



**UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE POSTGRADO**

**Mujer y Transporte: La experiencia de movilidad urbana en Transporte Público de las mujeres
que realizan labores reproductivas y productivas en el Gran Santiago**

Tesis para optar al grado de Magister en Ciencias Sociales. Mención Sociología de la
Modernización

Alumna: Paula Valenzuela Córdova

Profesora Guía: Catalina Arteaga

Enero, 2020

“Las visiones femeninas actúan como catalizadores de otros géneros y cuerpos que han sido invisibilizadas en la planificación urbana, ya que culturalmente las mujeres actúan como representantes de otros grupos minoritarios que, por tradición, acostumbran a cuidar y nutrir a otros, como niños y ancianos”

Liliana de Simone

DEDICADO A:

Jorge, Victoria, Daniela, Rafaela y Valentín

AGRADECIMIENTOS:

A todas las mujeres que participaron de las entrevistas y etnografías móviles

(Catalina, Verónica, Javiera, Beatriz, Genara, Solange, Priscilla y Paula)

A mi compañero, mi familia, amigos y amigas por su comprensión y apoyo

A Paula Soto, por su constante apoyo desde la teoría y su experiencia como experta

A los Profesores Rodrigo Figueroa, Liliana Salazar y Catalina Arteaga, por su interés en mi tema y apoyo durante este proceso.

INDICE

INTRODUCCIÓN	3
I. ANTECEDENTES INICIALES: ACERCAMIENTO AL OBJETO DE ESTUDIO	7
II. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN	47
III. MARCO CONCEPTUAL	49
IV. METODOLOGÍA	81
V. RESULTADOS	93
VI. CONCLUSIONES	114
BIBLIOGRAFÍA	122
ANEXOS	130

INTRODUCCIÓN

Trasladarse por la ciudad suele ser entendida como una acción inconsciente y rutinaria, pero ésta lejos de ser una actividad automática, se encuentra condicionada por factores culturales, sociales, económicos, políticos y emocionales que hacen de ella una experiencia única, la cual moldea el habitar de los sujetos diariamente. El género es un aspecto transversal a todos estos componentes, ya que, al ser una construcción cultural, éste impacta en cada ámbito de la vida de mujeres y hombres, donde la concepción de lo femenino y lo masculino establece a priori la estructura de oportunidades bajo las cuales los sujetos acceden al espacio urbano.

En gran parte de las sociedades del mundo, la construcción social de los géneros posicionó a las mujeres en el ámbito privado de la vida social, destinándolas a cumplir el rol reproductivo¹. Por su parte, los hombres fueron culturalmente ubicados en la fábrica (rol productivo²), ocupando el espacio público, el cual se fue reproduciendo bajo una lógica masculinizada y enfocada en la producción de bienes para la vida en sociedad.

Durante el último siglo, las mujeres han comenzado a incorporarse de manera sistemática en el espacio público (principalmente por su incorporación al mundo laboral), volviéndose usuarias frecuentes de los medios de transporte de cada ciudad (Páramo y Burbano, 2007). En Chile esta situación es similar, según la última Encuesta Origen Destino de la Región Metropolitana, el 52,6% de los viajes efectuados en esta región son realizados por mujeres. Y, si observamos únicamente los viajes realizados en transporte público, el 52,5% de estos son realizado por ellas.

Ahora bien, la incorporación de la mujer al espacio productivo no ha modificado por completo la distribución de responsabilidades de cada género, aun recayendo en ellas, las funciones de tipo reproductivas, cuya consecuencia es una doble carga en cuanto a tiempo y compromiso. Dicha situación no ha sido abordada por la planificación del espacio urbano y por el propio transporte público, manteniendo su diseño desde la visión de un sujeto neutral sin considerar la multiplicidad de desplazamientos por razones reproductivas (Soto, 2014).

¹ Trabajo no remunerado, destinado al mantenimiento del hogar y el cuidado de personas no autónomas como hijos, enfermos, adultos mayores o personas con movilidad reducida.

² Trabajo remunerado

Una ciudad como Santiago³, hace de la movilidad, una práctica desigual y compleja, su ordenamiento urbano tensiona los traslados de sus habitantes, quienes en su mayoría deben enfrentarse diariamente a largos y enmarañados viajes para cumplir con sus proyectos. Dicha experiencia se encuentra sujeta a las condiciones de acceso, económicas, territoriales, físicas, etarias y de género de cada habitante, donde las mujeres, en un espacio altamente masculinizado, deben cumplir con ambos roles moviéndose en un transporte que no ha dado cuenta de esta situación.

El transporte público de la ciudad de Santiago ha sufrido grandes cambios desde principios del siglo XX, este servicio público ha debido transitar por diferentes etapas, desde proyectos de carácter desarrollista donde el Estado era un importante ejecutor del servicio, hasta décadas de completa liberación donde su nivel de intervención fue reducida a su mínima expresión (como lo ocurrido durante la dictadura militar). Actualmente, el sistema de transporte público de la ciudad es una política pública, que si bien cuenta con un organismo regulador de su funcionamiento⁴, la operación está en manos de las empresas operadoras de buses, de Metro de Santiago S.A. y de Tren Central Alameda Nos. Siendo labor de la institucionalidad, vigilar la operación de estas empresas, y diseñar un transporte que asegure la entrega de un servicio acorde a las necesidades de todas y cada uno de los usuarios.

Frente a este panorama, la presente Tesis de carácter AFE⁵, busca conocer la experiencia de movilidad de aquellas mujeres que actualmente se encuentran realizando ambos roles de la vida social (*trabajo remunerado/productivo y no remunerado/reproductivo*), para así indagar en el fenómeno de la movilidad urbana a partir de la descripción y análisis de los contextos, necesidades

³ Cabe señalar que esta investigación fue realizada antes del 18 de octubre del año 2019, fecha que el país comenzó un proceso de movilizaciones, iniciado por las evasiones masivas en el Metro de Santiago debido al aumento en las tarifas del transporte público. Si bien, esta iniciativa que comenzó como una estrategia para demostrar el rechazo al alza de la tarifa, terminó por expresar el descontento social del país completo frente a la desigualdad estructural que viene siendo propiciada por la instalación del modelo neoliberal desde la dictadura de Pinochet y que se ha mantenido luego del retorno a la democracia.

⁴ Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través del programa (área de gestión) Directorio de Transporte Público Metropolitano.

⁵ Actividad Formativa Equivalente

y percepciones que estas mujeres tienen respecto al uso del sistema de transporte público del Gran Santiago⁶.

Para cumplir con la indagación central de este estudio, se planteó la pregunta de investigación que busca responder a ***¿Cómo perciben las mujeres que realizan labores de reproducción y que tienen un empleo remunerado, su experiencia de movilidad urbana en el transporte público del Gran Santiago?***, planteándose como objetivo: *“Identificar y conocer la percepción que tienen las mujeres que realizan labores de reproducción y que tienen un empleo remunerado, respecto a su experiencia de movilidad urbana en el transporte público del Gran Santiago”*.

Si bien, el objetivo central de esta investigación es la percepción de estas mujeres respecto a la movilidad urbana. Cabe señalar que esta investigación se instala dentro de una política pública, por lo cual, es indispensable contar con un objetivo específico que dé cuenta del fenómeno desde la institucionalidad reguladora. Por esto, uno de los objetivos específicos se enfocó en *“Describir y analizar cómo la institución encargada del diseño y regulación del sistema de transporte público del Gran Santiago incorpora la perspectiva de género en su quehacer institucional para asegurar una movilidad acorde a las necesidades específicas de las mujeres que realizan roles productivos y reproductivos”*. Para esto, se consideró un análisis a las acciones realizadas por el Directorio de Transporte Público Metropolitano - DTPM, programa dependiente de la Subsecretaría de Transportes⁷, en donde se analizaron todas aquellas iniciativas realizadas por esta institución pública, que tuvieran por objetivo aportar en la transversalización del enfoque de género en el quehacer de la institución, considerando como matriz de análisis la política ministerial impulsada por la Subsecretaría de Transportes (2018) denominada Política de Equidad de Género en Transportes, la cual busca ser la hoja de ruta para que esta subsecretaría y todos sus programas actúen desde la equidad de género.

El presente documento se organiza en seis apartados, el primero de ellos entrega los antecedentes contextuales del fenómeno de la movilidad urbana, para luego focalizar la problemática en el contexto chileno, particularmente en la ciudad de Santiago, su actual institucionalidad y postura frente al enfoque de género de esta política pública. Al final de este apartado, se da cumplimiento

⁶ Por Gran Santiago se entiende a todas las comunas de la provincia de Santiago más la comuna de San Bernardo: Capital de la Provincia de Maipo y Puente Alto: Capital de la Provincia Cordillera.

⁷ Programa encargado de diseñar, controlar y regular el Transportes Público del Gran Santiago.

al objetivo específico antes mencionado, esto, para que el lector cuente desde un inicio con el contexto institucional desde el cual se observó la percepción que tienen las mujeres que cumplen con labores productivas y reproductivas respecto a su movilidad en transporte público.

En el segundo apartado, se presentan los objetivos propuestos en esta investigación, que permiten identificar los alcances del presente trabajo investigativo. Para luego entregar el marco conceptual de este estudio, que servirá de guía teórica para comprender el fenómeno de la movilidad y las implicancias que el género tiene en esta práctica social.

Luego de entregar el marco conceptual de esta investigación, se presentan los antecedentes metodológicos que permitirán comprender la posición epistemológica desde la cual se estudia este fenómeno, presentando las estrategias de producción y análisis de la información primaria, las que se insertan bajo el paradigma cualitativo de la investigación social.

Posteriormente, se entregan los principales resultados obtenidos en el proceso de producción de información primaria, mediante una descripción y análisis de la percepción que tienen aquellas mujeres que ocupan el sistema de transporte público de la ciudad, para cumplir con sus labores productivas y reproductivas, respecto a su movilidad urbana.

Finalmente, se presentan las principales conclusiones de esta Actividad Formativa Equivalente, que buscó relacionar al análisis de la sistematización realizada con los hallazgos de la producción de información primaria. Con esto, se busca nutrir al programa DTPM, de información que sirva de aporte para la construcción de un servicio público más equitativo para todas y todos los usuarios del sistema de transporte público del Gran Santiago.

I. ANTECEDENTES INICIALES: ACERCAMIENTO AL OBJETO DE ESTUDIO

Ciudad y Transporte Público

Con la llegada de la Revolución Industrial, el antiguo ordenamiento social vivió profundos cambios, la economía dejó de tener su carácter rural enfocado en el mundo agrícola y el comercio, para pasar a ser una economía mercantilizada cuyo locus era el mundo urbano y la industria. Esta situación modificó por completo el habitar de los sujetos, produciendo diferentes niveles de migración poblacional (a nivel planetario como al interior de cada país), por causa de los propios procesos de urbanización que fueron aconteciendo en el planeta. Según datos de las Naciones Unidas, las regiones más desarrolladas fueron las primeras en presentar índices relevantes de urbanización, mientras que Latinoamérica presentó su aceleración entre los años 1925 y 1975, después del mundo más desarrollado y antes que el continente africano y Asia (Lattes, 2001).

Este fenómeno no se ha detenido y según información del Banco Mundial ha aumentado, si en 1960 el 33,6% de la población mundial era urbana, el último informe del año 2017 confirma un importante aumento de este fenómeno, ya que más de la mitad de la población mundial se encuentra actualmente asentada en alguna urbe del planeta (54,8%).⁸

Si observamos la región, Chile se encuentra en el cuarto lugar de los países con mayor porcentaje de urbanización alcanzando un 87,49% de población urbana, primeramente, se encuentra Uruguay con un 95,24%, lo sigue Argentina con un 91,75% y Venezuela con un 95,24% (Banco Mundial, 2019). Las razones de esta urbanización acelerada pueden ser variadas, sin embargo, una de las más importantes y que ha estado presente a nivel planetario es la nueva economía de mercado y el desarrollo económico mundial. El fenómeno de “(...) *la globalización requiere de ciertos lugares estratégicos – las ciudades- para proyectarse de una manera ubicua por el conjunto del territorio planetario*” (Carrión, 2001, p. 9). La ciudad es el lugar donde se produce la expansión económica, si bien cada país depende de su producción de bienes y servicios tanto a nivel rural como urbano, las nuevas lógicas de mercado operan a nivel global, por lo cual, son las grandes ciudades las encargadas de mantener esta relación con el mundo.

⁸ Información obtenida de: <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL.IN.ZS>

Lo anterior incide en que sean estos lugares en donde se encuentren los mejores niveles de acceso a salud, educación, empleo, cultura, entre otros ámbitos de la vida (Osmont, 2003). En las grandes ciudades se incrementa la cantidad de empleos cuya calidad y remuneración superan a la ofrecida en sectores rurales, permitiendo a las personas que acceden a éstos, tener mayores posibilidades de contar con estándares de vida más elevados. Este fenómeno potencia el crecimiento territorial de las ciudades, al incrementarse la densidad poblacional, generando impactos en el desarrollo urbano de la ciudad a nivel social, político y económico (Alcántara, 2010).

Ahora bien, el proceso de urbanización de una ciudad difiere según el nivel de planificación que tuvo la misma, los países que se encuentran en vías al desarrollo tienden a tener una expansión territorial y poblacional desbordada, sin una planificación del espacio público y provocando desigualdades que son asumidas internamente por los habitantes.

“El crecimiento acelerado y la consolidación urbana se han realizado en periodos de tiempo muy cortos y en condiciones económicas y técnicas muy precarias. (...) Durante este periodo, estos centros urbanos se han expandido con una deficiente o inexistente planificación urbana. Inclusive cuando esta se ha introducido, a veces por fuerza, a partir de los años cincuenta ha faltado una voluntad política para dar cumplimiento a lo planeado” (Montezuma, 2003, p. 177).

Una de las problemáticas a la que se enfrentan los habitantes de estas ciudades, es la inexistencia de zonas funcionales para desarrollar todas las actividades cotidianas, este fenómeno es llamado por Gutiérrez (2010) espacios *monocéntricos*, esto quiere decir que la ciudad completa opera en función de un único centro, zona en donde se ubican principalmente los lugares de trabajo o servicios (Gutiérrez, 2010), mientras, los lugares destinados para habitar se localizan alejados de estos espacios y sus condiciones de ubicación dependerán del nivel adquisitivo de las personas.

