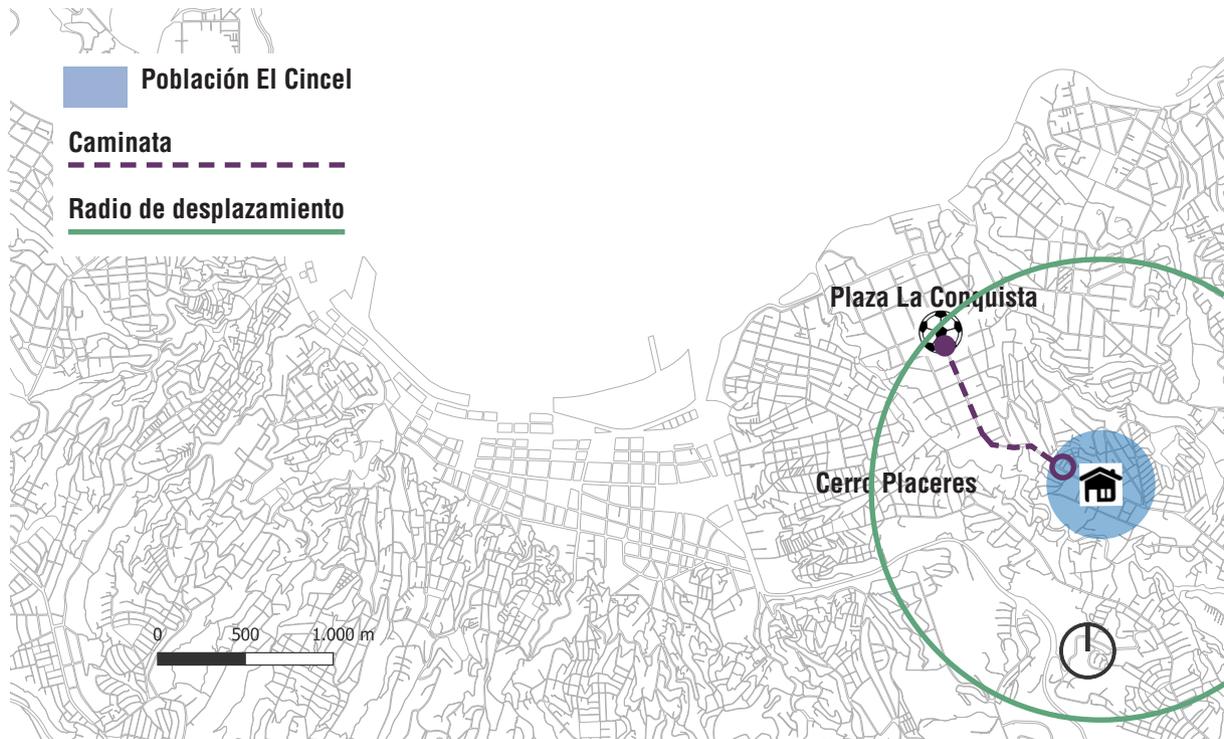


Fig 6.49 Plano desplazamientos fuera del barrio_ Valeska Vivar_ Octubre 2020.

Fuente: Elaboración propia

Evaluación de las cualidades:	E (Existente y en buen estado en el lugar) (10 - 7 puntos)	ME (Existente, pero en mal estado en el lugar) (6 - 3 puntos)	NE (No existente o no observado en el lugar) (3 - 0 puntos)	
EVALUACIÓN DE LOS ESPACIOS DE CUIDADOS				
Áreas de aplicación	Cualidades	Elementos urbanos	Evaluación (E- ME- NE)	Puntaje (1 a 10)
Espacios públicos de relación	Autonomía física	Aceras anchas y niveladas. Diversidad de actividades. Barandillas y rampas. Pasos peatonales y semáforos diferenciados. Zonas de descanso. Señalización inclusiva. Entre otros.	NE	2
	Socialización		E	9
	Reconocimiento		E	9
	Accesibilidad		NE	2
Equipamientos y servicios	Permeabilidad	Maximización del uso de los espacios. Distribución en el territorio en relación a los usos y redes de movilidad. Intercambio de servicios.	E	7
	Flexibilidad		ME	6
Movilidad	Variedad	Variedad de opciones de transporte Variedad de horarios Recorridos no lineales ni uniformes	E	7
	Igualdad		E	7
	Seguridad		ME	4
Seguridad	Percepción de autonomía	Visibilidad Claridad Alternativas de recorridos Presencia constante de personas	NE	2
	Apropiación		E	7
<p>Observaciones finales/ Conclusiones: Valeska recalca que uno de los aspectos más negativos dentro de los espacios de su barrio, es el problema de la accesibilidad, ya que para realizar actividades recreativas con su hijo, tienen a salir a caminar por el cerro, encontrándose con la dificultad de las calles en mal estado, o la falta de veredas en algunos sitios, considerando que ellos no tienen ningun problema de movilidad física, estos problemas discriminan mayor aún a niños menores o adultos mayores.</p>				

Fig 6.50 Evaluación de los espacios de cuidado_ Valeska Vivar.

Fuente: Elaboración propia

CLAUDIA LÓPEZ

ESTUDIO ETNOGRÁFICO DE LA MOVILIDAD DE LAS CUIDADORAS DE LA POBLACIÓN EL CINCEL			
IDENTIFICACIÓN DE LA CUIDADORA			
Nombre:	Claudia López	Edad:	25 años
Cuidadora de:	Sus hijos Esteban de 7 años y Damián de 4 años.	Actividades productivas:	Estudiante de Operaciones Portuarias en CFT
Observaciones previas:	Debió congelar su carrera para dedicarse a los cuidados de sus hijos durante la pandemia.	Metodología de investigación:	Entrevista
<p>Descripción experiencia: Claudia vive en una toma de terreno con sus hijos Esteban de 7 años, Damián de 4 años y su pareja, quien es pescador, por lo que todos los días sale cerca de las 2 am. a trabajar y vuelve a las 13 hrs. Por este motivo ella se encarga de la totalidad de las actividades domésticas y de cuidados. Actualmente por el contexto sanitario su hijo mayor tiene clases online, por lo que Claudia se dedica parte del día a ayudarlo con sus tareas, algunos fines de semana Esteban se queda donde su madrina, quien ayuda a Claudia con los cuidados de él, para que ella pueda dedicarse a las actividades domésticas y a su hijo menor, quien requiere de más cuidados.</p>			

Fig. 6.51 Identificación de la cuidadora_ Claudia López.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019 Claudia López

