

Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile

Alejandra Lazo

Antropóloga. Estudiante de doctorado. Universidad de Toulouse- Pontificia Universidad Católica de Chile.
alel55@yahoo.es

Yasna Contreras

Geógrafa. Candidata a Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile.
jccontre@uc.cl

RESUMEN

La movilidad puede ser considerada como un reflejo de la sociedad por lo que su comprensión, es decir, el conocimiento de los desplazamientos y de las diferentes formas de utilización del espacio, al mismo tiempo las dificultades y la accesibilidad que esto conlleva, son elementos importantes dentro del análisis de la movilidad de la ciudad, al mostrar las diferencias entre los diferentes colectivos y la ocupación de los territorios.

Si bien el objetivo de esta ponencia es ser solo una primera aproximación a la movilidad cotidiana de las mujeres de la comuna de La Pintana en el Área Metropolitana de Santiago (AMS), se abordarán también otros aspectos que tienen que ver con la ciudad y su conformación, específicamente en el sector analizado, dando cuenta que las lógicas espaciales y el modelo urbanístico y habitacional van en gran parte a determinar las formas de movilidad de los diferentes individuos. Se tomó como objeto de estudio, de forma bastante exploratoria, a la comuna de La Pintana, comuna pobre de la periferia de la ciudad, a partir del análisis de datos cuantitativos, específicamente la Encuesta Origen y Destino de Viajes realizada en el año 2001 en el AMS. Al mismo tiempo que presentaremos tres pequeños relatos resultados de algunas entrevistas preliminares realizadas a las mujeres que viven en la Comuna. Finalmente, pensamos que esta ponencia podría arrojar las primeras luces para lograr una posterior visión y comprensión territorial más acabada de la movilidad en un trozo del Área Metropolitana de Santiago.

Palabras claves: movilidad cotidiana, mujeres, Santiago de Chile.

1. Introducción: Aproximaciones geográficas al concepto de movilidad y mujer

1.1. Más allá de la noción física de movilidad.

Por largos años hemos visto que amplias investigaciones han comprendido la movilidad en su dimensión física, especialmente por las posibilidades de acceso que permite a los seres humanos. Encontrar hoy una definición limitada es imposible, sin embargo, en el siguiente apartado queremos poner énfasis en la dimensión social y geográfica del concepto.

En primer lugar, la movilidad no puede ser analizada fuera de los procesos de metropolización y de los variados componentes que participan en el desarrollo urbano. Es García Palomares (2008), quien pone énfasis en caracterizar los fenómenos de la movilidad urbana contemporánea como una variable dentro del proceso de metropolización que conlleva la expansión física, la fragmentación socio-espacial, las nuevas tecnologías del transporte y las comunicaciones y la policentralidad urbana, y que, precisamente, evocamos como presentes en la realidad santiaguina (Contreras y Figueroa, 2008).

Una visión clásica del concepto la concibe como el conjunto de desplazamientos que realizan las personas en el espacio físico, cualquiera sea su duración, distancia del desplazamiento, medios usados, causas y consecuencias (Bassant, 1984; Módenes, 2007).

Sumado a lo anterior, la movilidad se entiende como el medio que permite el acceso a los lugares físicamente distantes, inaccesibles diariamente por medios peatonales, y favoreciendo por tanto, una redistribución en el espacio de las funciones que antes se concentraban en la vida cotidiana barrial. Complementariamente, otras visiones (Movilia, 2000 citado por García Palomares, 2008:25) la definirían como una “estrategia que utilizan las personas para organizar su actividad diaria y con el objetivo principal de conseguir la mayor eficiencia en el uso de las distintas infraestructuras de transporte”. Por lo tanto, la movilidad debemos comprenderla como un fenómeno complejo que va a interactuar con otros procesos sociales como por ejemplo: las migraciones, la movilidad residencial, los desplazamientos cotidianos, entre otros (Kaufmann, 2001; Módenes, 2007).

Por lo mismo es que nos interesa una comprensión más social de la movilidad. Al respecto Dekkers y Tarrus (1988), señalan que cualquiera que sean las formas y la amplitud de los desplazamientos moverse significa consumir espacio y tiempo, atravesando diferentes jerarquías sociales. Montulet (1998), agrega que las moviidades expresan identidad, costumbres, creencias y son reflejo del funcionamiento de una entidad social. La movilidad por lo tanto, no se define únicamente por la suma de desplazamientos individuales, ni por la accesibilidad ni la unión de puntos en el espacio urbano, sino que más bien, corresponde a un fenómeno social, determinado por relaciones sociales, necesidades y modos de vida (Tarrus, 1978).