En el caso de Latinoamérica, los habitantes de menores ingresos se ubican en las periferias más alejadas donde el valor del suelo es más económico, determinando así la ubicación de actividades productivas y de consumo en ciertos sectores de la ciudad, mientras que los espacios para habitar se encuentran alejados de estos centros (Alcántara, 2010). De esto tratan las *periferias difusas*, espacios sin una lógica zonal que le permita a los habitantes mantener su cotidianidad en un sector acotado, enfrentándose a una relación de dependencia con estos centros para cumplir con las actividades requeridas (Gutiérrez, 2010), sometidos a recorrer varios kilómetros para desarrollar sus labores cotidianas.

Los impactos generados por este tipo de expansión (sin planificación urbana) traen consigo diferentes demandas a nivel social por parte de los habitantes. Entre éstas se encuentran las asociadas al espacio público como: acceso al agua potable, alcantarillas, luz, pavimentación y transporte público. Este último, es la necesidad de infraestructura y planificación que posibilite la movilidad de los sujetos al interior de la ciudad.

Ricardo Montezuma (2003) explica cómo la *movilidad* está condicionada por diferentes procesos de la ciudad, estos pueden tener un carácter histórico, social o espacial. En el caso de Latinoamérica y los países en vías al desarrollo, estas condicionantes han sido: un crecimiento urbano acelerado, la desarticulación entre forma urbana y sistema de movilidad, una concentración de actividades en las áreas centrales y una segregación socioeconómica y espacial. Lo anterior provoca que las personas de una misma ciudad tengan experiencias de movilidad diferenciadas dependiendo de su ubicación en el espacio, su poder adquisitivo y de acceso al transporte público. Sumado a lo anterior, la concentración de actividades en el centro, el crecimiento de las periferias de forma desbordada y una infraestructura deficiente; hacen que la movilidad urbana se torne más crítica, esto se refleja en el aumento de los tiempos de viaje, la dificultad de acceso a las actividades cotidianas, como también en las mismas condiciones de traslado (Montezuma, 2003).

Contar con infraestructura y una planificación adecuada para el transporte urbano tanto privado como público es una tarea relevante para las ciudades latinoamericanas. Sabido es que, la formación desordenada de las grandes ciudades de la región trajo consigo la segregación de los habitantes a espacios periféricos con condiciones de acceso y movilidad deficientes; junto a esto, la expansión de vehículos motorizados (de carácter privado) ha generado problemas de congestión, aumento de accidentes y contaminación (Vasconcellos, 2016). A esto, se suman los sistemas de transporte público desregulados y poco eficientes, que entregan una experiencia de movilidad compleja para los habitantes, cuya visión y planeación carece de un conocimiento ampliado sobre las características de la ciudad, así como de los habitantes que se transitan por ella. Dichos efectos hacen necesario contar con medidas a nivel estatal que incentiven el uso del transporte público en los usuarios (Lupano y Sánchez, 2009), mediante proyectos e iniciativas que respondan a los usos y necesidades de todos los perfiles de usuarios.

En las últimas décadas del Siglo XX, los países de la región debieron asumir políticas restrictivas en la inversión pública, esto, para hacer frente a las crisis económicas mundiales de finales de las décadas de los ochenta y noventa, encausando los esfuerzos en potenciar la inversión privada. Esta

decisión generó problemáticas comunes a nivel de infraestructura debido a esta baja inversión, lo cual pueden ser observado en las condiciones estructurales de las principales ciudades del continente, lo cual afecta directamente al transporte público (Lupano y Sánchez, 2009).

“La situación de déficit de inversión en infraestructura hizo eclosión con la crisis económica casi generalizada en toda la región, iniciada a finales de la década de los ‘90 y que tuvo especial repercusión durante 2001 y 2002. Sin embargo, al influjo de la marcha de la economía internacional, muchas economías latinoamericanas retomaron un ritmo de crecimiento (...). Si bien dicho proceso se ha mantenido hasta el presente, las inversiones en infraestructura de transporte no han recuperado el ritmo necesario” (Lupano y Sánchez, 2009, p. 11).

La ciudad de Santiago no difiere en gran medida de las principales ciudades de Latinoamérica, si bien el país mantiene una imagen positiva internacionalmente, cuyos índices de crecimiento económico estructural son favorables y con una aparente estabilidad política⁹, aún existen muchos desafíos para el desarrollo urbano, que dan cuenta de ser un fenómeno no resuelto y multivariable, el cual debiese ser observado y resuelto considerando todas sus aristas.

La multiplicidad de variables asociadas a los espacios urbanos y en específico a la movilidad al interior de estos, son aspectos que no puede ser observados únicamente desde las problemáticas económica ni de infraestructura, existen también factores políticos, sociales y culturales que afectan el habitar en el espacio urbano y por tanto en la movilidad de los sujetos, estos aspectos deben ser susceptibles de análisis para así enfocar de manera integral las soluciones planteadas desde el Estado.

Ahora bien, la experiencia de movilidad no solo será mediada por factores económicos o por el nivel de planificación de una ciudad, también existen otros elementos que mejoran o dificultan esta experiencia, entre estos se encuentra la variable género, aspecto que será abordado en capítulos posteriores.

⁹ Como fue mencionado anteriormente, esta investigación fue realizada antes del 18 de octubre del año 2019, fecha que el país comenzó un proceso de movilizaciones, iniciado por las evasiones masivas en el Metro de Santiago debido al aumento en las tarifas del transporte público. Si bien, esta iniciativa que comenzó como una estrategia para demostrar el rechazo al alza de la tarifa, terminó por expresar el descontento social del país completo frente a la desigualdad estructural que viene siendo propiciada por la instalación del modelo neoliberal desde la dictadura de Pinochet y que se ha mantenido luego del retorno a la democracia.

Breve Historia del Transporte Público de la Ciudad de Santiago

Durante la segunda etapa del siglo XIX, Chile se encontraba viviendo un ciclo desarrollista cuyo enfoque era el de una modernización a través de la relación del Estado con el empresariado nacional, esta lógica potenció el proceso de urbanización de la ciudad ampliando así su territorio, lo cual hizo imperioso contar con modos de transporte que permitieran la circulación de las personas al interior de ésta. Desde el año 1857 se tiene registro de aquello con la aparición de una red de transporte llamada ***carros de sangre***, la cual consistía en una línea de tranvías propulsadas por caballos que circulaba por el centro de la ciudad, cuyo destino era la estación ferroviaria ubicada en la Estación Central¹⁰.

Al ser necesario contar con movilidad urbana para los habitantes, el municipio decide en el año 1860 crear una concesión de ***carros de sangre*** entre el poder local y un empresario (Henry Meiggs), creando nuevas líneas que permitían a los santiaguinos el traslado por los sectores más importantes de la ciudad, como eran Plaza de Armas, Mercado Central, Alameda y Estación Central (Prudent, 2018). Estos carros de tracción animal estuvieron en funcionamiento hasta inicios del Siglo XX, y si bien esta empresa aumentó su cobertura, la calidad del servicio era cuestionada por los habitantes de la ciudad, demandando problemas de frecuencia, limpieza, condición de los caballos y recorridos ineficientes (Castillo, Mardones y Vila, 2017).

Prudent (2018) señala que, debido a problemas de gestión de la firma, los cuales afectaban en la cobertura de la ciudad, en el año 1873 el presidente liberal Errázuriz Zañartu, decide comprarle a la EFS la administración de la red ferroviaria de trenes, con lo cual esta firma quedaría a cargo únicamente de las líneas de tranvías que operaban al interior de la ciudad de Santiago, transformándose así, en la Empresa del Ferrocarril Urbano (EFU).

Los conflictos recientemente mencionados, y junto al propio crecimiento de la ciudad, dejó en evidencia las falencias de esta modalidad de tranvía, fue así que para el año 1896 se inició la licitación municipal para un transporte de **tracción eléctrica**, cuyos oferentes debían presentar en

¹⁰ Ambos modos -tranvía y tren- eran operados por la Empresa de Ferrocarriles del Sur (EFS) cuya firma era de capitales nacionales, y, si bien su fin era posibilitar este transbordo, los santiaguinos usaban los ***carros de sangre*** por una multiplicidad de razones (Prudent, 2018).

su oferta, además del servicio de tranvías eléctricos, la implementación de alumbrado eléctrico para la ciudad de Santiago¹¹.



Fuente: Fotografía Patrimonial¹²



Fuente: Fotografía Patrimonial¹³

Paralelamente a estos tranvías, en el año 1910 se inicia paulatinamente el funcionamiento de carros a gasolina como competencia a los carros eléctricos regulados por el poder local. Doce años después comienza a funcionar un servicio de autobuses¹⁴ que realizaban un recorrido desde la Estación Central hasta la Iglesia San Francisco, operando hasta el año 1950.

Como fue expuesto, durante las primeras tres décadas del siglo XX, el Estado se caracterizaba por ser un agente cuyo rol era de control y gestión de la locomoción colectiva, pero no productor de ésta (Castillo y Vila, 2015). Situación que, debido a los acontecimientos de carácter mundial (Gran Depresión y la Segunda Guerra), se produce un cambio en este paradigma; los ideales desarrollistas que fueron iniciados con la llegada del frente popular en el año 1938 se profundizan con las nuevas políticas del gobierno de Pedro Aguirre Cerda, transformando así el nivel de intervención que hasta ese momento tenía el Estado con el *problema del tránsito*. Fue así, que en el año 1945 el Estado se

¹¹ La adjudicación (1899) de esta licitación fue a la firma de capital Ingles *Chilean Electric Company and Light Company* (Ch.E.T.L). En 1921, se produce una fusión entre la Ch.E.T.L y la CATE dando origen a la entonces Empresa Chilena de Electricidad (CHILECTRA), lo que hizo esta firma fue separar en distintos departamentos sus funciones, siendo uno de ellos el encargado de realizar la operación de los tranvías y su planificación (Prudent, 2018). Finalmente, en 1928 esta compañía pasó a capitales estadounidenses, esto, debido al impacto de la Primera Guerra Mundial. Esta compañía mantuvo la misma lógica de organización, donde la empresa se encontraba dividida según sus funciones, y para el año 1931, la división encargada de los tranvías eléctricos pasó a llamarse **Compañía de Tracción de Santiago (CTS)**.

¹² Descripción: Tranvía de dos pisos El Zorro Negro, recorrido Ñuñoa - Tobalaba, repleto de scouts. Autor: Linderholm., Karl Richard, fecha: 1915 en: <http://www.fotografiapatrimonial.cl/p/34035>

¹³ <http://www.fotografiapatrimonial.cl/p/4245>

¹⁴ Cuya estructura y colorido les adjudicó socialmente el nombre de **Gó dolas** o **Taguas**.

transforma en un empresario del transporte, a través de la intervención de la Compañía de Tracción de Santiago (CTS) para la posterior creación en 1947 de la **Empresa Nacional de Transportes (ENT)**. Bajo este proyecto, se incorporan nuevos modos, entre estos el **trolebús** (vehículos movidos a electricidad que contaban con ruedas neumáticas por lo cual no requerían de rieles ni de tendido eléctrico para su funcionamiento), permitiendo así una mayor cobertura para sectores de la capital que no contaban con la infraestructura requerida por los tranvías. Además, se incorpora en ese mismo año, una pequeña partida de cien vehículos diésel conocidos popularmente con el nombre de “*micros*”, llegando a ser estos, el modo de transporte más importante de la ciudad (Castillo, Mardones y Díaz, 2017).



Fuente: Archivo Central Andrés Bello¹⁵



Fuente: Museo Histórico Nacional¹⁶

Con la llegada al gobierno de Carlos Ibáñez, el mandatario proyectaba un programa reformista que buscaba posicionar al transporte como política pública, esto a través de la profundización de la estatización del servicio. Fue así como en 1953 inicia su funcionamiento la **Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE)**, la que vendrá a reemplazar las funciones de la ENT. La ETCE modificará el rol del Estado, el cual asumiría un papel central en la planeación de la movilidad de los habitantes de Santiago y las principales ciudades del país. Para esto, se crean nuevos aparatos administrativos que vendrán a sostener esta política, fue así como nació la **Subsecretaría de Transportes**, organismo que dependía del Ministerio de Economía, cuyas facultades estarían sobre el transporte en general y el público, a través del **Departamento de Transporte Caminero y Tránsito Público** (Castillo, Mardones y Díaz, 2017).

¹⁵ Trolebús de ETCE en Av. Irrarrázabal. Autor: Desconocido. En: <http://www.micropolis.cl/etiqueta/empresa-de-transportes-colectivos-del-estado/>

¹⁶Trolebús y locomoción colectiva (micros) en Alameda Esquina San Francisco. Fecha 1970. Autor Desconocido en: <http://www.micropolis.cl/transporte/troles/>

Con la llegada al poder de Alessandri, la lógica estatista-desarrollista de Ibáñez del Campo y de todos los gobiernos desde 1938, es modificada por una visión más liberal del Estado, esto provocó que el nuevo gobierno decidiera incorporar al mundo privado en diversos aspectos que hasta ese momento eran de carácter estatal. Uno de estos casos fue el de la ETCE, que para 1960 sufre una reestructuración amparándose en la crisis económica que sufría la firma estatal. Pese a sus intenciones de terminar con ETCE, con el terremoto ocurrido en 1960 la situación económica del país se vio fuertemente afectada, por lo cual en 1961 Alessandri se ve obligado a solicitar la inyección de dinero para esta empresa (Castillo, Mardones y Vila, 2017).

Aun cuando Alessandri buscaba limitar el funcionamiento de la empresa estatal, en un informe realizado por la comisión encargada de estudiar la locomoción colectiva, documento realizado bajo el marco del “Seminario del Gran Santiago” del año 1957, se recomendaba la mantención de la ETCE para cumplir con el Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS), herramienta de planificación urbana que buscaba mejorar las condiciones de habitabilidad y movilidad de los santiaguinos (puesto en marcha en el año 1960). Este plan proponía que la ETCE fuera parte importante del proyecto, situándola bajo la vigilancia de la Subsecretaría de Transporte (Castillo, Mardones y Vila, 2017).