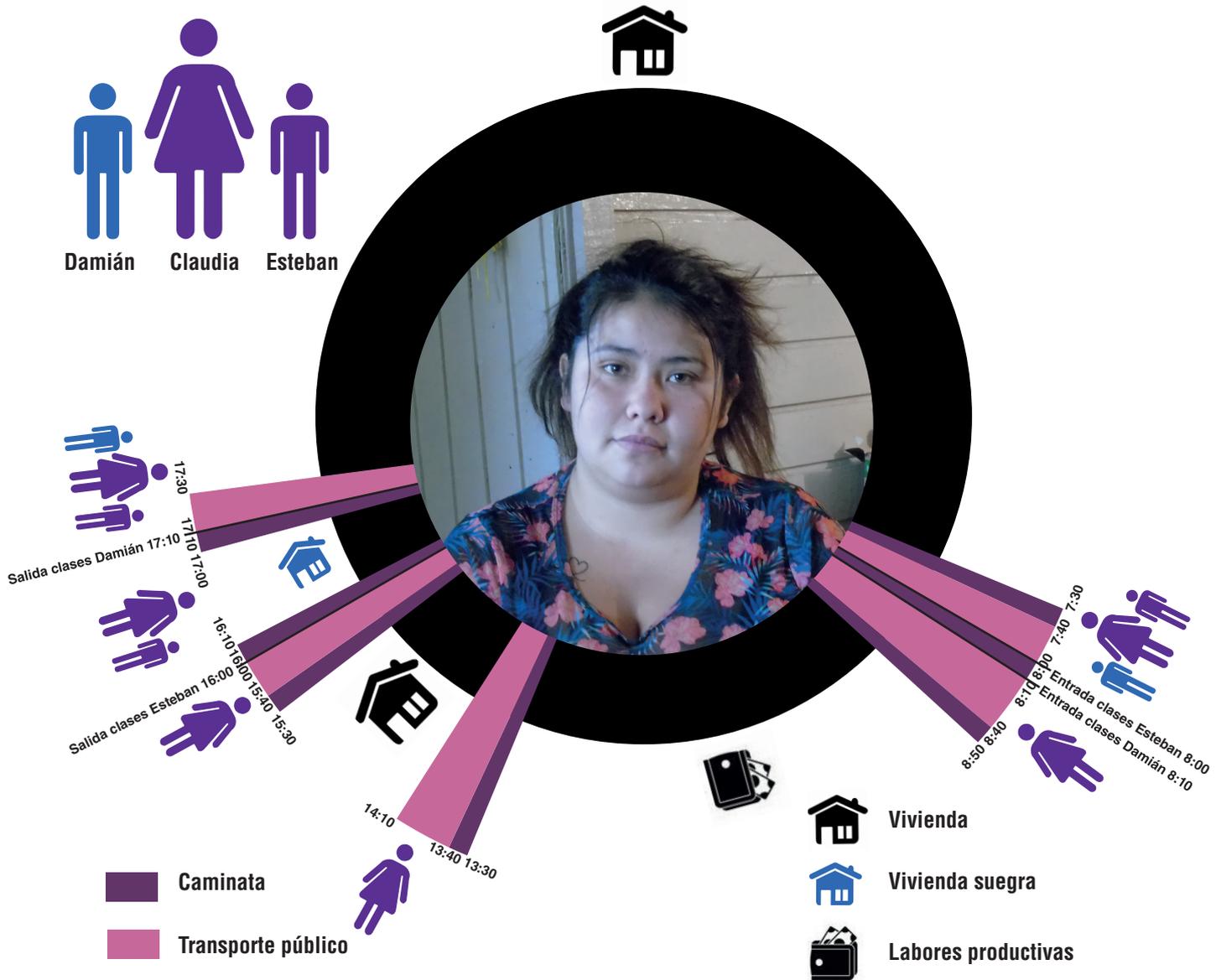


Fig. 6.52 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Claudia López_ Octubre 2019.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2019

Claudia López

DESPLAZAMIENTO EXTENSOS_ FUERA DEL BARRIO

Su rutina de desplazamientos diarios previa a la pandemia comenzaba a las 7.30 hrs. donde salía con sus dos hijos en dirección al colegio del mayor y el jardín infantil del menor. Para esto tomaban una micro en dirección a la parte alta de Placeres por donde llegaban a Las Palmas. Aquí pasaba a dejar a su hijo mayor al Colegio Roberto Bravo y luego a su hijo menor al jardín que se encuentra en frente del colegio. Posteriormente, Claudia tomaba una micro en dirección al centro de Viña del Mar, donde se encuentra el Centro de Formación Técnica en el que estudia Operaciones Portuarias. Sus clases comenzaban a las 9 hrs. y terminaban a las 13.30 hrs., donde volvía a su casa a encargarse de las labores domésticas. A las 15.30 salía a busca a su hijo Esteban, haciendo el mismo recorrido que hace durante la mañana. Como su hijo Damián salía más tarde, se iban con Esteban a la casa de su suegra, que se encuentra cerca del colegio. A las 17 hrs. pasaban a buscar a Damián al jardín infantil. Luego los tres regresaban a su vivienda, y en ocasiones pasaban a hacer las compras de mercadería.

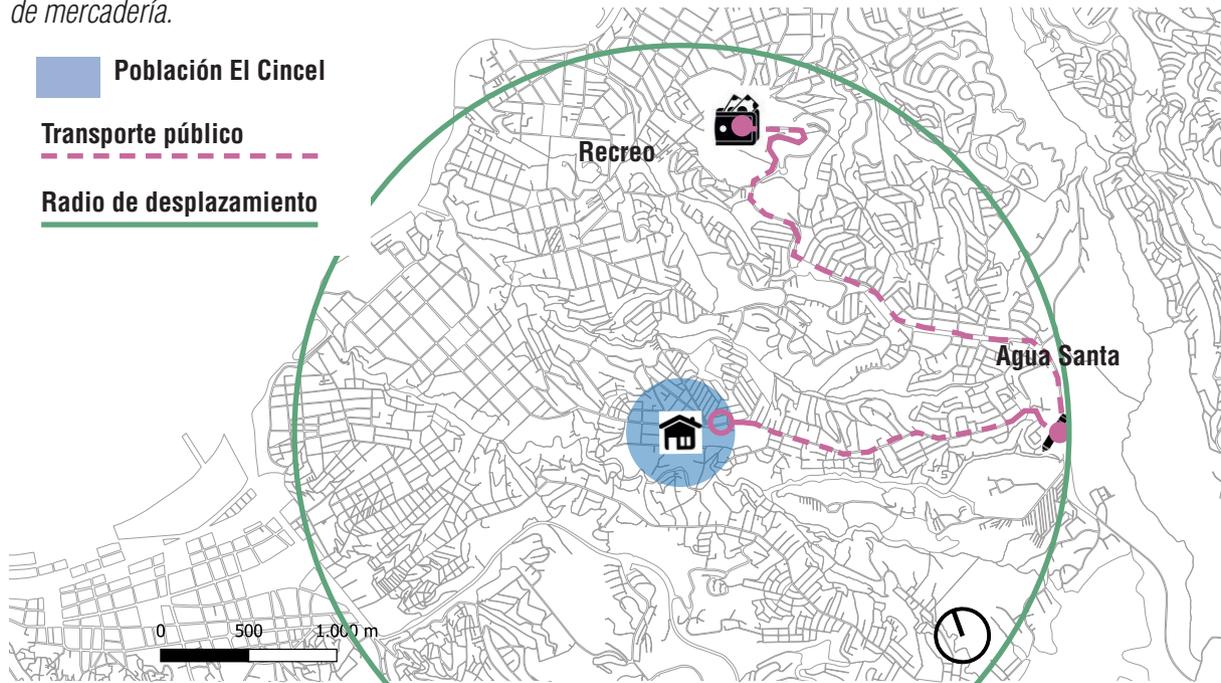


Fig 6.53 Plano desplazamientos fuera del barrio_Claudia López_ Octubre 2019.

Fuente: Elaboración propia



Fig. 6.55 (Arriba) Acceso vivienda Claudia

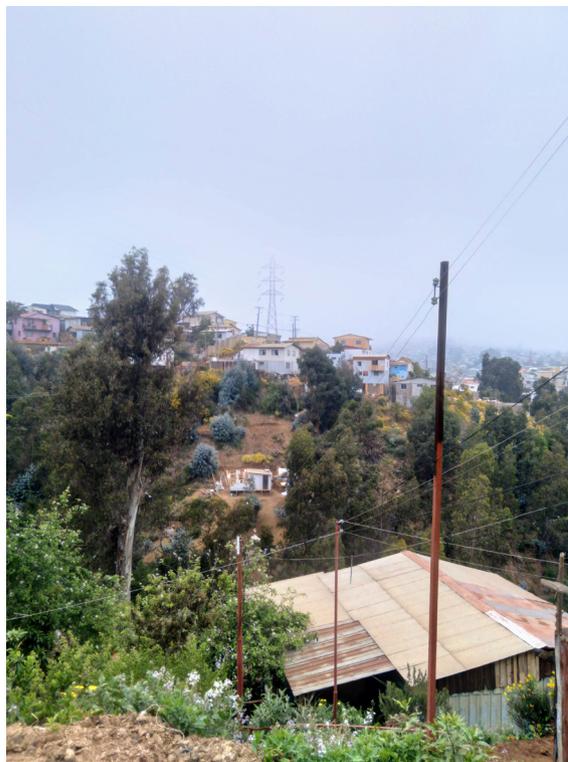
Para acceder a su casa, Claudia debe bajar por una de las quebradas que limitan la Población El Cincel, la que no se encuentra urbanizada, sin embargo, menciona que los vecinos han trabajado para mantener el lugar y han incorporado elementos como pasamanos para mejorar la circulación.