Es a partir de aquí que las ciencias sociales comienzan a interesarse por la movilidad y los sujetos de movilidad. Así, aparecen individuos muchas veces ignorados, como las mujeres, los niños, las personas mayores o los pobres, entre muchos otros, que habían quedado sumergidos bajo el patrón de movilidad de un ciudadano supuestamente estándar, pero que hoy presentan dificultades concretas y pautas de movilidad específicas, que deben ser abordadas de formas distintas, identificando soluciones también diversas para cada uno de ellos. En este sentido, nos

parece importante la necesidad de (re) pensar el concepto de movilidad y su comprensión, al entender la movilidad como una acción que tiene diferentes significados y sentidos según las realidades de cada individuo y sus posibilidades de relación y de integración con el resto de la ciudad. (Avellaneda y Lazo, 2008)

Considerar la movilidad como aquello que va a permitir a los individuos el acceso a la ciudad, a sus territorios y por supuesto a los vínculos sociales, parece de suma importancia. Lo anterior nos conduce a una reflexión mucho más profunda sobre el nexo, a veces oculto, entre la movilidad y el funcionamiento contemporáneo de la sociedad; entre quienes pueden desplazarse sin problemas y los que no pueden hacerlo. Trabajar, consumir, relacionarse con los otros implica necesariamente desplazarse. Entonces la inserción social de los individuos, así mismo su vida cotidiana, personal y colectiva, estará en gran parte determinada por la capacidad, las posibilidades, su posición dentro de la sociedad y muchos otros factores que van a influir en el tipo y el modo de sus desplazamientos (Le Breton, 2006)

1.2. Movilidad y mujer. Aproximaciones desde la geográfica del género

En geografía parecen no existir suficientes estudios sobre movilidad y género, sin embargo y contrariamente a esto, la preocupación por el análisis de los patrones diferenciales de movilidad fue una de las primeras líneas de trabajo empírico que se han desarrollado en esta disciplina (Sabaté et al, 1995). Estos trabajos daban ya cuenta de la imposibilidad de asumir patrones de movilidad común para todos los individuos, al mismo tiempo que se ponía en evidencia las diferencias tanto en la frecuencia, como en el motivo y en el medio de transporte de hombres y mujeres.

Nos parece que la interpretación de los patrones diferenciales de movilidad según género es bastante importante dentro del análisis socio espacial pues permite ver mas allá de la todavía anclada división de roles según sexo, que asigna las actividades productivas a los hombres y las reproductivas a las mujeres (Karsten et al, 1991 y Sabaté et al, 1995). De este hecho resulta que las mujeres experimenten más dificultades que los hombres para organizar en el espacio y en el tiempo sus actividades fuera del hogar, ya que deben al mismo tiempo preocuparse de las tareas domésticas. Esto último se pone en evidencia al comprobar una menor diversidad en los desplazamientos de los hombres en relación con las mujeres, lo que pone de manifiesto las múltiples responsabilidades que estas últimas cumplen en la sociedad (Díaz Muñoz y Jiménez, 2002).

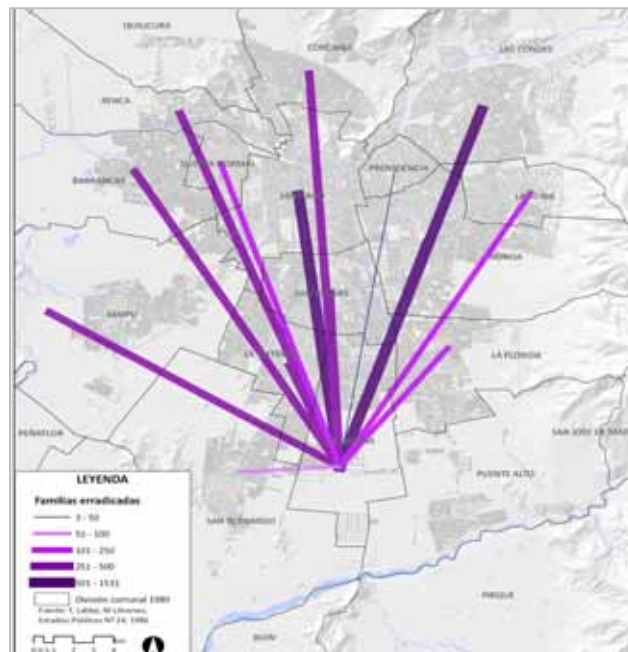
Así mismo, la distribución de los viajes según motivo revela que las mujeres dedican un número importante de desplazamientos a cuestiones relacionadas con el mantenimiento del hogar y sus miembros, mientras que los hombres dedican, la mayor parte de sus viajes, al trabajo y al ocio. En cuanto a la distribución según medio de transporte, existe una mayor dependencia de las mujeres respecto a la oferta pública de transporte y una mayor frecuencia de sus desplazamientos a pie lo que podría poner ciertas dificultades a su movilidad potencial; sobre todo al comprobar que deben combinar el mantenimiento doméstico con una actividad remunerada al exterior del hogar (Sabaté et al, 1995).

Si bien el sector se encontraba poblado ante de la Conquista española de Chile, fue en el siglo XVII cuando el área comenzó a utilizarse para el cultivo de viñedos, frutales y la crianza de ganado. A mediados del siglo XX La Pintana, comenzó a poblarse con el surgimiento de huertos obreros como José Maza, y la Villa La Pintana. El trazado de calles en el sector deja una impronta que diferenciará este sector con los que se urbanizarán en décadas posteriores. Con predios de mayor tamaño, utilizados como chacras de autoconsumo.