El PRIS tenía dentro de sus objetivos, mejorar las condiciones de viabilidad de los santiaguinos. Esto sería posible con la creación de tres vías estructurales (radiocéntricas); Américo Vespucio, Dorsal y un anillo interior, y la erradicación de las industrias consideradas peligrosas del centro de la ciudad, dando así inicio a los conocidos centros industriales. Ahora bien, el proyecto más importante de este Plan fue la creación de un **tren subterráneo**, conocido como Metro de Santiago, el cual no se pondrá en construcción, hasta la llegada del siguiente gobierno de Frei Montalva (Castillo, Mardones y Vila, 2017). Es así como se inicia un proceso de auge de la planificación urbana, que Frei seguirá potenciando a través de la puesta en marcha de las obras para la construcción de la Línea 1 del Metro, la creación de la Oficina de Estudios y Proyectos Especiales Metropolitanos, y, la Comisión Metropolitana de Tránsito Rápido de Santiago, todo esto bajo el mando de Juan Antonio Parrochia¹⁷. Junto a lo anterior, Chile realiza un convenio en el marco de la “Alianza por el Progreso”¹⁸ entre la

¹⁷ Arquitecto y Urbanista Chileno, quien ideó y construyó el Metro de la Ciudad de Santiago. Ganador del Premio Nacional de Urbanismo en el año 1996, fue consultor de la Organización de las Naciones Unidas en temas de desarrollo urbano y profesor titular de la Universidad de Chile.

¹⁸ Programa de ayuda económica, política y social del Gobierno de Jhon F. Kennedy para Latinoamérica, (1961 – 1970), cuyo objetivo declarado era el mejoramiento de la vida de los habitantes del continente. El proyecto

Universidad de California y la Universidad Católica de Chile (PUC), a través del Programa de Cooperación Técnica Chile-California. Su producto inicial fue el *Informe de Mejoramiento del Servicio de Transporte en el Área Metropolitana de Santiago*, en éste, se expresa la importancia del desarrollo urbano en concordancia con el transporte, diagnosticando que una de las mayores problemáticas de los santiaguinos era el servicio de transporte de la ciudad y la congestión del tránsito (Castillo, 2016). Junto a esto, también se hace referencia a la falta de un actor centralizado que permitiera un vínculo con los empresarios para optimizar el sistema de transporte.

Junto a estas medidas, en 1965 Parrochia crea la primera **Encuesta Origen-Destino** de la ciudad, cuyo análisis daba cuenta de las precarias condiciones de la red vial, de la señalización, de los estacionamientos y problemas de accesibilidad en la ciudad (Castillo, Mardones y Vila, 2017). Junto a esto, también se deja ver la ineficiencia de los recorridos existentes en la ciudad, los cuales tenían una misma característica, la de origen y destino en el centro de la capital, dejando fuera de cobertura a los usuarios que no requerían llegar al centro, además de presentar problemas de congestión por la cantidad de buses circulando por el centro de la ciudad (Castillo, Mardones y Vila, 2017).

Respecto a los años del Presidente Salvador Allende, los autores Castillo, Mardones y Vila (2017), dan cuenta de su intención por la estatización total del transporte, esto se respaldaba bajo el nuevo enfoque socialista del gobierno. Dentro de los proyectos asociados a esta temática, se encontraba la expropiación de las empresas privadas del transporte, para así cumplir con el objetivo de transformar este ámbito en una política pública central del gobierno. Ésta, debía ser sensible a las necesidades de las capas más desfavorecidas de la sociedad y transformarse en un aspecto central para impulsar la nueva economía del país.

Durante este periodo comenzaron a surgir nuevas problemáticas, que, si bien algunas de ellas respondían a la calidad del transporte, otras tenían un matiz laboral. Éstas fueron las huelgas efectuadas por los trabajadores de empresas privadas del transporte, que demandaban mejoras salariales, así como también el cumplimiento de las leyes sociales. Para dar solución a estos conflictos, el Estado fue categórico en su intervención, dando solución a varias de las solicitudes de los trabajadores, a medida que las demandas fueron aconteciendo. El hostil ambiente entre los

de inversión consideraba a agencia de ayuda del Estados Unidos, Agencias financieras multilaterales (BID y otras) y el sector privado.

empresarios del transporte y el Estado, potenciaron una multiplicidad de huelgas a las cuales el gobierno tuvo que responder dando solución a diferentes demandas de los empresarios, para así asegurar el funcionamiento del transporte en las principales ciudades del país (Castillo, Mardones y Vila, 2017).

Uno de los hechos más complejos, ocurrió el 8 octubre del año 1972, cuando se inició un paro (cuya duración fue de un mes) de camioneros y transportistas, el cual, como lo mencionan Castillo, Mardones y Vila (2017), tuvo un matiz político muy importante, ya que el rol de la oposición y de Estados Unidos provocó una grieta en la estabilidad del gobierno.

Las huelgas del transporte privado se mantuvieron durante todo el tiempo que permaneció el gobierno de Salvador Allende, en donde los empresarios del transporte buscaron revertir el objetivo estatista del gobierno. Estas manifestaciones y conflictos terminaron por intensificar la polarización existente en el país.

Desde el 11 de septiembre del año 1973, fecha en la cual ocurre el golpe militar, el transporte sufrió importantes cambios. La ETCE fue intervenida por los militares desde el mismo día que fue bombardeada la Moneda¹⁹. Fue así como comienza el fin de la estatal, la cual dejará de operar a inicios de la década de los ochenta.

Durante la dictadura, con los avances de la inauguración de la Línea 1 del Metro, y la posterior puesta en marcha de Línea 2 , se buscaba dar un discurso cuyo carácter será el de una ciudad moderna, para lo cual se llevaron a cabo de dos grandes hitos, primero la erradicaciones de tomas y poblaciones existentes en la ciudad, expulsando arbitrariamente a cerca de 180 mil habitantes, los cuales fueron excluidos a las periferias generando problemas de cobertura, así como también impactando en el entramado social de los habitantes quienes debieron enfrentar la exclusión no solo territorial, sino que también social afectando directamente en la vida cotidiana de estos (Rodríguez y Winchester 2001). El segundo hecho, fue la creación del Ministerio de Transportes a través del Decreto de Ley N°557 (1974), bajo el argumento de la necesidad de un reordenamiento territorial a nivel nacional a través de la regionalización y la creación de entidades administrativas para su gestión.

¹⁹ Relatos realizados por funcionarios de la ETCE de la época, dan cuenta del uso de la estatal para el traslado de presos a distintos centros de encarcelamiento preparados por la dictadura.

Si bien se crea este aparato gubernamental, con la dictadura, el enfoque estatista del transporte pierde todo apoyo, dejando a manos de privados la movilidad de los santiaguinos. Fue así como se inicia el proceso de liberación total de este mercado, que inicialmente terminó con la regulación de rutas y frecuencias existentes, y para el año 1983 se liberaron también las tarifas.

Se esperaba que, bajo la lógica del mercado la oferta de servicios y la calidad de estos mismos se rigieran a nivel comercial, y por consecuencia los operadores deberían competir entre ellos en términos de la calidad y tarifas. Si bien, ésta cumplió con el objetivo de generar mayor oferta para los usuarios, provocó un aumento en el número de buses que transitaban por las calles²⁰, razón que se posibilitó debido a que *“En 1988 se eliminó el requisito de una autorización del Ministerio de Transportes para ingresar un vehículo u operar un nuevo recorrido”* (Díaz, Gómez-Lobo, y Velasco, 2004), generando así problemáticas de congestión, contaminación, y muy por el contrario de lo que se pensaba, el aumento en el valor de las tarifas (Díaz, Gómez-Lobo, y Velasco, 2004).

Junto a esto, en 1989 el Metro de Santiago, que, hasta ese entonces, su dirección general estaba bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas, pasa a ser sociedad anónima, siendo sus accionistas, la Corporación de Fomento de la Producción – CORFO y el fisco, representado por el Ministerio de Hacienda.

Con la llegada de la democracia al país, en el año 1990 se propone un nuevo sistema de transporte público, que buscará la regulación de este servicio público por parte del Estado. Para efectuar este cambio, el Estado saca de funcionamiento cerca de 2.600 buses que se encontraban en mal estado, crea una reglamentación de la operación de flota, introduce normas de emisión y comienza a regular las características de los buses según los recorridos que operaban²¹.

Bajo este contexto, se lleva a cabo la creación de la primera licitación de operación de recorridos de la década, en esta licitación el Estado era el encargado de establecer los recorridos (inicialmente se mantuvieron los de la década anterior), se imponía también la frecuencia mínima de cada uno de ellos (número mínimo de buses que debían salir por hora, por recorrido), la edad máxima de los

²⁰ Según Díaz, Gómez-Lobo y Velasco, en el estudio *“Micros en Santiago: De enemigo público a servicio público”*, 1979 operaban 5.185 buses, mientras que para el año 1990 esta cifra había aumentado a 13.698.

²¹ Esto quiere decir que cada recorrido, según sus características, debía ser operado por buses que cumplieran con las necesidades de capacidad del recorrido.

buses, su capacidad (número de pasajeros por bus) y una fórmula para establecer el cobro de tarifas. (Díaz, Gómez-Lobo, y Velasco 2004)²².

Otras de las iniciativas de aquella licitación, fue caracterizar a las micros del sistema con un color único (amarillo), así, los recorridos ya no tendrían solo un nombre asociados a su origen y destino, sino que también contaban con un número.

Durante las tres licitaciones de la época, se quiso mantener una de las principales características de movilidad de los usuarios: la cobertura, para esto se decidió por no alterar la malla de recorridos existentes desde iniciada la década, por lo cual para el año 2001 en la ciudad de Santiago operaban 316 recorridos de los cuales más del 90% eran micros amarillos y el número restante correspondía principalmente a recorridos del servicio Metro-Bus²³.

Frente a este contexto, se presenta otra problemática, la atomización de las empresas licitantes. Si bien, para participar de la licitación de un recorrido podían postular empresas, asociación gremiales o sindicatos, en la práctica la empresa que se adjudicaba la operación de un cierto recorrido podía estar compuesta por un sinnúmero de empresarios propietarios de buses, quienes se habían agrupado solo para fines licitatorios, dificultando así su relación del Estado (De Gregorio et al. 2017) Otra problemática fue la calidad de los buses, según datos de Díaz, Gómez-Lobo y Velasco (2004), para el año 2002 más de la mitad de los buses que operaban en la ciudad de Santiago llevaban ocho o más años operando, generando problemas de contaminación atmosférica y acústica. Una tercera problemática era el tránsito inseguro, según estadísticas entregadas en Díaz, Gómez-Lobo y Velasco (2004), cada bus que operaba en el sistema de transporte estaba involucrado en al menos un accidente al año, causas que podían venir desde diversos ámbitos: por ejemplo, la mantención del bus o la velocidad con la que conducían los choferes, quienes recibían pago por boleto cortado, lo cual hacía que estos corrieran por los pasajeros²⁴.

²² Uno de los problemas ocurridos en esta primera licitación, fue la baja en el número de buses operando en la ciudad, lo cual era crítico para los usuarios quienes estaban acostumbrados a esperar pocos minutos debido a la sobre oferta existente durante la década anterior.

²³ Recorridos cuya función era acercar a los usuarios a las líneas de Metro, cuyo transbordo entregaba una rebaja al momento de efectuarse el cambio de modo.

²⁴ En este argumento aparece la imagen del “sapo”, cuya función era informar a los conductores sobre el tiempo que había transcurrido desde que había pasado el mismo recorrido u otro que le competía en ruta o vía (De Gregorio et al., 2017).

Junto a lo anterior, otra de las problemáticas identificadas fue el valor de las tarifas, que, si bien eran reguladas, durante el último proceso licitatorio, éstas presentaron un aumento debido a una presunta colusión del gremio de micreros²⁵.

En resumen, la ciudad de Santiago contaba con diversas dificultades en cuanto al transporte público: *atomización del sistema, recorridos que atravesaban toda la ciudad en sentido ida y regreso, aglomeración en el centro de Santiago por la alta presencia de recorridos, competencia por los pasajeros, inseguridad para los conductores que manejaban el dinero del corte de boletos al interior del bus, mala calidad de los buses, junto con problemas de tráfico, congestión, contaminación y un valor del pasaje costoso para los santiaguinos*

Bajo este pasaje, el Estado decide hacer un cambio de paradigma en la lógica del sistema de transporte de la ciudad de Santiago, fue así como el primer proceso se inició en el año 2002 con el lanzamiento del Plan de Transporte Urbano de Santiago, en adelante PTUS, este nuevo modelo tenía dos grandes objetivos: *“Contribuir a mejorar la calidad de vida, tanto de los habitantes de Santiago, satisfaciendo la necesidad de movilidad de las personas mediante un sistema de transporte eficiente, en condiciones de equidad, calidad y seguridad, con sustentabilidad ambiental”* (Política y Plan de Transporte Urbano para Santiago 2000 – 2010, 2000), el cual sería posible a través de la reducción de la cantidad de recorridos extensos cuyo destino eran sectores laborales y de estudio, cobrando una tarifa justa, y reduciendo los niveles de contaminación (Jirón, 2014). Y como segundo objetivo se plantearon *“Corregir la disparidad de ingresos y la desigualdad de oportunidades para acceder a los servicios sociales básicos de la ciudad”* (Jirón, 2014, p.188), el que sería posible con la detección de las desigualdades económicas entre los usuarios a través de la conexión con las administraciones locales. Además de estos objetivos, el PTUS planificaba este modelo de movilidad incluyendo a los *buses, metro, automóviles, bicicletas, camiones de transporte y viajes a pie*. Esta proyección estaría acompañada por un proceso de participación ciudadana que permitiría conocer las necesidades cotidianas de los usuarios del transporte de la ciudad (Jirón, 2014).

Para su materialización, el 07 de abril del año 2003, a través del Instructivo Presidencial se crea el Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago. Este Instructivo le establece al Comité, la tarea de articular, coordinar y hacer seguimiento a las acciones, programas,

²⁵ La postulación de cada recorrido fue ofertada por solo *un titular*, el cual postulaba el valor más alto en la fórmula de tarifa, ya que sabían que no contaban con competencia.

medidas y demás del Plan de Transporte Urbano para la Ciudad de Santiago (Instructivo Presidencial, 2003). Para la puesta en marcha de este proyecto, se crea una Secretaría Ejecutiva cuya función era de coordinador del transporte de Santiago para la implementación del PTUS.

Dentro de este gran proyecto urbano, se encontraba el programa Transantiago, pero luego de diversos conflictos, se reemplazó al equipo que estaba a cargo de PTUS, y se implementó solo Transantiago, cuyo programa tenía por objetivo central, la *eficiencia del transporte público del Gran Santiago*²⁶, considerando variables como tiempo de viaje y agentes contaminantes. Para su implementación se ideó un modelo público- privado el cual era muy atractivo para empresarios internacionales y nacionales (De Gregorio et al., 2017).