Fuente imagen: Registro propio.

Fig. 6.54 (Abajo) Toma de terreno

Menciona que es difícil desplazarse con 2 niños en un terreno así, sobretodo para cargar al menor y estar atento del mayor, que es muy inquieto.

Fuente imagen: Registro propio.



MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Claudia López

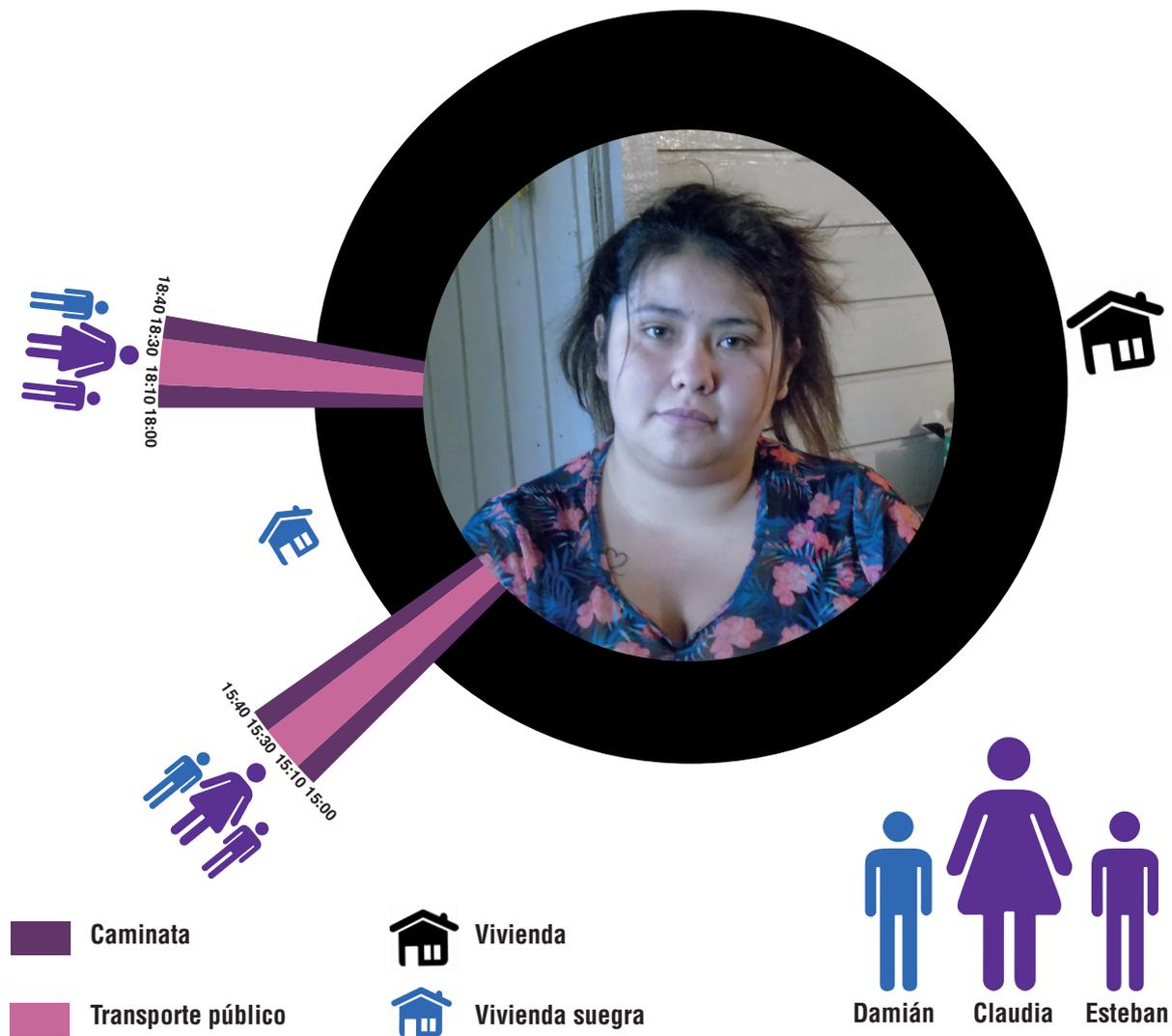


Fig. 6.56 Diagrama Movilidad Cotidiana_ Claudia López_ Octubre 2020.
Fuente: Elaboración propia

MOVILIDAD COTIDIANA_ MARTES OCTUBRE 2020 Claudia López

DESPLAZAMIENTO EXTENSOS_ FUERA DEL BARRIO

Cuando Valparaíso pasó a fase 2 del plan paso a paso, comenzaron a salir ocasionalmente durante la semana a la casa de su suegra, ya que los niños llevaban muchos meses sin salir a ninguna parte. Claudia menciona que a pesar de que le genera inseguridad utilizar el transporte público por el riesgo de contagio, le parece necesario que los niños puedan salir a distraerse.



Fig 6.57 Plano desplazamientos fuera del barrio_Claudia López_ Octubre 2020.

Fuente: Elaboración propia

Evaluación de las cualidades:	E (Existente y en buen estado en el lugar) (10 - 7 puntos)	ME (Existente, pero en mal estado en el lugar) (6 - 3 puntos)	NE (No existente o no observado en el lugar) (3 - 0 puntos)	
EVALUACIÓN DE LOS ESPACIOS DE CUIDADOS				
Áreas de aplicación	Cualidades	Elementos urbanos	Evaluación (E- ME- NE)	Puntaje (1 a 10)
Espacios públicos de relación	Autonomía física	Aceras anchas y niveladas. Diversidad de actividades. Barandillas y rampas. Pasos peatonales y semáforos diferenciados. Zonas de descanso. Señalización inclusiva. Entre otros.	NE	2
	Socialización		NE	3
	Reconocimiento		NE	3
	Accesibilidad		NE	2
Equipamientos y servicios	Permeabilidad	Maximización del uso de los espacios. Distribución en el territorio en relación a los usos y redes de movilidad. Intercambio de servicios.	ME	5
	Flexibilidad		NE	2
Movilidad	Variedad	Variedad de opciones de transporte Variedad de horarios Recorridos no lineales ni uniformes	E	7
	Igualdad		ME	5
	Seguridad		ME	5
Seguridad	Percepción de autonomía	Visibilidad Claridad Alternativas de recorridos Presencia constante de personas	NE	2
	Apropiación		ME	5
<p>Observaciones finales/ Conclusiones: Claudia tiene una imagen bastante negativa de los espacios de cuidado en su entorno, menciona que le parece que la ciudad no está construida para transitar con varios niños, ya que para ella, en ocasiones se vuelve difícil movilizarse con sus hijos y estas cualidades se reflejan en la calificación baja que da a las áreas de los espacios públicos de relación y seguridad. Destaca de manera positiva las características de los medios de transporte en el cerro, ya que le permiten el desarrollo de sus rutinas diarias de manera eficiente.</p>				

Fig 6.58 Evaluación de los espacios de cuidado_ Claudia López.

Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS DE LAS METODOLOGÍAS DE ESTUDIO CON ENFOQUE DE GÉNERO

Al observar las herramientas de la etnografía utilizadas, notamos que en el caso de los dos métodos utilizados se establecen pocas diferencias en cuanto a los resultados obtenidos. Mediante la metodología de sombreado se obtiene una percepción afectiva y personal desde una inclusión por parte de la investigadora en el territorio de la cuidadora. Esta inclusión en el desarrollo de las actividades cotidianas permite contrarrestar y corroborar las observaciones y percepciones de la cuidadora con una visión más técnica del espacio urbano.

En el otro caso, si bien la utilización de entrevistas sin seguimiento espacial no permite tal aproximación a la experiencia cotidiana de las cuidadoras, el acercamiento afectivo mediante el énfasis en las actividades reproductivas permite ahondar en la percepción propia de las cuidadoras, fomentando un ámbito reflexivo y crítico de los espacios habitados diariamente. Además de esto, las entrevistas realizadas con o sin seguimiento, permitieron la obtención de datos específicos sobre la movilidad cotidiana de las cuidadoras, incluyendo los de un tipo de movilidad que ya no se desarrolla actualmente producto de la pandemia, pero que significó un eje fundamental de las actividades cotidianas en un contexto considerado “normal” y pudiendo diferenciarlo del contexto actual.