El casco urbano de la ciudad se comienza a consolidar con la “toma de terreno” producida en el sector de San Rafael en mayo de 1965. Actualmente en dicho lugar se encuentra ubicado el municipio y los equipamientos principales de la Comuna. Hasta mediados de la década de los años ochentas La Pintana, pertenecía a la comuna de La Granja. Después de 1984 se convirtió en comuna.

El gobierno de la Junta Militar, comenzó en el año 1979 a través del Ministerio de Vivienda un movimiento intercomunal llamado proceso de Erradicación de campamentos que movilizó en la ciudad un total de 28.703 familias hasta el año 1984. Esto se produciría en un contexto de aplicación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) en 1979 cuyo principio básico refería a que el suelo urbano no era un recurso escaso y que el Estado fomentará la creación de un mercado abierto de vivienda siendo el privado quien lleve a cabo la construcción de éstas.

Figura 2. Proceso de Erradicación hacia la comuna La Granja (actual La Pintana). 1979-1984



Fuente. Observatorio Habitacional, MINVU, 2008.

Durante el proceso de erradicación de campamentos fue la comuna La Granja, el territorio neto de recepción de esos campamentos, recibiendo en el período 1979-1984 un total de 6.813 familias, que equivale al mayor volumen de población de dicho movimiento, es decir que el

49,6% de la población erradicada de los campamentos que existían en Santiago, fueron radicados en la comuna de La Granja, en especial el territorio que hoy ocupa La Pintana (Figura 2).

La erradicación tomó diversas formas de implementación entre 1979 y 1984 debido a los bajos costos que originalmente presentaban los suelos en La Pintana. Se favoreció la instalación de loteos, en algunos casos urbanizados en los que se fueron instalando los nuevos pobladores. Según cifras de la época el número de familias erradicadas eran mayores que los datos oficiales, debido al número de familias allegadas que se instalaron junto a los nuevos propietarios de viviendas. Para el año 1984 La Pintana, poseía un total de 9.000 familias nuevas habitando en la comuna. De quienes llegaron a La Granja – La Pintana el mayor número de desplazados lo hizo desde las comunas de Santiago, Las Condes y Ñuñoa, comunas con un mayor ingreso per cápita. El proceso de Erradicación de campamentos del Gobierno de la Junta Militar fue el que consolidó con población de todas las comunas del AMS a La Pintana, transformando a la ciudad en un receptorio de población de viviendas sociales y del mismo modo en el sector de mayor concentración de personas de escasos recursos en la ciudad. La alta concentración poblacional hasta la fecha convierte a La Pintana en comuna (1984) tras la división de la comuna de La Granja en San Ramón, La Granja y La Pintana, específicamente.

Con la llegada de la democracia la Comuna, siguió recibiendo población de otros barrios llegando a triplicarse. Al año 1992 tenía aproximadamente 190.000 habitantes. La constante recepción de nuevas obras de vivienda social para los segmentos más pobres estaba llevando a un aumento en la marginalidad urbana, falta de integración espacial con el resto de la ciudad y una baja inclusión social con niveles de equipamiento que no eran capaces de sostenerla. Con el retorno a la democracia se aprueba el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) en 1994, el que modificaría la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) de 1979. Dicha modificación lograría detener inicialmente la expansión demográfica, restringiendo el uso de suelo de carácter habitacional y de equipamientos en áreas agrícolas.

Hoy la nueva política habitacional ha ido conformando un escenario de movilidad residencial distinto en la Comuna, especialmente los programas de Fondo Solidario de Viviendas, el que permite a las personas con niveles sociales vulnerables acceder a un subsidio habitacional que les permite comprar una vivienda nueva o usada. Los resultados de dicho proceso han producido una movilidad habitacional interna que confirma la creación de redes sociales dentro del territorio. Como se indica en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, en donde un 74% de quienes adquieren una vivienda en La Pintana son de la misma comuna, mientras que el 26% restante llegan desde otros sectores de la ciudad, principalmente de las comunas de San Ramón y La Granja que son las más cercanas.

Tal como y como ocurre con la movilidad residencial para todos los estratos socioeconómicos la movilidad habitacional hacia la Pintana, tiene un fuerte componente de encapsulamiento geográfico y social, ya que quienes llegan a la Comuna provienen de territorios bordes con similares condiciones socioeconómicas.

Son estos rasgos de encapsulamiento geográfico, social y migración de población de ingresos similares, los que convierten a la Pintana, en un interesante objeto de análisis pues nos permite comprender de qué manera interactúa con otros territorios del AMS y cuáles son las estrategias de movilidad en las que incurrir.