Bajo este contexto, Jirón (2014) menciona que, desaparece la visión de ciudad concentrando los esfuerzos en la eficiencia del sistema de transporte y no en las condiciones de movilidad de los habitantes de la ciudad de Santiago.

Los inversionistas privados del programa Transantiago hicieron las mejoras viales y las empresas de transporte que fueron adjudicadas efectuaron la renovación de flota. Así se inició la etapa de modernización del transporte público de la ciudad de Santiago, centrando los esfuerzos en variables como comodidad, seguridad para pasajeros y transeúntes, eficiencia de los viajes y un sistema integrado de transporte que incluía inicialmente a los modos bus y trenes subterráneos en una tarifa integrada (SECTRA, 2013), lo cual permitía a los usuarios hacer transbordos (de metro a bus, bus a metro o bus a bus), sin tener que pagar otra tarifa completa (De Gregorio et al., 2017).

La nueva lógica del sistema de transporte buscaba la eficiencia del sistema por lo cual se terminó con los recorridos cuyos trazados eran muy extensos y se optó por una lógica Tronco Alimentadora, la cual organizaba al transporte capitalino en un sistema de servicios troncales y rutas alimentadoras. Así, Metro sería un servicio troncal junto a los recorridos especiales que realizaban viajes de norte a sur y de este a oeste, mientras que las rutas locales serían los buses alimentadores, los cuales sacaban a las personas de los sectores periféricos y los trasladaban hasta los ejes donde se encontraban estos servicios troncales o la red de Metro. La eficiencia sería demostrada en el ahorro de combustibles, kilómetros y en la disminución de los tiempos de viaje, ya que los usuarios

²⁶ Por Gran Santiago se entiende a todas las comunas de la provincia de Santiago más la comuna de San Bernardo: Capital de la Provincia de Maipo y Puente Alto: Capital de la Provincia Cordillera.

podrían organizar de mejor manera sus traslados, realizando transbordos para acortar los kilómetros recorridos y por consecuencia disminuir el tiempo²⁷.

Este nuevo sistema sería regulado por una autoridad central, alojada en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones - MTT cuyo nombre inicial fue Coordinación Transantiago, pero operado por empresas privadas a través de una licitación (2005). Inicialmente el sistema partió con quince empresas, de estas, cinco operaban servicios troncales y diez tenían a cargo una zona del Gran Santiago (Jirón, 2014).

El sistema comenzó a operar el 10 de febrero del año 2007, este inicio fue caótico por diversos motivos, expertos hablan de una implementación muy rotunda, poca planificación desde las bases para comprender los patrones de movilidad de los usuarios (dando por asumidos aspectos que son de carácter subjetivos), así como la dominación de análisis cuyos modelos de transporte buscaban eficientar el sistema en cuanto a costos de operación (De Gregorio et al. 2017).

Transantiago no consideró en su planificación las lógicas que están por fuera de los viajes cuyo propósito son diferentes de los realizados con fines laborales o educativos, tampoco consideró los desplazamientos entre zonas, asumiendo que la gran mayoría de los usuarios requerían hacer viajes al centro de la capital. Paola Jirón (2014) sostiene que, la forma en que viajan las personas no siempre responde a una lógica eficiente, existen prácticas que ocurren antes, durante y después del viaje que hacen que las personas decidan por un modo de transporte o estrategia de viaje.

Así también, el hecho de estar obligados a realizar transbordos no fue un aspecto positivo para los habitantes de la ciudad, esto generaba sentimientos de incertidumbre, que no eran opacados por la promesa de un menor tiempo de viaje. Además, los tiempos de espera aumentaron respecto al antiguo sistema. Todas estas situaciones hicieron de la experiencia de viaje un aspecto crítico para el habitar en la ciudad de Santiago (Jirón 2014).

En suma, se implementó un sistema de transporte con varias deficiencias que la autoridad a cargo ha buscado mejorar. Una de estas acciones ocurrió en el año 2012 cuando comienza a operar la nueva licitación del sistema. Esta buscó terminar con los aspectos negativos de la anterior licitación, terminando con la lógica tronco-alimentadora. Si bien, aún es posible encontrar recorridos cuya

²⁷ Dentro de los beneficios de esta lógica, estaba que las personas podían demorar menos tiempo que antes, sin verse en la obligación de pagar más, ya que los transbordos no consideraban el cobro de la tarifa (en el caso de hacer combinación con metro, inicialmente en ciertos horarios se debía pagar un pequeño recargo de 20 pesos para hacer uso de este modo, pero este valor estaba muy por debajo de lo que saldría hacer transbordos con el antiguo sistema).

lógica es local (operan solo dentro de una comuna o sector) el objetivo de la licitación del 2012 fue eliminar el número de transbordos, manteniendo la eficiencia de los recorridos para que este tipo de concesiones sigan siendo atractivas para las empresas del rubro (De Gregorio et al. 2017).

Para este cambio de paradigma, se reemplazó a la Coordinación General del Sistema de Transporte de Santiago que regulaba el programa Transantiago, por una única institucionalidad llamada Directorio de Transporte Público Metropolitano - DTPM²⁸ (Instructivo Presidencial 2013).

Junto a lo anterior, desde el año 2017, se incorporó a la tarifa integrada del sistema de transportes del Gran Santiago, el servicio de Tren Central, Alameda – Nos. Este servicio, integrar un nuevo medio de transportes para los habitantes del centro sur-poniente de la capital.

Si bien, el sistema ha mejorado respecto de lo ocurrido durante los primeros años de su implementación, aún existen aspectos relevantes que deben ser abordados por la autoridad. Entre estos, se encuentran las variables de tipo cualitativas de la experiencia de viaje de los usuarios. Sabido es, que las razones por la cual una persona utiliza el transporte público pueden ser variadas, existen razones económicas, sociales, culturales o medioambientales que deben ser consideradas a la hora de planificar el sistema de transporte público del Gran Santiago.

De estas características, podemos señalar que su consideración no es parte de los requerimientos contractuales de las actuales licitaciones del sistema²⁹, por lo cual queda sujeto a la voluntad institucional y de los licitantes, su incorporación en la planificación del sistema.

²⁸ Para más información, ingresar a la página web de esta institución: <https://www.dtpm.cl>.

²⁹ Para revisión de los contratos, ver: <http://www.dtpm.cl/index.php/documentos/contratos>

Actual institucionalidad que regula el Transporte Público del Gran Santiago

Como ya fue mencionado, actualmente el Sistema de Transporte Público del Gran Santiago funciona como una red intermodal integrada, que considera tres medios de transporte: buses, tren subterráneo y tren de superficie. El primero de estos, es operado por seis empresas concesionarias de buses³⁰, el tren subterráneo se encuentra bajo la operación de Metro de Santiago S.A. y el tren de superficie es manejado por Tren Central, filial de EFE, a través del servicio Alameda-Nos, todos ellos bajo un único medio de pago (tarjeta bip).

El sistema contempla 2.353 Km² del Gran Santiago, operando en las 32 comuna de la provincia de Santiago, junto a la comuna de Puente Alto de la Provincia Cordillera y San Bernardo de la Provincia Maipo (que ambas cubren cerca de 680 Km²), entregando cobertura a cerca de 7 millones de personas (Informe de Gestión, Directorio de Transporte Público Metropolitano 2018).

Respecto a los viajes realizados, el sistema de transporte mueve a cerca de 5,7 millones de usuarios, generando más de mil millones de viajes anuales, y 3,7 millones de viajes diarios. Hoy en día, el sistema cuenta con 380 recorridos de buses, 6 líneas de metro, y el servicio de Tren Central Alameda-Nos.

El diseño, planificación y regulación de esta red intermodal está a cargo del Directorio de Transporte Público Metropolitano - DTPM, programa de la Subsecretaría de Transportes, organismo dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. A continuación, se entrega una descripción del rol que cumple cada una de estas instituciones en el cumplimiento de esta política pública.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

El Ministerio está integrado por dos Subsecretarías; Transportes y Telecomunicaciones, dieciséis Secretarías Regionales Ministeriales y la Junta de Aeronáutica Civil (JAC). Su función ministerial es *“Proponer las políticas nacionales en materias de transportes y telecomunicaciones, de acuerdo a las directrices del Gobierno y ejercer la dirección y control de su puesta en práctica; supervisar las empresas públicas y privadas que operen medios de transportes y comunicaciones en el país, y coordinar y promover el desarrollo de estas actividades y controlar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y normas pertinentes”* (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).

³⁰ Subus Chile, Buses Vule, Express de Santiago Uno, MetBus, Redbus y STP Santiago.

Adicionalmente, el Ministerio sirve de vínculo entre el Gobierno y las empresas autónomas como Ferrocarriles del Estado, Metro S.A., Correos de Chile y las diez empresas portuarias creadas a partir de la reestructuración de Emporchi (Empresa Portuaria de Chile).

En lo que respecta a las secretarías ministeriales, estas son órganos desconcentrados del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en cada región del país, las que son dirigidas por un Subsecretario Regional Ministerial, el cual posee la condición de representante del Ministerio en éstas. Además, éste colabora y está subordinado al Intendente Regional en todo lo que respecta a la elaboración, ejecución y coordinación de las políticas, planes, presupuestos, proyectos de desarrollo y toda materia competente al Gobierno Regional.

A nivel central, la Subsecretaría de Transportes tiene como objetivo *“Promover el desarrollo de sistemas de transportes eficientes, seguros y sustentables, a través de la definición de políticas y normas y del control de su cumplimiento, para contribuir a la integración territorial del país, favorecer el desarrollo económico y asegurar servicios de alta calidad a los usuarios”* (Subsecretaría de Transportes).

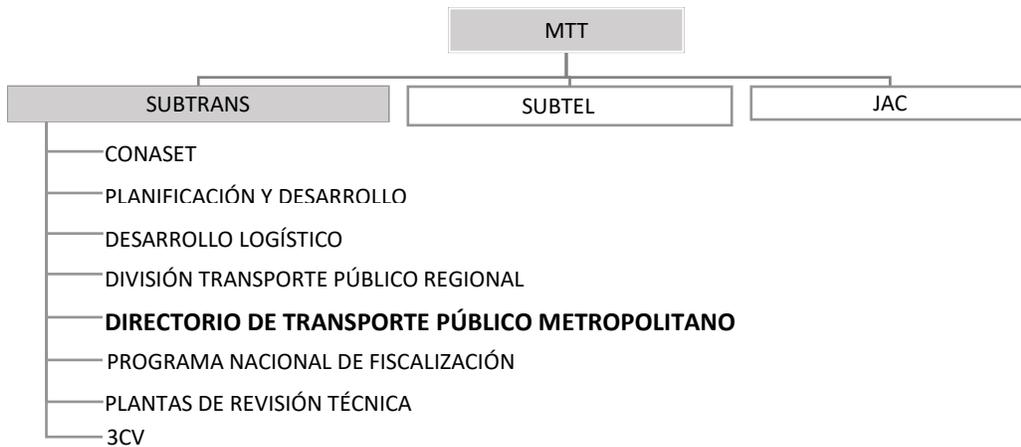
En lo que refiere a la Subsecretaría de Telecomunicaciones, ésta tiene por objetivo *“Coordinar, promover, fomentar y desarrollar las telecomunicaciones en Chile, transformando a este sector en motor para el desarrollo económico y social del país”* (Subsecretaría de Telecomunicaciones). A su vez, la Junta de Aeronáutica Civil tiene como misión *“Ejercer la dirección superior de la aviación civil en Chile, gestionando políticas públicas que promuevan su desarrollo y, especialmente, el del transporte aéreo comercial nacional e internacional, con el fin de que exista la mayor cantidad de servicios aéreos accesibles, eficientes, competitivos, seguros y de calidad, en beneficio de los usuarios de este modo de transporte”* (Junta de Aeronáutica Civil).

Bajo este contexto institucional, y para aportar en la comprensión de la movilidad de las mujeres que deben hacer uso del sistema de transporte público para cumplir con sus labores productivas y reproductivas en el Gran Santiago, debemos centrarnos en la Subsecretaría de Transportes, en específico en el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), entidad encargada de *“Articular, coordinar y supervisar las acciones, programas y medidas tendientes a gestionar el transporte público mayor de la ciudad de Santiago, derivadas de las acciones propias, así como de diversos sectores y entes públicos y privados”* (Directorio de Transporte Público Metropolitano).

Siendo éste, el facultado para establecer medidas que aporten a una movilidad que responda a las necesidades de todas y todos los habitantes de la ciudad, sin importar las razones, necesidades o condiciones que éstos tengan al hacer uso del servicio.

Subsecretaría de Transportes:

Actualmente, la Subsecretaría cuenta con ocho áreas de gestión (Programas): CONASET (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito), Planificación y Desarrollo, Desarrollo Logístico, División de Transporte Público Regional, Directorio de Transporte Público Metropolitano, Programa Nacional de Fiscalización, Plantas de Revisión Técnicas, y 3CV, cada una con un estatuto distinto.



Directorio de Transporte Público Metropolitano:

Este Directorio, es la institucionalidad encargada del diseño, planificación y control del sistema de transporte público del Gran Santiago. Para comprender su funcionamiento, debemos revisar algunos años más atrás. Como fue mencionado en apartados anteriores, el gobierno de Ricardo Lagos Escobar lanza en el año 2002 el Plan de Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago (PTUS). Este Plan se sustenta bajo el argumento que la ciudad de Santiago requiere de un sistema de transporte que sea eficiente, moderno, sustentable económica y ambientalmente, y que cumpla con los requerimientos de movilidad, accesibilidad y calidad que los habitantes de la ciudad demandan (Instructivo Presidencial 2003). Para esto, se requirió de una reestructuración y renovación integral del sistema de transporte que permitiera entregar estándares de eficiencia y modernidad que exigía el desarrollo urbano de esta ciudad (Instructivo Presidencial 2003).

Bajo este contexto, aparece la **Coordinación de Transantiago**, nombre con el cual se denominó al nuevo sistema de transporte integrado del Gran Santiago (inicialmente estaba integrado por buses

y metro bajo solo una modalidad de pago llamada tarjeta bip). Esta coordinación fue la secretaría ejecutiva que cumplía el rol de soporte técnico para el Comité de Ministros, en el proyecto Transantiago.