En ambos casos se consigue una aproximación a las actividades cotidianas productivas y reproductivas y la relación de estas con la movilidad espacial. La recolección de datos cuantitativos y cualitativos permitió la fuente de información con respecto a las características urbanas y personales. Estos datos permiten hacer posteriormente el análisis de los rasgos propios, de los territorios habitados y de la relación de las cuidadoras con estos territorios, con el objetivo de examinar los procesos de movilidad cotidiana.

Las metodologías aplicadas nos permiten reflexionar acerca del trabajo de estudio vinculado a la perspectiva de género. En el presente estudio se utilizaron métodos de investigación de campo que modificados nos permiten trabajar en las experiencias cotidianas enfocadas en el desarrollo real de las actividades de cuidados. Dentro de la representación de la exploración se promueve la reivindicación de las actividades reproductivas

mediante la exposición de cómo se resuelven estas, de quienes las realizan y de donde se realizan.

La utilización del género como categoría analítica básica (Muxi, 2011) nos permitió reconocer experiencias diferenciales de las mujeres estudiadas, las que se vinculan a los roles sexuales atribuidos. Si bien en la metodología no se compara explícitamente estos resultados obtenidos con los roles masculinos, el análisis permite entrever en las experiencias de cada cuidadora de manera implícita la relación de corresponsabilidad en los cuidados. Esto nos permite corroborar algunas ideas vistas en las estadísticas del contexto Latinoamericano en cuanto a la distribución de los trabajos, en que se intuía la existencia de normas sociales que desvinculaban a los hombres de las labores domésticas.

La inclusión del contexto social en la investigación permitió establecer jerarquías dentro de las variables sociales y espaciales que influyen en las relaciones sociales que rigen los valores sociales que determinan los roles sexuales. Dentro del contexto espacial específico del estudio podemos concluir valores del emplazamiento de la Población El Cincel que influyen en las actividades cotidianas. El contexto social que presenta el carácter histórico de la zona de residencia de las cuidadoras manifiesta una percepción diferencial de comunidad que mantiene la esencia de la génesis de El Cincel, el que para algunas de las mujeres resulta relevante.

Por otro lado, el contexto sanitario histórico en el que se realiza la investigación nos permitió descubrir una variable que no se preveía en el marco teórico. La incorporación de nuevos patrones de inmovilidad ha tenido consecuencias que han creado nuevas formas de relacionarse con las actividades cotidianas. Sin embargo, estas nuevas relaciones permiten contrarrestarse con las teorías capitalistas de las dicotomías espaciales, ya que en el momento actual, estas divisiones tienen un límite difuso, en que las actividades productivas se realizan desde la casa, en el caso del teletrabajo y las pocas actividades en el espacio público se asocian a tareas reproductivas, como comprar alimentos, retirar material de estudio o las salidas recreativas de los niños.

Finalmente, mediante las metodologías utilizadas desde una perspectiva de género se ha corroborado lo estudiado en el capítulo sobre los cuidados con respecto a la complejidad de las prácticas diarias y de la movilidad

que generan estas actividades. La comprensión de estrategias complejas de compatibilización de esferas diferentes se ve influida tanto por las características de las cuidadoras, como sus necesidades e intereses, como en los rasgos del territorio de desplazamientos y la forma en que se puede acceder a ellos, de manera en que son fundamentales para la elaboración de tales estrategias.

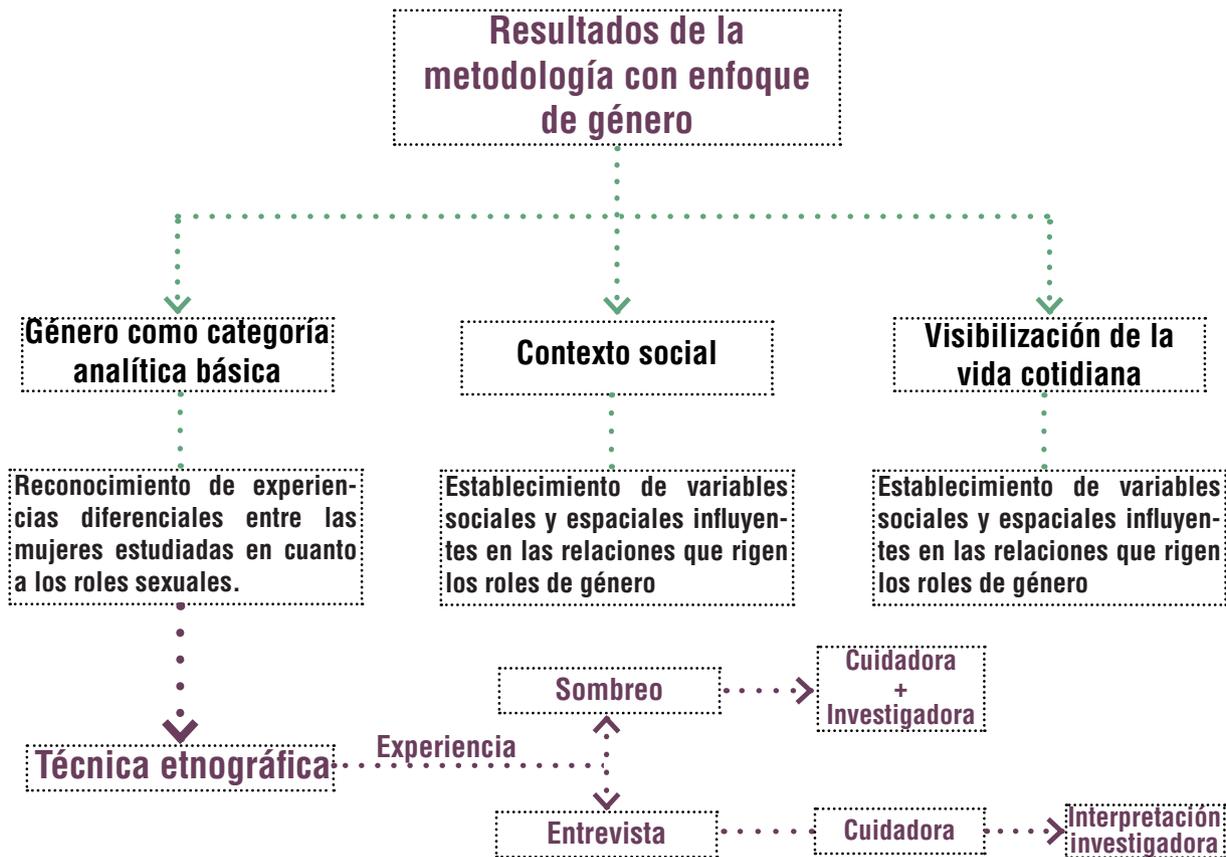


Fig. 6.59 Esquema de los resultados obtenidos mediante el uso de la técnica etnográfica con enfoque de género.

Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS DE LAS VARIABLES DE ACCESIBILIDAD DE LA MOVILIDAD

COMPETENCIAS

Se estudiaron las capacidades y habilidades de las cuidadoras en cuanto a los desplazamientos. Estas se dividen entre las habilidades físicas, las habilidades adquiridas y las organizativas.

Habilidades físicas

Dentro de las cuidadoras participantes de la investigación no se presentan dificultades específicas en cuanto a las capacidades de transportarse. El rango de edad de las cuidadoras varió entre los 25 y los 53 años, por lo que inicialmente ninguna se encuentra en un grupo etario que pudiera presentar problemas de desplazamiento. Sin embargo, debemos considerar la condición diferencial que les otorgan los roles de género, y las responsabilidades atribuidas a ellas, por lo que las capacidades de desplazarse se ven influidas por las habilidades físicas de movilidad de sus hijos o nietos y la condición de ellos se refleja en la de las cuidadoras.

Entre ellos, encontramos el caso de Maximiliano, el hijo de Roxana, quien tiene una condición de déficit atencional e hiperactividad, que si bien, no es una condición física limitante de su actividad física, para su madre significa una restricción en ciertas circunstancias. Las dificultades a las que se enfrentan a diario tienen que ver con un diseño urbano que no considera los espacios y tiempos de un niño inquieto y los cuidados especiales que su madre debe darle.