2.2. Aproximación cuantitativa y cualitativa a la movilidad de las mujeres de La Pintana.

Luego de la breve revisión de las transformaciones urbanas sufridas por la comuna de La Pintana en las últimas décadas, nos parece pertinente poder ilustrar y comprender algo de la movilidad de las mujeres que habitan este sector, a partir de un primer análisis de los datos arrojados por la encuesta Origen y Destino de viajes del año 2001. La riqueza del análisis de estos datos reside en que nos ayudan a mostrar las pautas de movilidad de la población de la comuna, por lo que intentaremos desagregarlos por propósito, modo y destino de desplazamiento. Para finalmente mostrar tres relatos fruto de entrevistas llevadas a cabo en julio del 2008, específicamente en el sector del “Castillo” en la comuna de La Pintana, donde se hicieron más de 20 entrevistas exploratorias a las pobladoras del lugar.

2.2.1. Análisis Cuantitativo: Motivo, modo de transporte y destino de los desplazamientos en la periferia pobre. Los datos de la encuesta Origen y Destino.

Si comenzamos nuestro análisis tomando los datos por motivo de desplazamiento que nos arroja la Encuesta Origen y Destino de Viajes (EOD) del año 2001 notamos que a este respecto, el viaje al y por trabajo es más relevante dentro del grupo de los hombres. Lo anterior puede deberse a la aún persistente menor presencia de las mujeres en el mundo laboral y al hecho de que éstas se desempeñan en trabajos más informales, poco remunerados y al interior de la Comuna, lo que muchas veces no está reflejado dentro de este tipo de encuestas de movilidad.

Este último hecho se puede explicar también, debido a que las mujeres en sus comportamientos son más sensibles que los hombres al efecto de determinadas características sociodemográficas (Díaz et al, 2002). En el grupo de mujeres, la mayor cantidad de viajes se producen principalmente por motivos de compras, trámites, buscar o dejar a alguien u otros, lo cual representa las múltiples responsabilidades que tienen que asumir más allá del trabajo de tipo productivo y que van de la mano con su ciclo de vida y responsabilidades.

En cuanto a los desplazamientos con motivos de recreación, los datos no son tan claros y la tendencia parece igualarse permitiendo dilucidar que no existe mucha diferencia entre el uso del tiempo libre de hombres y mujeres por lo menos en este sector popular.

Tabla 1. Viajes de residentes en La Pintana por propósito según sexo (2001) (%)

Propósito del Viaje	Sexo		Respecto del Total
	Mujer	Hombre	
Al trabajo	7,7	20,3	13,7
Por trabajo	0.8%	2.2%	1.5%
Al estudio	10.3%	11.4%	10.9%
De salud	1.4%	1.4%	1.4%
Ver a alguien	3.9%	2.5%	3.2%

	Sexo		
Volver a la casa	46.2%	46.0%	46.1%
Buscar/dejar a alguien	7.9%	1.3%	4.8%
Comer/Tomar algo	0.3%	0.5%	0.4%
Buscar/Dejar algo	0.2%	0.3%	0.2%
De Compras	9.7%	4.5%	7.2%
Trámites	2.9%	2.0%	2.5%
Recreación	2.0%	2.2%	2.1%
Otra cosa	6.6%	5.4%	6.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Encuesta a Hogares, EOD, 2001.

Igualmente nos parece interesante fijar nuestra atención en la variable modo de transporte, pero sin dejar de lado el destino de los desplazamientos, lo cual podría darnos una comprensión de tipo espacial mayor.

Entonces y si ponemos atención a la variable destino de viaje por motivo trabajo, notamos que para el caso de las mujeres el destino de trabajo es principalmente dentro de la misma comuna o en comunas aledañas. Así, mientras los hombres presentan destinos de trabajo bastantes diversificados territorialmente, las mujeres de este sector popular lo harían en un entorno mas próximo a su hogar. Por ejemplo, y según los datos de la EOD 2001, se estimaron que 18.095¹ viajes al trabajo de las mujeres se realizaban dentro de la misma comuna, mientras que los hombres sólo presentaban 213 viajes al trabajo en la misma comuna.

En cuanto al uso de los medios de transporte, los medios motorizados muestran una diferencia entre hombres y mujeres, teniendo evidentemente mayor presencia el uso de transporte público entre los hombres de este sector. Sin embargo, esta tendencia parece revertirse en el uso de medios no motorizados donde los viajes por este modo dentro del colectivo de las mujeres, superan ampliamente a los viajes de los hombres. Igualmente, tanto para hombres y mujeres, la enorme mayoría de los viajes motorizados son en transporte público (Tabla 2).

Tabla 2. Viajes de residentes en La Pintana por modo agregado según sexo (EOD, 2001)

Modo Agregado	Sexo		Total
	Mujer	Hombre	
Transporte Privado	6.5%	10.7%	8.5%
Transporte Público	33.3%	44.7%	38.7%
Transporte Combinado		0.4%	0.2%
No Motorizado	57.1%	39.8%	48.8%
Otros	3.1%	4.4%	3.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Encuesta a Hogares, EOD, 2001.