El año 2012, luego de la evaluación al funcionamiento del sistema de transporte, se toma la decisión de hacer un rediseño al sistema, tanto de los buses, como de sus servicios complementarios (medio de acceso: tarjeta bip, servicios tecnológicos, sistema de validación, y redes de comercialización y carga y contabilización de los recursos del sistema). Dicha reestructuración tuvo como principales lineamientos; la reducción global de los costos, la focalización de la operación en la calidad del servicio y en el rol del concesionario de buses, junto con reconocer las necesidades de adecuación del sistema de transporte capitalino a las necesidades cambiantes de la población y al dinamismo de la ciudad (Instructivo Presidencial 2013). Para este nuevo diseño, se consideró la necesidad de una institucionalidad que fuera capaz de cumplir con estos objetivos, facultada para velar por el correcto cumplimiento de los lineamientos propuestos y de representar a la ciudadanía en sus demandas de movilidad. Fue así, como a través del Instructivo Presidencial del 16 de abril del año 2013, se crea el **Directorio de Transporte Público Metropolitano -DTPM**, el cual viene a reemplazar en su quehacer a la **Coordinación Transantiago**, consiguiendo mayor capacidad de regulación y supervisión del sistema de transporte. Bajo este escenario, su actual misión es la de *“(...) articular, coordinar y hacer seguimiento a las acciones, programas y medidas que están repartidas entre diversos actores públicos y privados, para gestionar de manera centralizada el Transporte Público de la ciudad de Santiago, analizarlo integralmente y coordinar adecuadamente los diferentes modos que participan del Sistema.* (Informe de Gestión DTPM, 2018). Cuya función principal es la del *“(...) organismo encargado de articular, coordinar y supervisar las acciones, programas y medidas tendientes a gestionar el transporte público mayor de la ciudad de Santiago, derivadas de las acciones propias, así como de diversos sectores y entes públicos y privados”* (Ibid. 2018). Su composición y funciones específicas se encuentran en el Anexo N°1.

Durante el año 2015, se efectuaron modificaciones al Instructivo Presidencial con el objetivo de concretar una estructura organizacional que diera continuidad al Sistema y enfrentara el proceso de planificación integral de futuras modificaciones. Para esto, se decide ampliar las capacidades del Directorio, agregando nuevas divisiones en su interior, quedando conformado por una Secretaría Ejecutiva, una Secretaría Técnica y un Consejo Consultivo de la Sociedad Civil (Ibid. 2018).

En el caso de la **Secretaría Ejecutiva**, ésta es el órgano ejecutor del DTPM y está liderada por el o la director(a) de Transporte Público Metropolitano. Su rol es la regulación, el control y la supervisión de las concesiones y servicios complementarios del Sistema de Transporte Público de Santiago (sus funciones se encuentran en el Anexo N°1).

En lo que respecta a la **Secretaría Técnica**, ésta tiene el mandato de planificar integralmente las modificaciones al Sistema de Transporte Público de Santiago y liderar el desarrollo de los futuros procesos de concesión de uso de vías y servicios complementarios, y está dirigida por el o la secretario(a) Técnico(a) (sus funciones se encuentran en el Anexo N°1).

El **Consejo Consultivo de la Sociedad Civil** es una entidad que tiene como función analizar, presentar propuestas y asesorar a la Secretaría Técnica y Ejecutiva, respecto de las decisiones sobre la continuidad de los servicios que componen el Sistema de Transporte Público. Uno de los objetivos de este Consejo es contar con la participación de representantes de distintos sectores de la sociedad civil, para aportar desde su propia mirada acerca del transporte público capitalino, y enriquecer así la discusión respecto a éste (sus funciones se encuentran en el Anexo N°1).

Enfoque de género en el Estado

Bajo la necesidad de responder internacionalmente a los requerimientos de mayor justicia y equidad de género, el Estado de Chile y todas sus instituciones adhiere a diversos convenios que abogan por esta necesidad. Entre estos, se encuentra el convenio impulsado por la Organización de las Naciones Unidas – ONU, quien ha asumido un rol central en la creación de un marco jurídico internacional que proteja los derechos de las mujeres a nivel planetario. Esto se ha materializado con cuatro conferencias mundiales, siendo la última la de **Beijing** en el año 1995, en ella, se consolidaron los avances de los países participantes y se generó un plan de revisión de las políticas enfocadas en la protección de las mujeres como un derecho de éstas. Este plan consideró la revisión de las políticas para el año 2015 (**Beijing+20**), donde fue posible constatar que, si bien se ha avanzado en los compromisos normativos en temas de derechos humanos para las mujeres, aún queda un trabajo importante para alcanzar la equidad de género. Requiriendo avanzar en materias de protección para que éstas puedan acceder a servicios seguros y de calidad, lo cual, interpela directamente a los servicios de transporte, espacio en el cual aún se pueden observar condiciones de inseguridad para ellas.

Junto a lo anterior, mediante el tratado internacional de las Naciones Unidas denominado **Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer - CEDAW**, se creó la Carta Internacional de los Derechos de la Mujer. Esta misiva fue creada a fines del año 1979 y entró en vigor el año 1981. En su primer artículo, se define como discriminación contra la mujer:

“toda distinción, exclusión o restricción basada en el sexo que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio por la mujer, independientemente de su estado civil, sobre la base de la igualdad del hombre y la mujer, de los derechos humanos y las libertades fundamentales en las esferas política, económica, social, cultural y civil o en cualquier otra esfera”
(CEDAW, 1979).

Esta Carta se perfiló como un instrumento central para la legitimidad e institucionalidad del género en todos los países Latinoamericanos. De acuerdo con la evaluación realizada en el año 2012, el comité de esta convención solicitó a Chile la aplicación de las obligaciones propuestas en esta carta, donde requiere que Chile genere estrategias y un plan de acción para prevenir y eliminar todas las formas de violencia contra la mujer.

Otra convención de la cual Chile es partícipe es la Convención Internacional para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer, dicho acuerdo creó un convenio que lleva por nombre **“Convenio Belém do Pará”**, el cual se materializó en el año 1994 bajo la aprobación de la Asamblea General de la OEA en Brasil, dicho convenio solicita la inclusión de la seguridad para las mujeres tanto en el ámbito público como privado. Para hacer seguimiento a estos acuerdos, se crea el **“Mecanismo de seguimiento de la convención de Belém do Pará” – MESECVI**, el cual tiene la facultad de recomendar y hacer observaciones a los países que adhieren a ella, respecto al cumplimiento de este convenio.

Otro de los acuerdos en los cuales participa Chile, son los **Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS**, los cuales son una iniciativa de las Naciones Unidas para dar continuidad a los Objetivos de Desarrollo del Milenio - ODM. En septiembre del año 2015, se aprobó en Nueva York una agenda que lleva por título **“Transformar Nuestro Mundo: La agenda 2030 para el desarrollo sostenible”** (que entró en vigor el año 2016), dentro de ésta se encuentran diecisiete objetivos ODS, siendo el objetivo número cinco: *“Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas”*, y su objetivo número once es: *“Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”*, entre las metas de este objetivo se encuentra: *“De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”*. Dichos propósitos requieren directamente del quehacer de la Subsecretaría de Transportes y todos sus programas a nivel nacional, mandatándola a generar estrategias para transversalizar el enfoque de género en la institución y así mejorar la experiencia de movilidad de todas y todos los usuarios del sistema de transporte público del país.

Para dar cumplimiento a los convenios en los cuales Chile está incorporado, han existido diversos instrumentos estatales, entre ellos, el **“Programa de Gobierno 2014 – 2018”** de la presidenta Michelle Bachelet. Este programa consideró una Agenda de Género para abordar diversos elementos que potencian las desigualdades de género en el ámbito cultural, político y laboral, dicha agenda mandató a todos los Ministerios y Servicios a dar cumplimiento a ésta, tanto en lo legislativo como en lo técnico.

Durante el año 2018, se crea el “Plan Nacional de Igualdad entre hombres y mujeres 2018 – 2030”, documento realizado por el Ministerio de la Mujer y Equidad de Género, el cual solicita la incorporación del enfoque de género en todas las políticas, planes y programas de los distintos sectores de la administración pública. Para que este objetivo fuera posible, se generaron instrumentos de apoyo para la transversalización del enfoque de género en todas las instituciones estatales. Entre estos instrumentos se encuentra: el PMG de Equidad de Género, el Plan de Igualdad de Oportunidades y la Agenda Gubernamental de Género.

Género en la Subsecretaría de Transportes y sus programas

La Subsecretaría de Transportes, en su búsqueda por transversalizar el enfoque de género en la institución, cuenta con una **Unidad de Género** que comenzó su funcionamiento en el año 2016. Esta área se encuentra al interior de la Coordinación de Usuarios de esta Subsecretaría, la cual trabaja transversalmente con cada uno de los programas (recordemos que el DTPM es uno de estos).



Esta Unidad, tiene la responsabilidad de impulsar el desarrollo y planificación de un sistema de transportes que responda a las necesidades de todas y todos en aspectos relevantes como la movilidad, la accesibilidad, la seguridad y la eficiencia (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones). Ésta, junto a los ocho programas de la subsecretaría, han impulsado diferentes acciones e instrumentos ministeriales para lograr su misión dentro de la organización. Entre sus productos más importantes se encuentran: la “Política de Equidad de Género en Transportes”, la “Agenda de Género” y el “PMG Indicador de Equidad de Género”. A continuación, se presentan estos instrumentos que buscan la instalación del enfoque de género en la institución.

Instrumentos ministeriales para la instalación del enfoque de género:

Bajo el marco del Plan Nacional de Igualdad entre Hombres y Mujeres 2018 – 2030³¹, el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, lanzó recientemente (marzo 2018) la “Política de Equidad de Género en Transportes”³², en ésta, el ministerio se plantea como objetivo “*Contribuir a disminuir y eliminar brechas, barreras e inequidades existentes entre los géneros en el sistema de transportes*” (p. 53). En dicho documento, se presenta la necesidad de incluir la perspectiva de género en el quehacer de la institución, y así fomentar la igualdad y autonomía de mujeres y niñas. Buscando disminuir las brechas e inequidades entre los géneros mediante la transversalización del enfoque en toda la institución, para así actuar coherentemente mediante políticas que promuevan la equidad en aspectos como la movilidad, la accesibilidad, la seguridad y la eficiencia de los sistemas de transportes (Ibid. 2018).

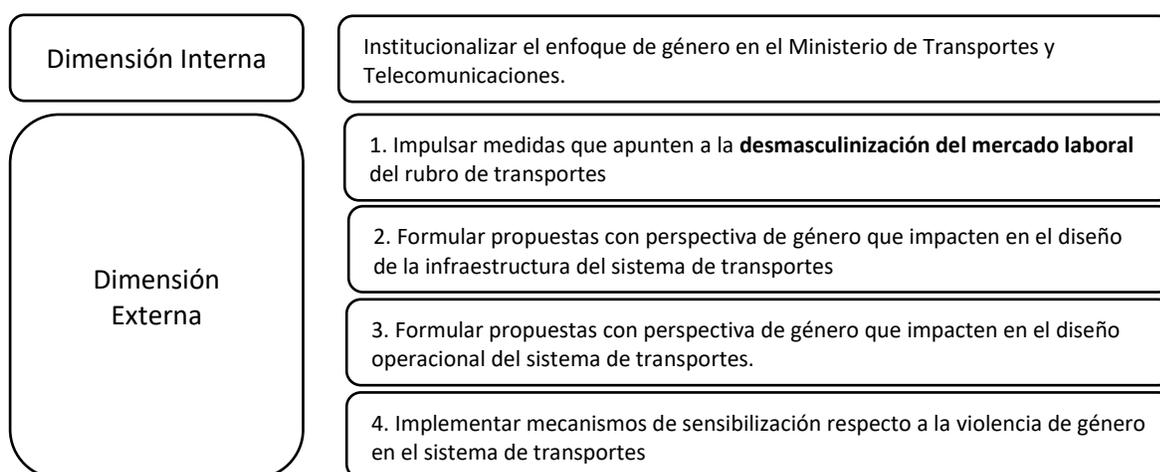
Esta política busca incluir la variable género en la corriente principal del Ministerio a través de dos principales dimensiones. Una es la dimensión **interna**, la cual considera la **institucionalización del enfoque de género** en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de la consolidación institucional de esta temática por medio de los instrumentos de gestión al interior de los equipos de trabajo, capacitación en la temática, su incorporación en el presupuesto, entre otros. La dimensión **externa**, busca propiciar una movilidad de carácter inclusivo a nivel rural como urbano, entregando condiciones del servicio que reconozcan de manera diferenciada las necesidades de todas y todos (Ibid. 2018). Ahora bien, para lograr la dimensión externa, se requiere de un trabajo constante de la dimensión interna, para así asegurar que la institución esté ocupada por funcionarios comprometidos y convencidos de la necesidad de un enfoque de género en la aplicación del servicio entregado.

En específico, la **dimensión Interna** (Institucional) de la política, establece la necesidad de “*generar modificaciones y/o actualizaciones de la gestión interna de la institución, que implique cambios que permitan generar espacios laborales más igualitarios y a su vez esto permee en las actividades de cada unidad*” (Ibid. p. 51). Esta propuesta requiere de iniciativas a nivel interno que posibiliten este

³¹ Documento disponible en: <https://biblioteca.digital.gob.cl/handle/123456789/3645>

³² Documento disponible en: https://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2018/06/Politica_Equidad_Genero_Transportes.pdf

cambio de paradigma, el cual permita permear a toda la institución mediante la sensibilización y posicionamiento de la temática al interior del ministerio, ya sea a nivel de relaciones laborales, vida laboral, como también en el proceso de diseño, seguimiento y evaluación de las políticas públicas asociadas a la movilidad. Por su parte, la **dimensión externa** (ciudadanía y medios de transportes) busca “(...) *implementar sistemas de transportes que reconozcan, por una parte, las distintas formas de movilizarse considerando los diversos modos de transportes disponibles³³, y por otra, la existencia de diferentes actores³⁴ que son parte activa de estos sistemas*” (Ibid. p. 52). A continuación, se presentan los objetivos estratégicos de las dimensiones mencionadas:



Cada objetivo estratégico cuenta con líneas estratégicas que pretender concretizar el objetivo propuesto³⁵.

Para lograr el objetivo final de la política, la subsecretaría de transportes se planteó el desafío de identificar aquellos obstáculos que complejizan la movilidad de los géneros, y de esta forma apuntar a una planificación o corrección de proyectos de transporte, considerando estos aspectos (Política

³³ La Política considera como modos de transporte a: Transporte Público Urbano Mayor / Transporte Público Menor/ Transporte Público Interurbano/ Transporte Público Rural y en Zonas Aisladas / Transporte Privado Remunerado (incluido transporte escolar) /Transporte Privado No Remunerado / Transporte de Carga por Carretera/ Transporte Ferroviario (incluidos los ferrocarriles suburbanos) /Transporte Marítimo / Transporte Aéreo /Transporte en Modos No Motorizados.