La influencia de las habilidades de los niños provoca que las cuidadoras sean especialmente sensibles a ciertas características físicas del espacio que pasan desapercibidas para quienes no poseen esos conocimientos desde las experiencias. En el caso de Ariela, se observa que el clima se vuelve un factor decisivo a la hora de elegir lugar de residencia, debido a la condición de salud de su hija menor. Esta decisión basada en el bienestar de su hija significó una extensión y complejización de sus desplazamientos cotidianos, debiendo

tomar la decisión de establecer jerarquías en las que la salud de su hija va por sobre el bienestar personal de realizar menos viajes.

Habilidades adquiridas

En torno a los conocimientos específicos de los territorios de desplazamiento y la experiencia en ellos se reconoce una tendencia a modificar horarios y recorridos incentivados en mayor medida a por la percepción de seguridad desde diferentes ámbitos. El caso del temor a la delincuencia en horarios nocturnos genera más reacciones a la movilidad, por ejemplo en los desplazamientos de Andrea, quién en ocasiones debe regresar más tarde, tiende a realizar caminos más largos con el fin de no atravesar calles con características que son desfavorables para la percepción de seguridad. Así como también su hermana Valeska quién con tal de evitar las mismas calles acude a su marido para que la espere en la parada de micros. Estas situaciones funcionan como un desincentivo a la autonomía de las mujeres en el espacio público.

Por otro lado, el contexto de pandemia presenta una nueva variable a la percepción de seguridad a tener en cuenta, el temor a contagiarse de coronavirus. Este nuevo temor es transversal a la seguridad percibida desde una perspectiva de género y si bien es un temor que puede no ser diferencial en relación al género, en el caso de las cuidadoras este miedo se incrementa al estar a cargo de los cuidados de alguien más, quien puede ser más vulnerables. Cecilia expresa en su relato cómo desde el inicio de la pandemia, durante la cual se vio en la necesidad de continuar saliendo a trabajar, buscó alternativas para realizar este desplazamiento de manera más segura. Sin embargo, en esta decisión se ponen en balanza dos posibles situaciones riesgosas: contagiarse de coronavirus o ser víctima de un accidente de tránsito o de la delincuencia. Ante esta decisión, Cecilia establece jerarquías en cuanto a los conocimientos e información obtenida previamente. En este caso apuesta por realizar una modificación en sus desplazamientos, optando por alejarse de posibles focos de contagio en una calle concurrida pero eficiente en cuanto a transporte como Avenida Argentina, para cambiarse a Yolanda, lugar que ella misma reconoce como inseguro y de difícil acceso a las micros, pero que presenta menos concurrencia y por ende, percibe como menor riesgo de contagio. Podemos intuir por la conversación con

ella que esta decisión se ve influida por su condición de cuidadora, en la que su salud tiene consecuencias en más personas que sólo ella.

Habilidades organizativas

La planificación y sincronización de actividades se presenta como una cualidad específica de las cuidadoras, con el objetivo de desarrollar las actividades de diferentes esferas sociales. La gestión de los desplazamientos matutinos de Andrea y Valeska presentan un valor en cuanto a la eficiencia del desarrollo de las actividades cotidianas de todos los integrantes de la familia. Las capacidades de planificación provienen de un proceso de ensayo y error que permite establecer la gestión más eficiente. En este caso este cometido se ve beneficiado por la interdependencia de los cuidados y la manera en que las relaciones sociales y familiares influyen en el funcionamiento de la vida cotidiana.

APROPIACIÓN

En esta dimensión se consideran varios aspectos relevantes agrupados en primer lugar en las necesidades, planes y aspiraciones, y por otro lado las estrategias de movilidad, los motivos de viaje y los hábitos.

Necesidades, planes y aspiraciones

Como menciona Montulet (1998) en la movilidad se expresa la identidad, costumbre y creencias de los ciudadanos. En este sentido las actividades generadoras de viajes tienen relación a los intereses personales de las personas. En el caso de las cuidadoras estos desplazamientos provienen principalmente de las necesidades reproductivas y productivas en algunos casos. Dentro de los relatos de movilidad podemos apreciar una falta de actividades de ocio y recreación personal en las cuidadoras, es más, los desplazamientos fuera de las esferas principales se asocian más que nada a los planes y aspiraciones de los niños y niñas.

De esta manera previo a la pandemia los viajes de las cuidadoras tenían relación en primer lugar a una movilidad que buscaba conjugar actividades productivas y reproductivas. En la mayoría de los casos revisados la movilidad cotidiana matutina tiene relación a desplazamientos que implican dejar a los niños y niñas y posteriormente dirigirse al trabajo remunerado o a las actividades domésticas. En el caso de los hombres (los que están presentes) se presentan como acompañantes en estos desplazamientos más que corresponsables.

El caso de Roxana establece una diferencia sustancial en cuanto a la separación temporal de actividades productivas por motivo de necesidades económicas y la falta de redes de apoyo. Esta separación temporal de las actividades genera una movilidad diferencial entre la semana y los fines de semana. De lunes a viernes se encarga exclusivamente de las actividades domésticas y de cuidados, mientras que sábados y domingos se encarga de las actividades productivas, aunque frente a la falta de corresponsabilidades en los cuidados de Maximiliano debe llevarlo con ella, ligando el trabajo remunerado a sus tareas reproductivas y de cuidados del niño. De esta manera, la movilidad que realiza los fines de semana se vuelve compleja y extensa, ya que menciona que la dificultad de encontrar trabajo donde le permitieran ir con su hijo la llevó a aceptar un trabajo que se encuentra a una distancia mayor, limitando sus posibilidades de decidir.

Estrategias de movilidad, motivos de viaje y hábitos

Por otro lado, esta variable se vincula a la flexibilidad que se presenta en las actividades propias de cada núcleo familiar, y las estrategias de movilidad que se generan a partir de estas características e intereses propios. La fragmentación del espacio urbano genera que los desplazamientos estén formados por segmentos discontinuos.

En este elemento, desde la perspectiva de género busca visibilizar la diversidad de motivos de viajes que se desarrollan en la actualidad fuera de los que tienen motivos productivos. Además de reconocer que no siempre estos son los que dirigen las actividades, por ejemplo, los desplazamientos de Cecilia, en los que si bien se presentan como motivos los laborales, en gran parte su movilidad se ve regida no sólo por sus

requerimientos, sino que por los motivos y hábitos de sus hijas y nietos, ya que a partir de ellos establece sus estrategias.

ACCESO

Para evaluar el rango de posibilidades de movilidad de los territorios requiere analizar las opciones y condiciones en cuanto a medios de transporte y accesibilidad a los lugares.

Opciones

La gama de medios de transporte y servicios presentes en los territorios presentan diversos niveles de eficiencia. En el caso del estudio del territorio de inicio de los recorridos en la Población El Cincel se observa que, al emplazarse hacia ambos costados de Avenida Matta, calle principal del cerro Placeres, esta cuenta con una oferta de transporte público que permite básicamente el acceso al plan de Valparaíso y el centro de Viña del Mar, contando con varios recorridos de micros que realizan este desplazamiento y con una continuación horaria permanente. Por otro lado, los desplazamientos peatonales son una solución eficiente cuando se trata de traslados dentro del sector, como el caso de Roxana o Cecilia, quienes se desplazan a pie a dejar a sus hijo y nietos respectivamente al colegio, o en el caso de Ariela quien puede caminar hasta su trabajo. Sin embargo, para desplazarse a otras partes de Placeres, el estado de las veredas vuelve peligroso el tránsito peatonal.

En cuanto a la utilización de los servicios presentes en El Cincel, podemos relacionar el acceso a desplazamiento peatonal de Roxana o Cecilia a la posibilidad de tener un establecimiento educativo en la proximidad de sus residencias. Esto les permite generar menos viajes en cuanto a las actividades académicas de los niños. Asimismo, para Ariela, que exista un servicio de salud otorga una oportunidad laboral, al dedicarse ella al área de la salud.