Resulta interesante de examinar, en las diferencias entre los modos de desplazamientos de hombres y mujeres, el rol que juegan los modos de transporte “no motorizados”. Esto último podría tener en una interpretación de tipo espacial, al comprender que las mujeres tienen una

¹ Ver encuesta origen y destino 2001 viajes al trabajo de mujeres de La Pintana

ocupación importante del espacio próximo, y por lo tanto los medios no motorizados resultarían más eficaces y adecuados.

Finalmente, pensamos que la distribución de viajes por motivo de actividad puede ser otro punto interesante de explorar, pues nos permite ver la intensidad de los desplazamientos de las mujeres, dejando de manifiesto que no sólo hay una preponderancia de viajes de las mujeres asalariadas o estudiantes, sino que al mismo tiempo las dueñas de casa tienen un porcentaje de viajes bastante significativo. Esto último pone en evidencia un segmento importante; las dueñas de casa, como grupo que presenta necesidades de desplazamiento reales debidas al rol que cumplen dentro del hogar (Tabla 3).

Tabla 3. Distribución de los viajes por condición de actividad (mujeres en La Pintana, 2001)

Condición de actividad .	Viajes	Porcentaje
Trabaja o estudia	105.007	48,1
Dueña de casa	86.460	39,6
Jubilado	2.520	1,2
Busca trabajo	5.997	2,7
Va al Jardín Infantil	3.671	1,7
Va a la Sala Cuna	70	0,0
Todavía no va al colegio	12.683	5,8
Otro	1.934	0,9
Total	218.341	100,0

Fuente: Encuesta a Hogares, EOD, 2001.

2.2.2. Madre, dueña de casa y trabajadora. Tres relatos.

Este último apartado no pretende en ningún caso ser representativo de la movilidad de las mujeres del Castillo, sino que más bien, pretende poner en evidencia algunos de los resultados de las entrevistas exploratorias llevadas a cabo a objeto de conocer algo de la movilidad cotidiana de las mujeres de este sector popular. Creemos que este tipo de aproximación nos ayudara a comprender de mejor manera el análisis anterior, pues nos permite acercarnos a la experiencia cotidiana de las mujeres y a los territorios que forman parte de su movilidad.

Interpretábamos anteriormente, que mientras que el hombre organizaba su movilidad principalmente en torno al trabajo remunerado y por lo tanto, la mayor parte de sus desplazamientos se dirigían hacia este destino y con este propósito, la mujer también lo hacia pero en una proporción más bien menor. Sin embargo, y lo que nos resultaba más interesante era el hecho de que gran parte de los desplazamientos femeninos se realizaban por motivos de compras, cuidado del hogar y de los hijos, visitas familiares, vida social etc. Esto último resultaba sin duda relevante, pues dejaba entrever las diferencias de desplazamiento entre hombres y mujeres, al mismo tiempo que ponía en evidencia la diversidad de roles que éstas cumplen en la sociedad.

Así, mientras los hombres organizan su vida cotidiana y por ende sus viajes en base a lógicas que podríamos llamar más bien de tipo personal y relacionadas con su capacidad reproductiva, las mujeres lo hacen en relación con una serie de responsabilidades de tipo más bien colectivo, afectadas a su rol productivo y reproductivo en torno al eje familiar.

En el caso de las mujeres pobres de la periferia de la ciudad, el estudio llevado a cabo en la población del “Castillo”, reveló que estas recorrían diversos territorios y por lo tanto, ponían en marcha diversas movilidades, sobre todo en el espacio próximo, y de forma bastante intensa. Si bien algunas circunscribían su vida cotidiana al barrio y a la Comuna, estas debían muchas veces ser capaces de alcanzar territorios bastante alejados, lo cual les significaba adaptar sus pautas de movilidad no sólo a la oferta de transporte y sus potenciales de movilidad sino que además, a las diversas obligaciones y requerimientos personales y familiares.

A continuación presentaremos tres ejemplos, de lo que fue una primera fase de tipo exploratoria, a las distintas movilidades de las mujeres del sector popular. Relatos donde se mezcla la sobrecarga de responsabilidades que conducen a una movilización intensa y diversificada articulando tiempos y territorios diferentes. Se trata de mujeres, que habitan un territorio que ha resultado de las políticas habitacionales estatales, especialmente a través de la construcción de viviendas sociales y de la entrega de sitios para la autoconstrucción de éstas.

Los tres pequeños relatos que expondremos a continuación, muestran la dificultad que significa poder desplazarse por la ciudad, al no contar muchas veces con un transporte colectivo que sea eficiente, lo cual obliga a estas mujeres a generar nuevas pautas de adaptación. Todo lo anterior, se suma a un contexto donde el transporte público “Transantiago”, vigente desde el año 2003, ha dificultado aún más los patrones y formas de acceso a la movilidad, especialmente de los sectores más pobres de la ciudad.

Any, Paty y Teresa...

Any llegó hace 17 años a la villa Laura Rosa Méndez, proveniente de una toma de terreno; “La Salvador Dalí”, de la comuna de Pedro Aguirre Cerda. Esta joven mujer es dirigente poblacional y desde el comienzo a luchado por sacar adelante a su nueva población. Participo en la autoconstrucción y mantenimiento de los sitios y casas del sector, los que en un principio no tenían ni luz ni agua.