³⁴ La política establece como actores del Transporte a: Usuarios y usuarias, organizados y no organizados, de los distintos modos de transportes/ Empresas que prestan servicios de transporte/Instituciones sectoriales, nacionales y locales y Organizaciones Privadas y Organismos Internacionales.

³⁵ Para conocer el detalle de esta política, es posible descargarla desde : https://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2018/06/Politica_Equidad_Genero_Transportes.pdf

de Equidad de Género en el Transporte, 2018). El primero de los pasos realizados, fue el análisis de la Encuesta Origen Destino de la Región Metropolitana, donde fue posible identificar ciertas brechas y similitudes en la movilidad de los habitantes según género. En el próximo apartado, se entrega una interpretación al análisis desarrollado por el Directorio de Transporte Público Metropolitano.

Posterior al lanzamiento de la Política (marzo 2018), la Subsecretaría de Transportes presentó en noviembre del mismo año, la “Agenda para la Política de Equidad de Género en Transportes”. Este documento resultó de un trabajo institucional coordinado por la Unidad de Género y todos los programas de la Subsecretaría de Transportes, donde el Directorio de Transporte Público Metropolitano se comprometió a diversas actividades.

En esta agenda, cada programa de la Subsecretaría de Transportes se comprometió mediante actividades específicas y calendarizadas, a dar cumplimiento a cada uno de los objetivos estratégicos de la política, tanto de la dimensión interna como externa³⁶.

Además de lo anterior, de igual forma que todas las carteras de gobierno, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (Subsecretarías de Transportes, Telecomunicaciones y JAC), adhiere al Programa de Mejoramiento de la Gestión - PMG³⁷ de la Dirección de Presupuestos - DIPRES (Ley N°19.553). Éste, junto con los indicadores asociados al quehacer de cada cartera, considera un grupo de indicadores transversales, dentro de los cuales se encuentra el “Porcentaje de medidas para la igualdad de género del Programa de Trabajo implementadas en el año t”, dicho indicador tiene como objetivo medir e informar el porcentaje de medidas realizadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que busquen conseguir la igualdad de género en cada área de la institución. Su descripción se encuentra contenida en el Anexo N°2.

La presente investigación, buscó identificar cómo esta política responde a las necesidades de las mujeres que desarrollan actividades productivas y reproductivas y que utilizan el sistema de transporte público del Gran Santiago, para conocer la actual implicancia que ha tenido su

³⁶ Para conocer el detalle de la Agenda para la Política de Equidad de Género en Transportes, revisar: <http://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2018/11/Agenda-PEGT-2018-2022.pdf>

³⁷ Para revisar el PMG de la Subsecretaría de Transportes, es posible descargar este documento en: http://www.dipres.gob.cl/597/articles-176642_doc_pdf.pdf

formulación en la experiencia de viajes de estas mujeres a través de la Agenda propuesta y los indicadores transversales del programa de mejoramiento de la gestión.

Análisis con perspectiva de género a la Encuesta Origen Destino Región Metropolitana

Como fue mencionado, durante el proceso de construcción de la Política de Equidad de Género en Transportes, el Directorio de Transporte Público Metropolitano, realizó un análisis con perspectiva de género de la Encuesta Origen Destino de la Región Metropolitana, cuyo objetivo fue contar con un diagnóstico inicial que permitiera identificar las condiciones de movilidad de hombres y mujeres del Gran Santiago, determinando patrones y brechas relevantes que pueden ser sustanciales para el trabajo de planificación del transporte en la ciudad de Santiago.

Actualmente, esta encuesta es uno de los principales recursos para conocer la movilidad de los habitantes y usada como principal herramienta de planificación en transporte. Si bien su proyecto inicial consideraba únicamente a la ciudad de Santiago, actualmente este estudio es realizado a nivel nacional considerando a todas las regiones del país, cuyo levantamiento ocurre cada diez años.

La versión más actualizada para la Región Metropolitana es del año 2012, la cual fue solicitada por el Ministerio de Planificación y Cooperación (MIDEPLAN), organismo asesorado SECTRA, programa de la Subsecretaría de Transportes, quien encargó a la Universidad Alberto Hurtado la “Actualización y Recolección de Información del Sistema de Transporte Urbano, Etapa IX de Encuestas de Origen y Destino de Viajes”; el cual corresponde a **la Encuesta de Movilidad para el Gran Santiago 2012**. El objetivo de esta encuesta es contar con datos de tipo cuantitativos, sobre las características de la demanda de transporte urbano, información de vital importancia para la detección y diseño de proyectos de inversión y políticas de transporte público urbano (EOD, 2012).

Respecto a la metodología, esta se focaliza son encuestas en hogares, cuya selección es aleatoria basándose en un marco muestral que considera los predios urbanos de tipo habitacional correspondientes a las cuarenta y cinco comunas³⁸ consideradas³⁹. Con esta información fue posible

³⁸ 32 comunas de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto, San Bernardo, Lampa, Colina, Pirque, Calera de Tango, Buin, Padre Hurtado, Peñaflo, Talagante, El Monte, Isla de Maipo y Melipilla.

³⁹ Dicha información fue obtenida del registro de predios declarados en Servicio de Impuestos Internos del año 2010.

determinar un tamaño muestral de 18.000 encuestas, de las cuales 11.000 debían recolectar información de días laborales en temporada normal y 7.000 en fin de semana de temporada normal y estival (entre enero y febrero 2013). La muestra final recogida fue de 18.264 hogares, de los cuales 11.246 entregaron información de los días laborales en temporada normal y 7.018 de fines de semana y estival, se consideraron tres niveles de agregación espacial; 7 sectores, 45 comunas y 866 zonas. (EOD, 2012). Junto a la encuesta en hogares, también se realizaron encuestas de interceptación en el cordón externo, mediciones de niveles de servicio y un catastro de servicios de transporte público.

SECTRA deja a disposición los resultados, así como también las bases de datos y cuestionarios (hogar y personal) para uso público, siendo posible descargar desde su página web, todos los materiales necesarios.⁴⁰A continuación, se presentan seis de las principales conclusiones que se derivan de este trabajo analítico y que pueden ser de utilidad para observar la problemática abordada en esta investigación.

- **Las mujeres realizan mayor número de viajes⁴¹ que los hombres:**

El 47% (53.804 viajes) de los viajes descritos en la muestra, fueron realizados por hombres, mientras que el 53% (59.778 viajes) fue realizado por mujeres. Lo cual puede ser explicado por labores de carácter reproductivo donde el 65% de los viajes cuyo propósito son labores de cuidado⁴² son realizados por mujeres como lo demuestra el gráfico N°2.

Gráfico 1: Porcentaje de viajes según género

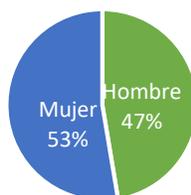


Gráfico 2: Actividades de Cuidado según género



Fuente: Análisis Directorio de Transporte Público Metropolitano, Elaboración propia.

⁴⁰ <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3253>

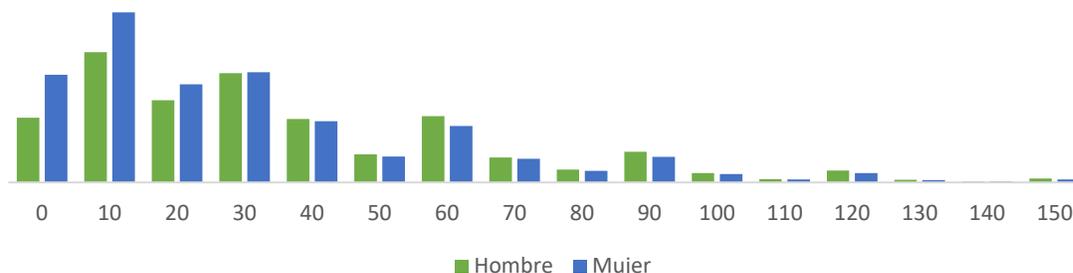
⁴¹ Por viaje entenderemos, los traslados que se realizan donde existe un origen y destino específico, es importante diferenciar de acá las etapas de un viaje, ya que para llegar a un destino una persona puede realizar el viaje en más de una etapa.

⁴² Por actividades de cuidado se entiende a todos aquellos propósitos que hacen referencia a actividades como: “Compras”, “Trámites”, “Buscar o dejar a alguien” y “Salud”.

- **Las mujeres realizan viajes de menor tiempo:**

Del gráfico N°3 podemos observar una mayor presencia de las mujeres en los viajes cuya duración es de hasta 30 minutos. Es importante recordar que por viaje se entenderá cada traslado que tiene un origen y destino específico, independientemente del número de modos o transbordos realizados (no se considera como viaje un trayecto que luego continúa con un transbordo). Es decir, una persona puede realizar varios viajes con distintos propósitos en un tiempo determinado, por ejemplo, si una persona que al salir del trabajo debe tomar transporte y/o caminata para ir en búsqueda de su hijo, luego debe tomar otro transporte y/o caminata para comprar alimentos a una tienda, para finalmente volver a tomar un transporte o caminata y retornar a su hogar, esta persona realizó tres viajes ya que cada uno tenía un propósito, los cuales pueden haber sido en tiempos más acotados que el viaje del trabajo a la casa. Entre 31 y 120 minutos las diferencias entre hombres y mujeres tienden a equipararse.

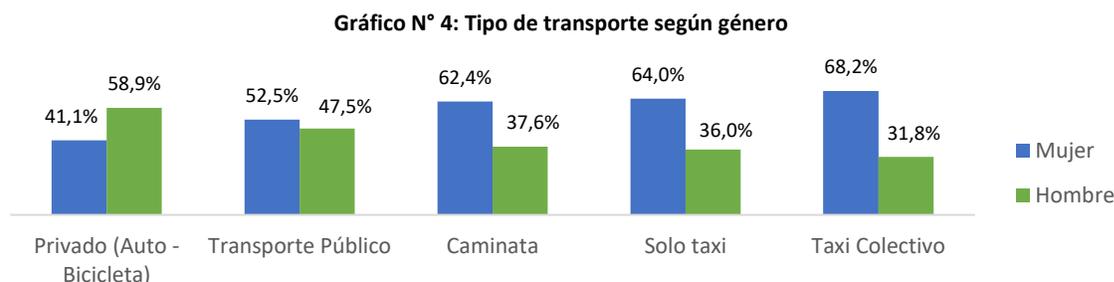
Gráfico N°3: Número de viajes por rangos de tiempo según género (minutos)



Fuente: Análisis Directorio de Transporte Público Metropolitano, Elaboración propia.

- **Las mujeres usan más el transporte público que los hombres:**

El Gráfico N°4 nos demuestra que los hombres tienen mayor uso de transporte privado, entendida esta categoría como automóvil privado y bicicleta, donde cerca del 59% de los viajes que se realizaron en auto privado o bicicleta, fueron ejecutados por hombres.



Fuente: Análisis Directorio de Transporte Público Metropolitano, Elaboración propia.

Si analizamos en particular el modo “automóvil”, de todos quienes utilizan únicamente automóvil, el 56,6% de esos viajes son realizados por hombres y un 43,3% mujeres. La presencia masculina vuelve a aumentar cuando observamos únicamente el uso de la bicicleta, donde un 76% corresponde al uso masculino y solo un 25,4% a mujeres.

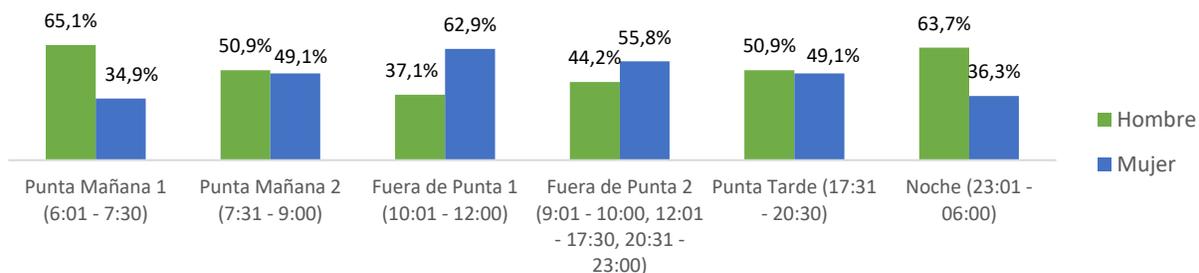
En el caso del “transporte público” (Bus Transantiago, Metro, Bus no Transantiago y sus respectivas combinaciones), en aquellos viajes que implican su uso, podemos ver que existe un uso más intensivo por parte de las mujeres, el 52,5% de los viajes son realizados por ellas, sobre un 47,56% de los realizados por hombres. A la vez, el uso de Taxi y Taxi colectivo, como la realización de viajes en caminata son mayoritariamente efectuados por mujeres.

- **Los viajes en horarios más extremos del día son realizados por hombres:**

El 65,1% de los viajes realizados entre las 6:01 y las 7:30, son realizados por hombres. Mientras que los viajes en horario fuera de punta⁴³ son efectuados principalmente por mujeres.

⁴³ Horario Punta AM: 6:01 horas a 9:00 horas / Horario Punta PM: 17:31 a 20:30

Gráfico N°5 Horarios de viajes descritos, según género



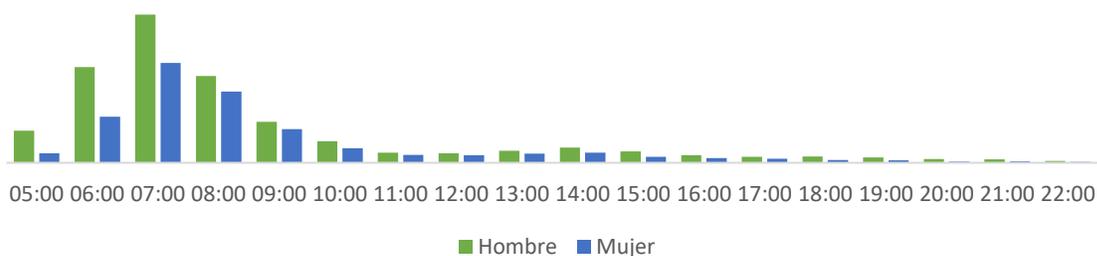
Fuente: Análisis Directorio de Transporte Público Metropolitano, Elaboración propia

El 63,7% de los viajes realizados durante la noche, son realizados por hombres. Esta situación puede deberse a diferentes razones, una de ellas puede estar relacionadas con la variable seguridad (donde las mujeres presentan mayores riesgos para salir de noche). Como también puede explicarse porque los hombres son partícipes mayoritariamente en el mercado laboral y por tanto sus horarios puede ser más extendidos fuera el hogar.