En cuanto a los territorios de destino, podemos observar que, si bien existe una gama de opciones de trans-

porte en el sector de El Cincel, en la mayoría de los casos estudiados este no es suficiente para el traslado a la mayoría de los destinos de las cuidadoras estudiadas. Por lo tanto, observamos la fragmentación del espacio, es necesario realizar un trasbordo desde una micro que lleva al plan de Valparaíso o Yolanda en el caso de Cecilia y Roxana o movilidades más seccionadas aún como la de Claudia, quien requiere de transporte público para llegar a la parte alta de Placeres, a dejar a sus hijos, para luego continuar camino a su casa de estudios, y luego volver a su casa, donde debe repetir esta secuencia al ir a buscar a sus hijos. El caso de Andrea y Valeska es el que parece más simple en cuanto a medios de transporte, ya que al tener vehículo pueden tener un viaje menos fragmentado en relación al modo de viaje.

Condiciones

La accesibilidad a las opciones planteadas anteriormente implica costos de diferentes tipos, además de la generación de estrategias debido a su complejidad. Los costos asociados que podemos relacionar en los casos estudiados son de dos tipos: económicos y temporales. En el caso de los costos económicos se ven implicados en la cantidad de transporte público que deben abordar diariamente quienes tienen un viaje más segmentado. Como se comentaba en el contexto de movilidad dentro de la región latinoamericana, el valor promedio del transporte se encuentra en el 12% del sueldo mínimo nacional. Esto implica invertir una parte importante del salario en los desplazamientos.

Por otro lado, los costos temporales, se relacionan a la cantidad de tiempo que se invierte en desplazamiento. Este tiempo de desplazamiento se desarrolla entre recorridos, tiempos de espera y trasbordos, los que sumados en la cantidad de viajes diarios significan una extensión del tiempo dedicado a los trabajos productivo o reproductivo. Este tiempo extra implica una mayor sobrecarga en las cuidadoras, ya que este tiempo no se recupera en tiempo de ocio o descanso, sino que en la complementación de las actividades domésticas.

En cuanto a la accesibilidad a los servicios en el territorio, en la Población El Cincel, existe un colegio que tiene cursos hasta octavo básico, por lo tanto, limita la población que accede a él por rango etario, además de

tratarse de un solo colegio, elimina la opción de decidir el tipo de educación en el entorno próximo. Por otro lado, además de los locales comerciales cercanos no existen supermercados o grandes mercados, mientras que la feria de Placeres que se emplaza en la plaza La Conquista, a poca distancia. Al tratarse de una feria ubicada en el mismo cerro, resultaría eficiente trasladarse de forma peatonal, sin embargo, como se mencionó anteriormente, la accesibilidad a esta a pie se ve limitada por la mala condición de las veredas.

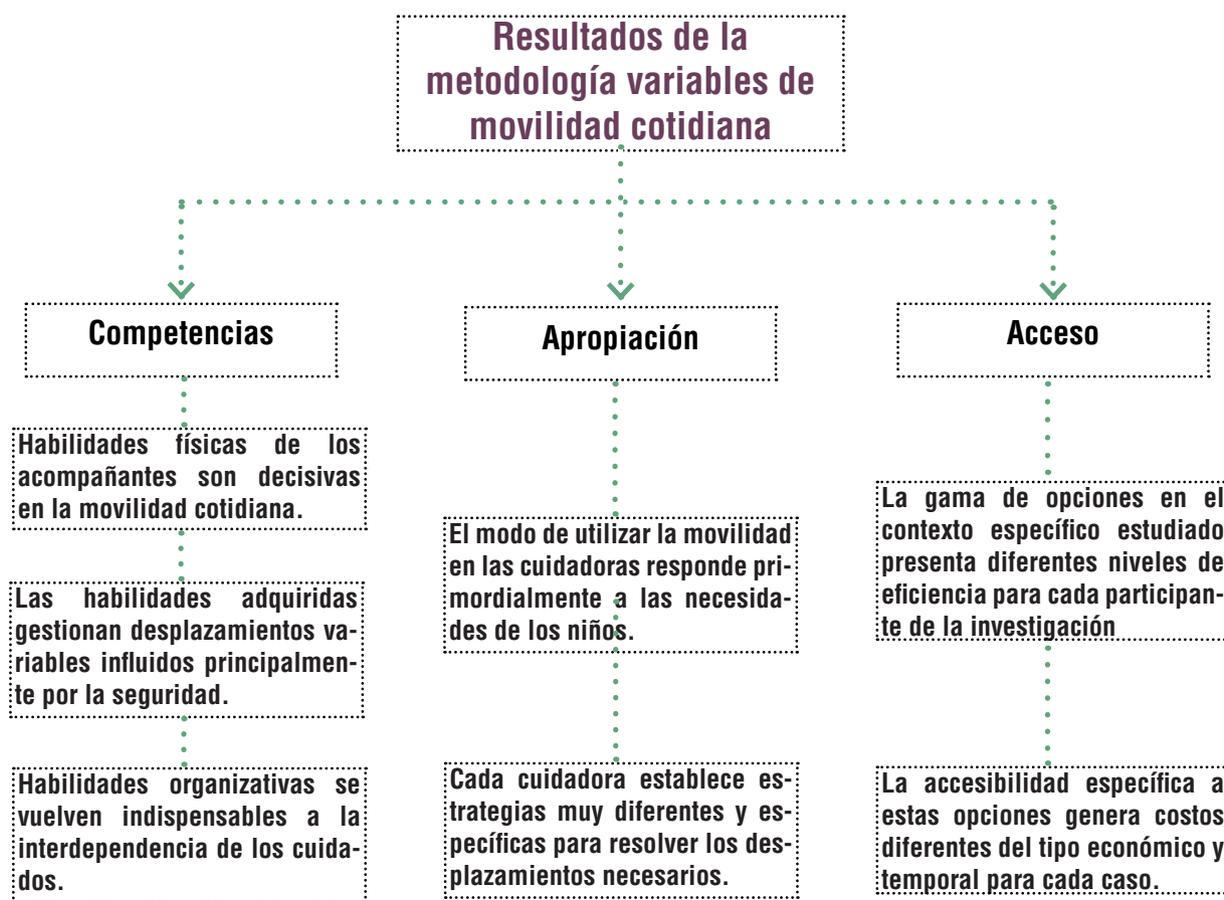


Fig. 6.60 Diagrama de los resultados de la investigación_ Movilidad cotidiana.

Fuente: Elaboración propia



PLACERES
60 PUERTO
PALMER

Colectivos Placeres en avenida Matta
Fuente: Registro propio.





Quebrada desde pasaje Luksic, Población El Cincel.
Fuente: Registro propio.

Capítulo 7

Conclusiones

El estudio de las teorías en la primera etapa de esta investigación nos permitió establecer las principales problemáticas con relación al género en el urbanismo. A partir de estos estudios previos podemos asociar la relación de la dicotomía público privado con la división sexual del trabajo como la base de muchos de las cuestiones que atañen a las mujeres. Esta problemática se ha manifestado a través de la historia desde diferentes ámbitos, resultando en el dominio del patriarcado (Murillo, 1996) en las sociedades occidentales. Esta situación, en el caso de Latinoamérica y Chile, se ha manifestado en un reparto desigual de las actividades de cuidados.

La presente investigación nos permitió establecer cuatro de los temas más influyentes en los estudios de género en el urbanismo provenientes de la división sexual del trabajo:

- La invisibilización de los cuidados en la ciudad y el esencialismo de las actividades reproductivas como parte del rol femenino.
- La exclusión de la población no hegemónica en las decisiones en torno a la planificación urbana.
- La falta de oportunidades de participación y reconocimientos de las experiencias territoriales de las mujeres con respecto a la ciudad.
- La omisión de la perspectiva de género en los análisis de la percepción de seguridad diferencial en el urbanismo.

Por otro lado, el estudio de las estructuras de la movilidad urbana nos permitió enfocarnos en las transformaciones que ha tenido el análisis de los desplazamientos cotidianos para llegar finalmente a la definición propuesta por Kauffman, en la que precisó el estudio de la movilidad en la relación de las capacidades propias de los ciudadanos, las oportunidades que entrega el territorio y finalmente las estrategias que generan los entes para movilizarse a la satisfacción de sus diversas necesidades. Estos elementos nos sirvieron posteriormente

para analizar empíricamente la movilidad de las cuidadoras.