“yo llegue trabajando como dueña de casa, ósea cuidaba aquí mi casa, porque estaban todos los sitios abiertos, con una media agua de 6x3 que fue lo que yo instalé, y bueno, después al correr de los meses fui viendo que no habían negocios, habían pocos negocios, pensé en poder instalarme y empecé a vender huevos, té, azúcar, todo ese tipo de cosas..”

Hace muy poco *Any* y su familia decidió comprarse con mucho esfuerzo un auto. El vehículo no solo les ha permitido mejorar sus desplazamientos diarios sino que también, dejar de “pagar” para que les traigan la mercancía necesaria para abastecer el negocio. Hoy se desplazan de forma más cómoda y con mayor facilidad.

La vida cotidiana de Any, al igual que la de la mayoría de las mujeres de la población, transcurre entre las labores del hogar y el trabajo, moviéndose de un lado al otro y haciéndose cargo de diversas responsabilidades:

“...mi hora de levantarme es todos los días un cuarto para las siete. No! Miento, porque los niños entran a las 8, yo a las 7:20 ya me levanto para empezar a levantarlos a ellos, apurarlos para que diez para las ocho nos vamos en el auto, dejo a mi hijo en el consultorio, me regreso y dejo a mi otro lolito en el colegio Santa Rita. Después yo a a las 7:30 tengo que hacer un flete en mi auto, hay una señora que tiene un casino en Vicuña Mackena, frente al Sotero, entonces ella me paga por llevarle sus cosas, de lunes a viernes. Me demoro una hora en ir hasta allá, por las reparaciones que están haciendo allá en Gabriela. Voy a las 9:30 con ella a dejarla y después me devuelvo sola para acá y abro mi negocio a las 10:30, pero ayer andaba ayudando una persona que tiene una deuda grandísima(...). Bueno, estuvimos hasta las 12 del día, porque después me junté con otro dirigente en el departamento de obras, donde estamos viendo el tema de la regularización, porque hay mucha gente que ha construido y no se ha preocupado de sacar sus planos(...)hasta las 12:30, y ya de ahí me vine a la casa, hacer almuerzo apuradita y después almorcé tipo 4 de la tarde, ya después llega mi hijo que esta en el Santa Rita, a las 5 llega mi otro hijo que está haciendo la práctica (...).Y después llega mi esposo como a las 6:30 (...), y yo ya no me muevo (del negocio). Después llega mi hija como a las 8 de la noche y de ahí ya no me muevo, a menos que haya una reunión, anoche no hubo nada y cerré como a las 10 de la noche, porque hace tanto frío!! y anda poca gente... Me puse a ver una película con mis hijos mayores y nos fuimos a acostar..”

La realidad de Any no es del todo diferente a la de Patty, para quien ser madre y proveer al hogar esta entre sus principales responsabilidades.

Paty llego también hace bastantes años a la población, hace más de 19 años, y es aquí donde han nacido sus 7 hijos. Ella trabaja en la feria donde tiene un puestito de ropa para vender. Su día empieza muy temprano; se levanta y prepara a los más pequeños para ir a la escuela, los levanta y los lleva al colegio que está en la comuna vecina de Puente Alto. Luego se regresa a casa y se va a trabajar a la feria donde esta desde las 9 de la mañana hasta las 3 de la tarde. Además, y aprovechando que trabaja en la feria, compra ahí mismo lo que necesita para la casa; fideos, arroz, porotos, todo lo necesario, aunque gaste un poquito mas, pero ahorra en tiempo. Sin embargo para ella el ser feriante no fue una opción sino que más bien, se debió a los problemas de transporte que le impedían llegar a su trabajo.

“...primero trabajaba aquí en el consultorio, es cerquita sí, no tenia problema, pero después la empresa se fue y ya nos fuimos al 23 de Santa Rosa, al 18 de Santa Rosa, de primero era rico porque las micros no se demoraban nada y yo llegaba bien, pero cuando cambio esto yo ya empecé a tener problemas, porque yo me iba a la misma hora y llegaba media hora o una hora más tarde (...).seguí ahí hasta que un día decidí que no mas.. me pagaron y les dije: “yo no voy a trabajar más”, les dije yo..”

Luego de la Feria el día de Paty continua; se dedica a las tareas del hogar, todo muy rápido, ya que por la tarde es cuando debe partir, si se ha juntando plata de las ventas, a comprar más mercancía a la “Estación Central”. Toma un bus hasta el metro y luego hace un trasbordo. Antes cuando regresaba con las compras podía echar todo a la “micro” que la llevaba directo hasta su casa, hoy no puede (debe hacer muchos cambios, los chóferes le dicen cosas etc.) por lo que se ha visto obligada a pagar un poco más y mandar la mercancía en un “flete” hasta su casa, lo que sin duda afecta al débil presupuesto familiar. Cuando regresa se pone a planchar la ropa que compró, para poder venderla al día siguiente. Otras veces, dedica algunas de sus tardes a trabajar con los niños en riesgo social de la población, o participa en el fondo esperanza que dona micro créditos

para pequeños empresarios. Los jueves sin embargo son sagrados ya que los dedica a visitar a su mamá, quien vive en la zona norte de la ciudad, en la comuna Conchalí.