- Los hombres inician sus viajes por motivos laborales más temprano:

Los viajes cuyo propósito es “trabajo remunerado”, son realizados principalmente en horarios de la mañana (entre las 5:00 y las 7:59). Donde los viajes más tempranos son realizados principalmente por hombres. Esta situación se puede explicar por las propias características de ciertos trabajos masculinos, quienes en ocasiones tienen ingresos de jornada más temprano. O, por decisiones de tipo familiar vinculadas a la construcción de los roles según género, como el hecho de que la mujer sea la encargada de las tareas domésticas y de cuidado, mientras que el hombre es destinado a las actividades productivas de tipo públicas.

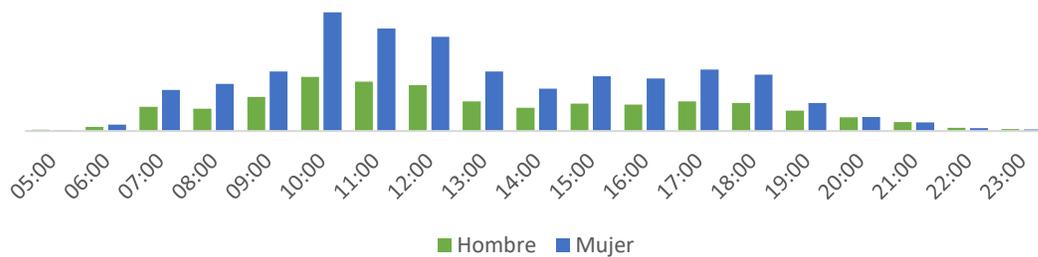
Gráfico N°6: Horarios de viajes cuyo propósito es laboral, según género



Fuente: Análisis Directorio de Transporte Público Metropolitano, Elaboración propia

- Las actividades de cuidado son realizadas principalmente en horarios valle⁴⁴ y por mujeres: Los viajes realizados por razones de cuidado (Buscar o dejar algo, Buscar o dejar a alguien, De salud, Visitar a alguien, Tramites, y De compras), se caracterizan por ser realizados principalmente por mujeres y en horarios fuera de punta, principalmente entre las 10:00 y las 13:00.

Gráfico N°8: N° de viajes por actividades de cuidado por hora y género



Fuente: Análisis Directorio de Transporte Público Metropolitano, Elaboración propia

Si bien, este tipo de información fue de vital importancia para la preparación de la Política de Equidad de Género en Transportes. Las variables cuantitativas no son las únicas que explican la movilidad por género. Frente a esto, el objetivo central de esta tesis de carácter AFE, fue nutrir con información cualitativa al Programa Directorio de Transporte Público Metropolitano, respecto a la experiencia de movilidad de aquellas mujeres que hacen uso del sistema de transporte público para cumplir con sus roles productivos y reproductivos, las cuales son usuarias frecuentes del sistema y por tanto sujetos relevantes de incorporar en las discusiones del Directorio.

A su vez, esta investigación busca suministrar un análisis crítico acerca de las acciones realizadas por esta institución para responder a los objetivos de la política de Equidad de Género en Transportes, y por consiguiente a las necesidades de aquellas mujeres que cumplen ambos roles sociales.

A continuación, se presentan los resultados de este análisis crítico, el cual permitirá que el lector cuente desde el comienzo con esta información, para luego avanzar a los aspectos teóricos del fenómeno y los resultados de la información producida con este tipo de mujeres.

⁴⁴ Horario desde las 9:01 horas a 17:29 horas.

Política de Equidad de Género en Transportes: La actual hoja de ruta para terminar con las brechas de género en la movilidad de las y los usuarios

(Análisis a la sistematización de actividades)

Como fue esbozado previamente, la movilidad de las mujeres que deben cumplir roles productivos y reproductivos se encuentra tensionada por las diversas actividades que deben llevar a cabo, así como por las condiciones del transporte público y del espacio urbano en el cual se desarrollan. Estos elementos afectan directamente en la experiencia vivida en sus traslados, al estar estos condicionados por un diseño sistémico del transporte público capitalino. A continuación, se presenta un análisis a la sistematización de acciones del programa DTPM que buscan aportar en el diseño de un transporte público que considere desde la planificación las necesidades diferenciadas de los géneros a la hora de plantear estrategias y mejoras en su funcionamiento.

En este apartado, se está respondiendo al objetivo específico de ***“Describir y analizar cómo la institución encargada del diseño y regulación del sistema de transporte público del Gran Santiago incorpora la perspectiva de género en su quehacer institucional para asegurar una movilidad acorde a las necesidades específicas de las mujeres que realizan roles productivos y reproductivos”***.

La sistematización realizada, utilizó como variable central la Política de Equidad de Géneros en Transportes (2018), la cual sirvió como matriz de análisis para revisar los aspectos que están siendo abordados por la institución para responder al objetivo central de la política: ***“Contribuir a disminuir y eliminar brechas, barreras e inequidades existentes entre los géneros en el sistema de transportes”*** (Política de Equidad de Género en Transportes). Para el desarrollo de esta sistematización se utilizó la siguiente información:

- **Política de Equidad de Género en Transportes:** Dimensión interna y externa de la política con sus objetivos y líneas estratégicas (2018).
- **Agenda para el cumplimiento de la política:** Son los compromisos del Ministerio para dar cumplimiento a la política entre los años 2018 -2022.
- **Actividades ya desarrolladas por la institución:** Recopilación de antecedentes a nivel institucional de las diversas actividades que han tenido como objetivo disminuir la brecha de

género en transportes (Esta última información, fue obtenida mediante la revisión de material disponible, y reuniones con las encargadas de género en la Unidad de Género de la Subsecretaría y del DTPM).

- **PMG Género:** Son los PMG a los que adscribe la Subsecretaría de Transporte cuyo objetivo es la equidad de género (para este análisis se utilizaron los años 2016, 2017 y 2018).

El análisis a la sistematización se presenta según cada dimensión de la política⁴⁵, identificando cuál de los objetivos y líneas estratégicas se están abordando en la actualidad, estableciendo diferencias entre las actividades desarrolladas para dar cumplimiento al PMG, de las realizadas por iniciativa de las áreas internas de la Subsecretaría y el Directorio de Transporte Público Metropolitano. La Información extendida de estos resultados, se encuentra en el Anexo N°4.

- ***Institucionalización del enfoque de género al interior de la Subsecretaría de Transportes y el DTPM – Dimensión Interna***

DIMENSIÓN	OBJETIVOS	LÍNEAS ESTRATÉGICAS
Interna	Institucionalizar el enfoque de género en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	1.1 Sensibilizar y posicionar la temática de género al interior de la institución 1.2 Instaurar mecanismos de gestión para la incorporación del enfoque de género 1.3 Fortalecer el enfoque de género en el ciclo de vida laboral

Al respecto, las actividades enfocadas en institucionalizar el enfoque de género han comenzado a desarrollarse de manera autónoma previamente a la puesta en marcha de la política ministerial. Esto responde principalmente a que el Área de Género en la Subsecretaría se encuentra en

⁴⁵ Recordemos que esta política cuenta con dos dimensiones: Interna y externa. La primera de éstas se enfoca en el ámbito organizacional, buscando institucionalizar el enfoque de género al interior del Ministerio. Por su parte la dimensión externa, está orientada a la incorporación del enfoque en el quehacer de la institución a través de: las desmasculinización del mercado laboral, diseño de infraestructura con perspectiva de género, diseño operacional con perspectiva de género y sensibilizar sobre la violencia de género en el transporte público.

funcionamiento desde el año 2016, quienes mediante el apoyo de las diferentes áreas de gestión (programas) y la comisión de género (representantes por área de gestión /programa) han llevado a cabo variadas iniciativas para hacer conscientes a los funcionarios sobre la relevancia de la equidad de género al interior del ministerio. De los objetivos y líneas estratégicas propuestas, los principales avances se observan en los Planes de Capacitación en Género para los funcionarios de la Subsecretaría. Así como, una campaña comunicacional interna que cuenta con versiones desde el año 2017. Las actividades de capacitación están incluidas en el PMG de Género, por lo cual la Subsecretaría de Transporte está mandatada por la DIPRES, a entregar información sobre el porcentaje de cobertura de funcionarios que han sido capacitados en género al interior de la subsecretaría. Respondiendo así a la línea estratégica N°1 de esta dimensión, la cual busca “Sensibilizar y posicionar la temática de género al interior de la institución”.

A su vez, la subsecretaría también ha generado iniciativas para fortalecer el enfoque de género en el ciclo de vida laboral. Este trabajo ha sido un desarrollo entre el Área de Personas de la Subsecretaría y sus diferentes programas, para establecer políticas laborales que aseguren la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres al interior de la institución. Respondiendo así, a la línea estratégica N°3 de esta dimensión.

Si bien existe registro de variadas actividades como: capacitaciones, inducción inicial, reportes con registro de género, campañas informativas, políticas laborales y una comisión de género a nivel institucional, aún queda un camino por recorrer, para poder responder a todas las líneas estratégica de esta dimensión, principalmente la número dos que busca “Instaurar mecanismos de gestión para la incorporación del enfoque de género”, para dar cumplimiento a este objetivo, la agenda de género comprometió la creación de protocolos para afrontar situaciones de inequidad de género al interior de la institución.

- **Instaurar el enfoque de género en el quehacer de la institución: Dimensión Externa**

DIMENSIÓN	OBJETIVOS	LÍNEAS ESTRATÉGICAS
Interna	<p>2. Impulsar medidas que apunten a la desmasculinización del mercado laboral del rubro transportes</p>	<p>2.1 Fomentar la incorporación de mujeres en el mercado laboral, público y privado, en el rubro de transportes 2.2 Promover la formación de trabajadores y trabajadoras del rubro, en materias de equidad de género en transporte</p>
	<p>3. Formular propuestas con perspectiva de género que impacten en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes</p>	<p>3.1 Identificar áreas problemáticas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales. 3.2 Generar medidas correctivas que apunten a disminuir las barreras identificadas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes.</p>
	<p>4. Formular propuestas con perspectiva de género que impacten en el diseño operacional del sistema de transportes</p>	<p>4.1 Identificar áreas problemáticas en el diseño de la operación del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales 4.2 Generar medidas correctivas que apunten a disminuir las barreras identificadas en el diseño operacional del sistema de transportes 4.3 Integrar transversalmente el enfoque de género en los proyectos de convivencia vial</p>
	<p>5. Implementar mecanismos de sensibilización respecto a la violencia de género en el sistema de transportes</p>	<p>5.1 Diseñar herramientas que aumenten la percepción de seguridad de todos los usuarios y usuarias del transporte público desde la perspectiva de género 5.2 Colaborar en estrategias comunicacionales de sensibilización ciudadana respecto a la violencia de género en los medios de transportes 5.3 Elaborar protocolos de acción intersectoriales para la atención y prevención</p>

Cumplir con esta dimensión, significa un trabajo interno en la organización, que permita posicionar al enfoque de género en el trabajo diario de los funcionarios. Para que esto ocurra, se requiere de

un cambio de paradigma en la forma de ver, diseñar y planificar el funcionamiento del transporte público, incorporando desde el inicio variables que actualmente no son consideradas en el diseño de la movilidad de los santiaguinos.

Dentro de los objetivos propuestos en esta política, el segundo de ellos –primero de la dimensión externa –, es “Impulsar medidas que apunten a la desmasculinización del rubro transportes”, este aspecto ha sido uno de los objetivo mejor abordado por la institución, ya que existe un trabajo sistemático entre el Directorio de Transporte Público Metropolitano y otros organismos gubernamentales, privados y organizaciones internacionales (SENCE, Ministerio de la Mujer y Equidad de Género, empresas operadoras de buses, corporaciones internacionales como el BID y su División Transport Gender Lab y PNUD), que en su trabajo conjunto han avanzado en la incorporación de mujeres en la conducción de buses del sistema de transporte. Si bien, desde el año 2007 se han empleados mujeres conductoras, en sus inicios el número no superaba las cincuenta, y no todas las empresas estaban dispuestas a enfrentar este desafío. Según información oficial del Directorio de Transporte Público Metropolitano, si en el año 2014 el sistema contaba con 264 mujeres conductoras (1,5% del total) en el año 2019 esta cifra llega a 1.271, un 6,2% de las personas empleadas para conducir buses del sistema. A su vez, actualmente todas las empresas operadoras del sistema emplean a mujeres en la labor de conducción.

Junto a esto, la nueva licitación de operadores (presentada el 14 de noviembre 2019) mandata a las empresas a que el 10% de sus conductores sean mujeres. Además, cada empresa concesionaria que se adjudique esta licitación deberá certificarse en la norma ISO 3262 de Conciliación de la Vida Familiar, Laboral y Personal.

Adicionalmente existen actividades de gestión documental (reportes) en torno a este objetivo, que se encuentran asociados al PMG de Género que cumple esta Subsecretaría. En él, se debe reportar anualmente el número de mujeres conductoras del sistema.

Junto a lo anterior, este objetivo también requiere promover la formación de los trabajadores y trabajadoras del rubro, en materias de equidad de género. Para esto, en los planes formativos de los conductores del sistema del año 2020, se incluye un módulo de Género, cuyo fin, es concientizar a conductores y conductoras en esta temática.

Respecto al objetivo número tres de la política, el cual busca “Formular propuestas con perspectiva de género que impacten en el diseño de la infraestructura del sistema de transporte”, éste ha tenido un tratamiento inicial, principalmente mediante estudios diagnósticos sobre la evaluación de la infraestructura, visualizando la información por género para identificar aspectos críticos o posibles mejoras en el mobiliario urbano para el transporte. Dentro de estas actividades, existen dos estudios iniciales que han permitido generar ciertas medidas correctivas en los nuevos paraderos del sistema, así como incluir mejoras en buses y vagones (su detalle, lo pueden encontrar en el Anexo N°4). Ahora bien, este aspecto aún requiere de mayor intervención y trabajo diagnóstico que permita diseñar con perspectiva de género. El único aspecto que está dentro de los compromisos ministeriales en materia de infraestructura es una “Mesa de Trabajo (Género, Transporte y Ruralidad)” que busca reconocer las necesidades de los actores en regiones acerca de esta temática”.