La metodología utilizada basada en la etnografía favoreció a enfatizar en la experiencia personal de las participantes en cuando al espacio habitado y los desplazamientos cotidianos asociados a sus roles sociales. Debido al contexto sanitario en que se realizó la investigación se desarrollaron diferentes métodos de investigación para cada caso de estudio, de acuerdo a la situación de movilidad (o inmovilidad) de cada uno en el momento del estudio.

Ahora, respondiendo a las preguntas que guían esta investigación:

¿Qué aspectos de la movilidad cotidiana de quienes realizan trabajo reproductivo dan cuenta de las características estudiadas por el paradigma de la ciudad cuidadora en la Población El Cincel de Valparaíso?

Algunas de las conclusiones más relevantes obtenidas del estudio de campo realizado son las siguientes:

En cuanto a las competencias:

-Las habilidades y capacidades físicas propias de las cuidadoras no son suficientes para generar una relación eficiente con la ciudad y el transporte, ya que estas se ven moldeadas por las capacidades de los niños, niñas y adolescentes que tienen a cargo.

-Las capacidades adquiridas por la experiencia y conocimiento del territorio por parte de las cuidadoras les permite establecer percepciones personales sobre determinados espacios y a partir de estos modificar los desplazamientos que realizan en pos de la seguridad propia y colectiva.

-La idea de interdependencia en los cuidados se manifiesta en la eficiencia que produce la gestión de planes

colectivos relacionados a la movilidad cotidiana.

Lo anterior acusa una necesidad de repensar la movilidad urbana y las infraestructuras de la ciudad sistémica y afectivamente, comprendiendo que los ciudadanos no operamos como personas individuales y aisladas, sino como parte de núcleos sociales que son inherentemente dependientes, lo que en términos de las competencias propias establece relaciones con las competencias del núcleo.

En cuanto a la apropiación:

-Las actividades generadoras de viajes de las cuidadoras se vinculan principalmente a las actividades productivas y reproductivas, dejando poco espacio a la recreación o el desarrollo personal y la resolución de estas genera formas de movilidad muchas veces no reconocidas.

-Las necesidades económicas, de salud, entre otras, son fundamentales y condicionantes en el momento de generar las estrategias para enfrentar la resolución de las demás necesidades.

Esta conclusión confirma la necesidad de los aportes menos visibilizados, que tanto para el territorio como para las comunidades implica el conocimiento y la percepción propia del territorio y el valor de la planificación personal y del núcleo familiar que resuelve la compatibilización de las actividades, labor llevada a cabo principalmente por las mujeres.

En cuanto al acceso:

-La existencia de una gama de transportes públicos en el territorio específico no es suficiente para abarcar de manera eficiente la movilidad cotidiana, ya que esta requiere de una intermodalidad de transportes en la mayoría de los casos, lo que genera mayores costos económicos y temporales.

-La accesibilidad a las opciones de transporte se ven sujetas al uso de transportes motorizados, en el caso de no contar con vehículo privado, el transporte público permite poca diversidad de destinos, además de bajas posibilidades de desplazamiento peatonal por la condición físicas del espacio.

¿Qué estrategias relacionadas al urbanismo con perspectiva de género sería posible potenciar en Valparaíso?

Con relación a las problemáticas estudiadas por las investigaciones de género, se establecen mediante el estudio teórico del paradigma urbano de la ciudad cuidadora y la investigación empírica de las experiencias en Valparaíso, las siguientes estrategias generales:

-Reivindicación de las actividades reproductivas y de cuidados como responsabilidad política y colectiva, mediante la reapropiación del espacio público, lo que se logra mediante la mixtura de actividades en el espacio, permitiendo la interacción de las personas y las actividades en la ciudad.

-Inclusión de la diversidad de cuerpos y funciones en la ciudad, mediante espacios que se alejen de la idea de universalidad de la población a partir de espacios flexibles que se adapten a las necesidades espaciales de las personas.

-Planificación urbana desde los territorios, a partir de la colaboración y reconocimiento de las experiencias urbanas, fomentando nuevas formas en las relaciones sociales.

-Enfoque de los estudios de seguridad urbana en las causas de la percepción del miedo diferencial por género considerando la violencia de género como tema central en el urbanismo. Mediante espacios con características que fomenten la autonomía y apropiación de los espacios principalmente para las mujeres.

En relación al análisis de las cualidades de los espacios cuidadores revisados, algunas de las estrategias específicas que podrían beneficiar los espacios urbanos en Valparaíso son:

Espacios públicos de relación:

- Aceras anchas y niveladas que respondan a la particular geografía de los cerros de Valparaíso.
- Incorporación de elementos como barandillas y rampas que mejoren el desplazamiento de manera inclusiva.

Equipamientos y servicios:

- Distribución de los servicios en el territorio considerando las actividades reproductivas y la conexión de las diferentes esferas sociales.

Movilidad:

- Variedad de horarios y recorridos en el transporte público, que permita recorridos no lineales, haciendo más eficientes los viajes por motivos diversos, especialmente en territorios dispersos como Valparaíso.

Seguridad:

- Evitar elementos que dificulten la visibilidad en rincones y escaleras estrechas
- Incentivar la mixtura de actividades que permitan presencia constante de vigilancia.

Finalmente, es fundamental dar reconocimiento y continuidad a los estudios realizados por mujeres de diversas locaciones y disciplinas, con el fin de continuar con los avances por los que los movimientos de mujeres han luchado y reivindicado. Es imprescindible volver el foco hacia la experiencia urbana de las mujeres, ya que en esta se encuentra la historia de otras minorías que no han sido consideradas en la planificación de las ciudades. Esto sólo será posible mediante políticas públicas que reconozcan y reivindiquen el valor de los cuidados en la sociedad, y contribuyan a la realización de espacios democráticos, justos y equitativos.



Población El Cíncel.
Fuente: Registro propio.

Bibliografía

- Amoroso, S. (2020). Urbanismo con perspectiva de género, hacia una ciudad cuidadora. *Crítica Urbana*, 11, 8-10.
- Arias, D. y Muxí, Z. (2018). Aportaciones feministas a las arquitecturas y las ciudades para un cambio de paradigma. *Hábitat y Sociedad*, 11, 5-12.
- Beall, J. (1996). Participation in the city: where do women fit in? *Gender and Development*, 4, 9-16.
- Bourdieu, P. (2000). *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama, 2000.
- Campos, P. (1996). Influencia de las ciudades en la vida de las mujeres. En Rubio Alférez, C. y Ardid Gumiel, M. (eds.), *Mujer y Urbanismo: Una recreación del espacio. Claves para pensar en la ciudad y el urbanismo desde una perspectiva de género*. Madrid: Federación.
- Carrasco, C., Borderías, C. y Torns, T. (2011). Introducción. El trabajo de cuidados: antecedentes históricos y debates actuales. En Carrasco, C., Borderías, C. y Torns, T. (eds.). *El trabajo de cuidados: historia, teoría y políticas*. Madrid: Catarata.
- Cebollada, A. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 48, 105-121.
- Darke, J. (1998). La ciudad zonificada: estereotipos de género. En Booth, C., Darke, J. y Yeandle, S. (eds.), *La vida de las mujeres en las ciudades: la ciudad, un espacio para el cambio*. Madrid: Narcea Ediciones, 122-126.
- Del Valle, T. (1996). Incidencia de las nuevas socializaciones en la elaboración de la memoria. En González Echevarría, A., *Epistemología y Método. VII Congreso de Antropología*, Zaragoza, España.
- Díaz Muñoz, M.A. y Jiménez, F. (2002). Transportes y Movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género? Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo Infraestructuras para la Vida Cotidiana ETSAM, UPM 27 y 28 de Mayo, 2002. Madrid.
- Durán, M. A. (2000). *Si Aristóteles levantara la cabeza*. Madrid: Ediciones Cátedra.