Los fines de semana *Patty* los deja para sus hijos, con lo que intenta salir un poco, siempre que se pueda, sobre todo a visitar a sus hermanas que viven en la comuna de Peñalolén.

A pesar de que *Paty* es una mujer súper activa y emprendedora, sus desplazamientos se han visto un poco limitados por los cambios en el transporte haciendo las salidas más tediosas y difíciles que antes, pero ella se las arregla.

La vida de *Teresa* es bastante similar a la de ambas mujeres ya que debe igualmente articular diferentes tiempos y responsabilidades. *Teresa*, es una mujer un poco mayor que Mariluz y *Patty*, pero es bastante activa y preocupada por su hogar. Vive en la población hace más de 26 años y comparte el hogar con sus dos hijas mayores y con sus 6 nietos. *Teresa* tiene bastantes responsabilidades, ya que sus hijas mayores salen muy temprano del hogar para trabajar y regresan entrada la noche, por lo que es ella quien se dedica al cuidado de la casa y la crianza de sus nietos. Los levanta, los viste y los prepara para ir al colegio, luego se dedica a hacer el aseo de la casa, preparar el almuerzo, y esperar hasta que pasado el medio día, estos regresen a comer. Sin embargo esta mujer debe por las tardes salir a trabajar. Trabaja haciendo el aseo en una empresa ubicada en el centro de la ciudad. Lo más terrible para ella ha sido vivir la situación actual de transporte, lo cual le ha quitado tiempo precioso a su vida. Hoy debe salir con bastante más antelación para poder llegar a tiempo al trabajo. Esto le ha significado dejar a sus nietos solos en la casa y al cuidado de los más grandes. Debe salir antes de la casa, para no llegar atrasada al trabajo, entonces se va intranquila, pensando en que estará pasando con los niños solos, no se calma hasta que llega la hora del regreso de su hija mayor.

Una de sus hijas mayores trabaja a menudo haciendo turnos de noche y es entonces *Teresa* quien debe salir a encontrarla a la parada de bus. Otra de las soluciones por la que han optado, es que la hija haga doble turno en el trabajo es decir hasta las 7 de la mañana, pues a esa hora es más fácil encontrar un bus y puede regresar sola a la casa.

Así, la vida de *Teresa* se divide entre las preocupaciones del hogar y el trabajo. Ella siente que le falta tiempo para sí misma, su única salida es al trabajo, la otra parte del tiempo lo pasa en la casa y en la población. Desearía poder hacer otras cosas; salir un poco mas lejos, le gustaría conocer el mar.

Vemos entonces como la vida de estas tres mujeres, todas muy diferentes, muestran la articulación de tiempos, espacios y responsabilidades, adaptándolos a los medios de transporte disponibles, al buscar alternativas que les permitan seguir cumpliendo con su rol social y familiar.

Finalmente los relatos de *Any*, *Paty* y *Teresa* muestran parte de la complejidad de los desplazamientos femeninos, al mismo tiempo que se pone de manifiesto la importancia de un futuro estudio que sea capaz de traspasar la clásica dicotomía trabajo/ no trabajo al reflejar la riqueza de la movilidad cotidiana y sus implicancias para este colectivo. (Vega, 2004)

3. Reflexiones Finales.

Creemos que una reflexión que sea capaz de integrar los análisis cuantitativos y cualitativos en el estudio de la movilidad, puede sin duda contribuir a un mejor conocimiento sobre la vida cotidiana y sus pautas de movilidad, pudiendo ser un aporte real que permita mejorar las alternativas de desplazamientos para estos colectivos. La posibilidad de realizar un estudio que sea capaz de comprender la realidad humana en toda su amplitud poniendo énfasis en los desplazamientos diferenciados de hombres y mujeres, nos parece del todo relevante.

Desde el punto de vista de la geografía espacial los tres relatos expuestos anteriormente, tienen como escenario un territorio que se formó de erradicaciones, especialmente desde el centro de la ciudad y desde sectores de altos ingresos. Esta condición de enclave, dificulta aún más las posibilidades de movilidad de nuestras entrevistadas, especialmente en una ciudad segregada socio-territorialmente. Como reconociera Rodríguez (2007), Santiago de Chile fue “una de las ciudades de América Latina donde las denominadas cirugías urbanas del decenio de 1980 se llevaron a cabo con mayor rigor y selectividad socioeconómica, permitiendo que las comunas “acomodadas” del Oriente de la capital se desprendieran total o casi totalmente, de sus bolsones de pobreza” (p.34).