- Durán, M. A. (2007). El valor del tiempo ¿cuántas horas te faltan al día? Madrid. Espasa Calpe.
- England, K. (1991). Gender relations and the spatial structure of the city. *Geoforum*, 22, 135-147.
- Falú, A. (2009). Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos. Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones Sur.
- Fox, M. (1995). Transport planning and the human activity approach. *Journal of Transport Geography*, 3, 105-116.
- García Palomares, J.C. (2008). Los desplazamientos al trabajo en la comunidad de Madrid. Madrid. Fundación sindical de estudios.
- García Ramón, M. D. (1989). Para no excluir del estudio a la mitad del género humano. Un desafío pendiente en geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos españoles*, 9, 27-48.
- Greed, C. (1997). Género y planificación del territorio ¿Un mismo tema? En Forúm Internacional de planificación del territorio desde una perspectiva de género, Barcelona, Fundació Maria Aurèlia Capmany.
- Gutiérrez Puebla, J. y García Palomares, J. C. (2007). Nuevos patrones de movilidad en el área metropolitana de Madrid: hacia redes de flujo más complejas y dispersas. *Journal of Transport Geography* , 15, 18-30.
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona: Universidad de Barcelona. 331, 86.
- Harvey, D. (1996). *Justice, nature and the Geography of Difference*. Oxford: Blackwell.
- Hayden, D. (1982). *The grand domestic revolution: A history of feminist designs for American homes, neighborhoods, and cities*. Cambridge: the MIT Press.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.

Jacob, J. (1967). *Vida y muerte de las grandes ciudades*. 2ª Ed. Madrid. Editorial Capitan Swing Libros, S.L.

Jirón Martínez, P. y Imilan Ojeda, W. (2016). *Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva*.

Jirón Martínez, P. (2010). On becoming 'la sombra/the shadow'. en Monika Buscher, John Urry y Katian Witchger (eds.), *Mobile Methods*, Routledge, Londres, 36-53.

Jirón Martínez, P. (2013). Más allá del transporte: la experiencia de la ciudad desde la movilidad cotidiana. En Ernesto López, Camila Arriagada, Paola Jirón y Humberto Eliash (eds.), *Chile urbano hacia el siglo XXI. Investigaciones y reflexiones de política urbana desde la Universidad de Chile*, Universitaria, Santiago, 203-211.

Kaufmann, V., Bergman, M. y Joye, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 4, 745-756.

Koskela, H. y Pain, R. (2000). Revisiting Fear and Place: Women's Fear of Attack and the Built Environment. *Geoforum*, 31, 269-280.

Larsson, A. (2006). From equal opportunities to gender awareness in strategic spatial planning: Reflections based on Swedish experiences. *Town Planning Review*, 77, 507-530.

Lazo, A. y Contreras, Y. (2009) *Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana*. Santiago de Chile. Encuentro de Geógrafos de América Latina. Montevideo, Uruguay.

Lefebvre, H. (1969), *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Ediciones Península.

Levy, C. (1996). *The Process of Institutionalising Gender in Policy and Planning: the web of institutionalisation*. Working Paper No 74, Development Planning Unit, University College London.

Levy, C. (2003). Ciudad y género. Una ciudad más justa: el género y la planificación. En Balbo, M, Jordán, R. y Simioni, D. (eds.), *La Ciudad Inclusiva*. Santiago de Chile: Naciones Unidas | CEPAL (Cuadernos de la CEPAL n.º 88), 237-258.

Massolo, A. (2005). Género y Seguridad Ciudadana: el papel y reto de los gobiernos locales. En PNUD El Salvador (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo), Programa 'Hacia la Construcción de una sociedad sin Violencia'. Ponencia en el Seminario Permanente sobre Violencia, El Salvador.

McDowell, L. (1999). *Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas*. Madrid: Ediciones Cátedra.

Miedes-Ugarte, B. y Sánchez, C. (2003). La diversidad de situaciones de las mujeres en el mercado laboral en función de las características socio-demográficas de sus zonas de residencia. *Revista de Economía Crítica*, 2, 47-67.

Miralles- Guasch, C. (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana. *Ecología Política*, 15, 123-131.

Miralles- Guasch, C. (2002). *Ciudad y Transporte. El binomio imperfecto*. Ariel Geografía. Barcelona.

Miralles-Guasch, C. y Cebollada, À. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, 50.

Módenes, J.A. (2008). Movilidad especial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. *Estudios Geográficos*, 265,157- 178.

Montoya, A. M. (2012). Mujeres, derechos y ciudad: apuntes para la construcción de un estado del arte desde el pensamiento y la teoría feminista. *Territorios* 27, 105-143.

Moser, C. (1989). Gender planning in the Third World: Meeting practical and strategic gender needs. *World Development*, 17, 11.

Moser, C. (2009). *Ordinary Families, Extraordinary Lives: Assets and Poverty Reduction in Guayaquil, 1978-2004*. The Brookings Institution, Washington.

Moser, C. y Levy, C. (1986). *A theory and methodology of gender planning: meeting women's practical and strategic needs*. London: Development Planning Unit. University College London.

Murillo, S. (1996). *El mito de la vida privada*. Madrid: Siglo XXI.

Muxi Martínez, Z. (2006). *Ciudad próxima. Urbanismo sin género*. *Café de las ciudades*, 75.

Muxí Martínez, Z. (2009). *Recomendaciones para una vivienda no jerárquica ni androcéntrica*. Barcelona: Institut Català de les Dones / Generalitat de Catalunya -Departament de Medi Ambient i Habitatge.

Muxi Martínez, Z., et al. (2011). *¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? Feminismo/s*. N. 17. ISSN 1696-8166, 105-129.

Novas, M y 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*, 11, 4-7.

Nussbaum, M. (2006). *Poverty and Human Functioning: Capabilities as fundamental entitlements*. En Grusky, D.B. y Kanbur, R. (eds.), *Poverty and inequality*. Stanford: Stanford University Press, 47-75.

Ortíz, S. (2018), *La seguridad urbana desde el urbanismo feminista*, en *Barcelona Societat* 22.

Pain, R. (1997). *Social Geographies of Women's Fear of Crime*. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22, 231-244.

Pérez Orozco, A. (2014). *Subversión feminista de la economía: aportes para un debate sobre el conflicto capitalvida*. Madrid: Traficantes de sueños.

Picchio, A. (2009). Condiciones de vida: Perspectivas, análisis económico y políticas públicas. *Revista de Economía Crítica*, 7, 27-54.

Puleo, A. (2011): *Ecofeminismo para otro mundo posible*. Madrid, Cátedra.

Rainero, L. y Rodigou, M. (2001). *Indicadores urbanos de género. Instrumentos para la gobernabilidad urbana*. Córdoba, Argentina: CICSA.

Sabaté, A., Rodríguez J. y Díaz, M. A. (1995). *Mujeres, Espacio y Sociedad. Hacia una Geografía del género*. Madrid: Síntesis.

Sánchez de Madariaga, I. (2004). *Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida*. *Ciudades*, 8, 101-133.

Sandercock, L. y Forsyth, A. (1992). A gender agenda: new directions for planning theory. *Journal of the American Planning Association*.

Segovia Marin, O. (2018). ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad. *Hábitat y Sociedad*, 11, 257- 263.

Segovia Marin, O. y Rico, M. N. (2017). ¿Cómo vivimos la ciudad? Hacia un nuevo paradigma urbano para la igualdad de género.

Seguí Pons, J.M. y Martínez Reynez, M.R. (2004). *Geografía de los transportes*. Palma. Universitat Illes Balears.

Sheller, M. y Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. en *Environment and Planning*, 2, 207-226.

Soto Villagrán, P. (2007). Ciudad, ciudadanía y género. *Problemas y paradojas*. *Territorios*, 16-17, 29-45.

Valdivia, B (2020). La penalización del cuidado en la ciudad capitalista y patriarcal. *Crítica Urbana*, 11, 15-17.

Valdivia, B. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad*, 11, 65-84.

Veltz, P. (1999). *Mundialización, ciudades y territorios*. Barcelona. Ariel.

Wekerle, G. R. (1980). Women in the urban environment. *Signs: Journal of Women in Culture and Society*, 5, 188-214.

Wekerle, G. R. y Whitzman, C. (1995) *Guidelines for Planning, Design, and Management*. Van Nostrand Reinhold Company.