Si bien el objetivo de esta ponencia no fue contrastar los desplazamientos de hombres y mujeres, podemos bien confirmar que los desplazamientos de nuestras entrevistadas son mixtos, de largo alcance por trabajo y de corta influencia en sus actividades cotidianas. A pesar del carácter exploratorio de este trabajo, nos atrevemos a advertir, tal como se reconoce en la literatura la especializada, que las mujeres entrevistadas muestran un espacio cotidiano múltiple y diverso a raíz de las diferentes actividades que estas deben cumplir. A su vez, dichos desplazamientos las convierten en un colectivo sensible a los factores espacios temporales y urbanísticos, especialmente en un contexto de transporte urbano limitado en cuanto a su disponibilidad, horarios y distancias.

Pensamos que los relatos de estas tres mujeres; *Any*, *Patty* y *Teresa* vienen apoyar los datos cuantitativos por cuanto nos permiten alcanzar la dimensión de la movilidad femenina en toda su complejidad, dando cuenta de la diversidad de estos desplazamientos y por consiguiente su estrecha relación con la vida cotidiana.

Por lo tanto el desafío nuestro es llegar a comprender la movilidad no sólo desde un punto de vista físico, de acceso a un lugar, sino además desde un punto de vista socio antropológico que involucre a sus actores “en” su cotidianeidad. Nos parece que esta ponencia, si bien preliminar, pretende poner a la luz un tema de estudio que esta recién en estado embrionario pero que pensamos podrá ser un aporte en la comprensión de la movilidad cotidiana de los diferentes colectivos que pueblan la ciudad.

4. Referencias bibliográficas

AVELLANEDA, P; LAZO, A (2008). Aproximación social al estudio de la movilidad cotidiana en la periferia pobre de la ciudad. Los casos de Juan Pablo II, en Lima, y de La Pintana, en Santiago de Chile.

Ponencia a presentar en el XV CONGRESO LATINOAMERICANO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y URBANO. Marzo 2009.

BASSANT, M., ET AL (1984). “Les suisses entre la mobilité et la sédentarité. IREC“. Ecole Polytechnique de Lausanne. En *Espaces-temps des modes de vie et transports collectifs*. Revista del INRETS (RTS), N°20. Arcueil, 1988.

CEBOLLADA, À. (2005) “Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre territorio y movilidad cotidiana”. *Documents d’Anàlisi Geogràfica*, 48,. 105-121. Universidad Autónoma de Barcelona.

CONTRERAS, Y.; FIGUEROA, O. (2008). Los patrones de movilidad residencial y cotidiana en la ciudad de Santiago. X Seminario RII. Red Iberoamericana de investigadores sobre globalización y territorio. Ciudad de Querétaro, México.

DEKKERS ; TARRIUS, A (1988). “Espaces-temps des modes de vie et transports collectifs“. En Revista del INRETS, RTS, N°20. Arcueil.

DIAZ Muñoz, M.A.; JIMENEZ, 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.

GARCIA PALOMARES, Juan C, (2008) “Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante”. En Revista EURE, abril, vol. XXXIV, no.101, p.5-23.

JIRON, P. (2007). “Unravelling invisible inequalities in the city urban daily mobility. The case of Santiago de Chile”. *Swiss Journal of Sociology*, 33 (1 Special Issue on Space, Mobility and inequality).

KARSTEN, L; MEERTENS. La geografía del género: sobre visibilidad, identidad y poder. Documento online: <http://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n19-20p181.pdf> (consulta enero 2008)

KAUFMANN, (2001). “Mobilité et vie quotidienne: synthèse et questions de recherche“. Centre de Prospective et de Veille Scientifique. Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques. Ministère de l’Equipement, des Transports et du Logement, n°48.

LE BRETON, Eric. (2006) Homo Mobilis. In: Bonnet y Aubertel. *La ville aux limites de la mobilité*. Presses universitaires de France, pp 23-31.

MODENES, J., (2007). “Movilidad espacial: uso temporal de territorio y poblaciones vinculadas”. Ponencia presentada al X Congreso de la Población Española: “Migraciones, movilidad y territorio” Pamplona, 29 de junio – 1 de julio de 2006. Centre d’Estudis Demogràfics. En www.ced.uab.es/publicacions/PapersPDF/Text311.pdf.

MONTULET, B.(1998). Les enjeux spatio-temporels du social. Mobilités. L’Harmattan, Paris.

OBSERVATORIO HABITACIONAL. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2008. En www.observatoriahabitacional.cl

RODRÍGUEZ, J. (2007). “Paradojas y contrapuntos de dinámica demográfica metropolitana: algunas respuestas basadas en la explotación intensiva de microdatos censales”. En Santiago de Chile: Movilidad

espacial y reconfiguración metropolitana. De Mattos, C.; Hidalgo, R., (edit.). En Colección EURE Libros. Serie GEOLibros N°8. pp.19-52,

SABATE, A et al. (1996).Mujeres, espacio y sociedad. Ed. Síntesis Madrid.

VEGA, P. (2004). Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia. Antropológica v.22, n.22, Lima. Documento online: <http://www.scielo.org.pe/pdf/anthro/v22n22/a02v22n22.pdf> (consulta: diciembre 2008)