En relación con el objetivo número cuatro, que busca “Formular propuestas con perspectiva de género que impacten en el diseño operacional⁴⁶ del sistema de transportes”, ocurre una situación similar al objetivo anterior, éste ha sido abordado desde el diagnóstico sin tener un carácter vinculante en la toma de decisiones del programa de operación del sistema. Esto se debe principalmente a la invisibilización de variables que caractericen a los sujetos que usan el sistema. Los modelos utilizados para planificar el transporte trabajan desde la abstracción del fenómeno, el cual es diseñado a partir de transacciones o modelos de movilidad, reduciendo la información en conceptos o códigos de comunicación como “plazas” (para referirse al número de personas que caben al interior de un bus) o número de transacciones por cada media hora, variables que definen la planificación.

En lo que refiere a la creación de medidas correctivas, actualmente solo se cuenta con el proyecto llamado “servicios con itinerarios”, el cual entrega una definición estricta del horario de pasada de ciertos recorridos en cada una de las paradas asignadas. El objetivo de estos servicios es entregar mayor certeza a los usuarios, lo cual impacta directamente en la percepción de seguridad durante la espera.

⁴⁶ El diseño operacional hace referencia a la cobertura del sistema de transporte, en relación a los recorridos existentes, sus líneas de metro y metro Tren, estableciendo obligaciones operacionales en cuanto a frecuencia, regularidad y horario de funcionamiento de estos medios de transporte.

En lo que respecta a los compromisos ministeriales con el PMG de Género, éste solo obliga a la Subsecretaría a entrega información desagregada por género de los diversos estudios asociados a la evaluación del programa de operación del sistema de transporte.

Para abordar el último objetivo de la política: “Implementar mecanismos de sensibilización respecto a la violencia de género en el sistema de transportes”, actualmente se han realizado diagnósticos y campañas de concientización sobre la temática. Pero, dentro de los acuerdos ministeriales con el PMG de Género se encuentra el compromiso de generar un protocolo de denuncias sobre acoso en el transporte público, el cual deberá ser de conocimiento de todos los actores involucrados en el servicio del sistema de transporte, para así guiar de forma correcta a los usuarios que se enfrenten o presencien una situación de este tipo. Este protocolo, se encuentra en etapa de diseño y se espera contar con una versión final, para el primer semestre del año 2020.

II. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

Bajo este contexto urbano y cultural, las mujeres que se mueven en transporte público para cumplir con sus roles productivos y reproductivos experimentan una movilidad que es diseñada, planificada y regulada por una institución pública que declara mediante una política ministerial su posición frente al enfoque de género en el transporte. Por lo cual se torna relevante conocer la percepción que tienen estas mujeres respecto de esta práctica urbana, por lo cual la presente investigación busca responder a la siguiente interrogante: **¿Cómo perciben las mujeres que realizan labores de reproducción y que tienen un empleo remunerado, su experiencia de movilidad urbana en el transporte público del Gran Santiago?**, cuyo objetivo será: *Identificar y conocer la percepción que tienen las mujeres que realizan labores de reproducción y que tienen un empleo remunerado, respecto a su experiencia de movilidad urbana en el transporte público del Gran Santiago.*

Para dar cumplimiento a esta pregunta de investigación, se estableció un grupo de objetivos específicos, que nos permitieron contar con la información necesaria para identificar cómo las mujeres que cumplen ambos roles sociales en la ciudad de Santiago experimentan y perciben el transporte público de la ciudad. Y así nutrir a la organización con un análisis crítico que le permita considerar nuevas acciones para asegurarle a estas mujeres, una movilidad acorde a sus necesidades. Los objetivos específicos de esta investigación son:

- Conocer los diferentes contextos de movilidad urbana a los que se enfrentan las mujeres que realizan labores de reproducción y que tienen un empleo remunerado, en su experiencia de viaje en el transporte público del Gran Santiago.
- Identificar cómo experimentan la movilidad urbana, las mujeres usuarias del Sistema de Transporte Público del Gran Santiago de acuerdo con su experiencia de movilidad para desarrollar roles de reproducción y cumplir con sus actividades de tipo laboral.
- Identificar los factores que intervienen en su movilidad, como también los aspectos subjetivos que emergen desde la experiencia de movilidad urbana de estas mujeres
- Describir las diferentes estrategias de movilidad urbana de las mujeres que cumplen labores de reproducción y que se encuentran activas laboralmente, para desplazarse por la ciudad en el Transporte Público del Gran Santiago.

- Describir y analizar cómo la institución encargada del diseño y regulación del sistema de transporte público del Gran Santiago incorpora la perspectiva de género en su quehacer institucional para asegurar una movilidad acorde a las necesidades específicas de las mujeres que realizan roles productivos y reproductivos.

III. MARCO CONCEPTUAL

Para poder comprender conceptualmente desde dónde se enmarca esta investigación, es importante dar cuenta de algunos conceptos y teorías que serán de utilidad para comprender el fenómeno de la movilidad urbana en aquellas mujeres que realizan labores de reproducción y que se encuentran cumpliendo con trabajos remunerados.

El objetivo de este capítulo es entregar categorías analíticas que nos permitan vincular la experiencia de movilidad de estas mujeres desde una visión teórica y conceptual para comprender las necesidades y oportunidades de mejora en la planificación de sistemas de transportes, que respondan desde la perspectiva de género en su planificación.

Género: Rol de producción y Reproducción

El concepto de género tiene sus inicios en los años setenta, cuando teóricas feministas buscaban diferenciar en los sujetos, la condición biológica de la cultural referida a la sexualidad. El objetivo teórico de aquella época era entregar una conceptualización que fuera capaz de explicar cómo la condición biológica de los sujetos se transforma mediante diversos dispositivos en la práctica cultural de una oposición sexual.

A través de estos trabajos teóricos, la comprensión del género ha ido problematizando su orden conceptual, el cual plantean, se ha asumido bajo una lógica binaria de lo femenino y masculino, que además de estar asociada a su condición biológica, agrega roles y conductas que son convenciones sociales. Sobre esta conceptualización binaria, son variadas las teóricas que han planteado y analizado la visión dicotómica; entre ellas se encuentra Simone de Beauvoir, Judith Butler, Gayle Rubin, Joan Scott, entre otras, quienes hacen alusión a que esta visión binaria es la que posibilita la dominación de un género sobre otro. Marta Lamas (2013) resume la idea que se viene desarrollando desde que se ha teorizado sobre el concepto de género, indicando que la idea de géneros culturalmente instituidos, son construcciones simbólicas que se encuentran contenidas dentro de una diferenciación sexual de los sujetos, y que opera como un aparato de dominación, en que uno de los géneros es sometido por el otro, y corresponde al sometimiento o subordinación de la mujer,

en la mayoría de las sociedades. Una idea similar plantea Teresita De Barbieri, socióloga feminista de nacionalidad uruguaya:

“(…) la subordinación que afecta a todas o casi todas las mujeres es cuestión de poder. Pero éste no se ubica exclusivamente en el Estado y en los aparatos burocráticos. Sería un poder múltiple, localizado en muy diferentes espacios sociales, que puede incluso no vestirse con los ropajes de la autoridad, sino con los más nobles sentimientos de afecto, ternura y amor” (De Barbieri, 1993, p. 146).

Respecto a esto, Marta Lamas (2013), utiliza la definición de Joan Scott, quien afirma que *“El Género es un elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en las diferencias que distinguen los sexos y el género, es una forma primaria de relaciones significantes de poder”* (p. 17). Estas lógicas de dominación y poder, producen y reproducen el sistema de géneros de cada sociedad.

Los roles asociados a cada uno de los géneros operan bajo la lógica de normas culturales que establecen formas de comportamiento de tipo valóricas y psicológicas que son adquiridas individual y socialmente por los sujetos, las cuales se encuentran mediadas por otras estructuras sociales como la económica, la política y la religión. Por tanto, el género termina siendo una *práctica social* que dispone a los cuerpos de hombres y mujeres a comportarse de acuerdo a una determinada manera establecida socialmente. Su propio comportamiento será moldeado a través de acciones que involucran la autoobservación para identificarse como mujeres u hombres y así crear su actuar social (Páramo y Burbano 2007, p.3).

Gayle Rubin (1986), en 1975 aportó teóricamente un concepto que es relevante para evaluar y analizar el género, este es el de *«sistema sexo-género»*, con el cual se busca explicar la razón por la que el género femenino termina subordinado al masculino. Al igual que otras, esta autora también expone que el género es determinado por aspectos que son de orden cultural por el cual cada sociedad construye y reconstruye su propio *«sistema sexo-género»*, el que además de su oposición biológica, se moldea según convenciones culturales de qué es y cómo se comporta cada uno de los géneros, condicionando así sus prácticas humanas transversalmente a todas las estructuras sociales. La existencia de este concepto más ampliado que el de *patriarcado* permite observar la cuestión del género asumiendo la posibilidad de la existencia de otros *sistemas sexo-género* en el cual no sean las mujeres las que se encuentran sometidas al hombre, también la eventualidad de la aparición de otros géneros dentro del entramado social altamente transformado(r), o también, una posible condición igualitaria de los géneros. Ahora bien, en la actualidad, plantea Espinar (2002), el sistema

de género predominante adscribe a las representaciones sociales de ambos géneros, en una jerarquía, donde las mujeres están subordinadas a los hombres.

Si problematizamos en las características o prácticas humanas que operan bajo la lógica del «*sistema sexo-género*» actualmente predominante, en cuya relación jerárquica los hombres se encuentran en una posición superior a las mujeres, existe un sinnúmero de dispositivos que condicionan su abstracción (o noción) y acción social según cada uno de estos géneros. Stolcke (2004) plantea que estas características responden mayoritariamente a un aprendizaje social que opera bajo una racionalización patriarcal de la desigualdad social, predestinando a mujeres y hombres a tener conductas diferenciadas que biológicamente no tienen sustento, pero que son asumidas por cada uno de los sexos como si así lo fueran (un ejemplo de esto es la idea de que la agresión es por naturaleza masculina y que la pasividad es femenina).

Lo mismo ocurre, dirá Stolcke (2004) con ciertos estereotipos de género que son atribuidos a otras actividades de la vida social, condicionando a los sexos al cumplimiento de estas acciones. Esto es lo que ocurre con los roles de «producción» y «reproducción» de la vida social; si bien biológicamente la mujer es la encargada de reproducir la especie humana, las labores que se inician luego del amamantamiento, como el cuidado de los hijos o la misma supervivencia del hogar, son actividades socialmente construidas como responsabilidad de la mujer.

Respecto a estos roles, Carrasco (1992) señala que todo sistema social está compuesto por diversos subsistemas sociales y económicos, donde los que tienen mayor preponderancia para la perpetuación de la sociedad son: el subsistema de «*producción de bienes*» y el de «*producción y reproducción humana*». Ambos son requeridos y relacionados bajo el contexto que tiene cada sociedad. Por tanto, toda sociedad requiere producir dos elementos básicos; la especie humana y los bienes materiales para su subsistencia.

Desde esta perspectiva, en la mayoría de las sociedades actuales, el «*rol de reproducción*» de la especie es designado al género femenino quienes estarán encargadas de reproducir la especie (condición biológica) para así aportar con mano de obra, y a la vez, proporcionar los elementos de sobrevivencia de esta (condición cultural). Todo esto, dentro del mundo privado de la vida social: el hogar. Por su parte, el género masculino, es asumido como el encargado de la «producción» de bienes y servicios, debiendo cumplir con labores ajenas al mundo privado del hogar, para generar el dinero destinado a la sobrevivencia de éste, y a la vez, producir capital para el sistema económico

o modo de producción de cada sociedad. Siendo esta relación de géneros, una «condición social» que busca perpetuar la vida humana en la sociedad.

Los modelos occidentales (y en mayor medida los industriales), posicionaron al hombre en la labor de *producción* y a la mujer en las labores de *reproducción* o crianza, generando así una segregación de las funciones en el espacio (Páramo y Burbano, 2007). Los hombres fueron ubicados en las fábricas (el espacio público) para cumplir roles productivos, mientras que la mujer quedó en un rol secundario (en el espacio privado), desempeñando labores que son imperceptibles públicamente (Carrasco, 1992), provocando así una división sexual del trabajo donde la mujer es la encargada de asegurar la mantención de una estructura familiar (roles reproducción y crianza) que posibilita la reproducción humana para la existencia de mano de obra destinada a la producción económica de capital. De Barbieri describe los roles de producción y reproducción de la siguiente manera:

“En nuestras sociedades son las figuras de madre, esposa y ama de casa para las mujeres y las de jefe de familia y sostén económico principal del hogar, padre y esposo desde donde es posible partir para estudiar el núcleo de las relaciones de género” (De Barbieri, 1993, p. 155)

Esta situación ha sufrido cambios en diversos momentos históricos. Es conocido el hecho de que las mujeres fueron instaladas en el mundo público como reemplazo de mano de obra en las épocas de guerra cuando los hombres eran llamados a cumplir con funciones militares, o en épocas de crisis económica donde la mujer aparece en la escena pública para convertirse en un ingreso complementario para las familias. Dicha presencia tenía un carácter pendular, ya que, acabada la guerra o la crisis económica, las mujeres volvían a sus roles reproductivos (Espinar, 2002).

Ahora bien, desde finales del siglo XIX las mujeres han comenzado gradualmente a ocupar el espacio público de diversas maneras: comenzaron a tener opinión política, ingresaron al trabajo productivo, emprendieron labores históricamente masculinas, y también comenzaron a controlar las opciones de maternidad (aspecto que parece ser obligatorio para la mujer). Todo esto, ha permitido que ellas comenzaran a cumplir roles que antes eran de uso exclusivo de los hombres. Sin embargo, esta transformación no ha provocado el traslado o distribución de aquellas funciones a los hombres, dejando como resultado un aumento de la experiencia cotidiana de las mujeres, quienes deben desenvolverse en un espacio pensado y construido por y para los hombres, y a la vez, continuar con

las labores históricamente destinadas al género femenino⁴⁷ (OIT – PNUD, 2013). Según los datos de la “Encuesta sobre el uso del tiempo” realizada por el Programa para las Naciones Unidas (2015), las mujeres destinan entre un veinte y treinta porcientos de su tiempo diario a realizar labores no remuneradas. En el caso de las mujeres chilenas que realizan labores productivas remuneradas, éstas destinan cerca de 5,85 horas, mientras que los hombres solo 2,85% a actividades no remuneradas.

Esta relación binaria del trabajo productivo y reproductivo, fue la forma de organizar el trabajo y el espacio público durante la mayor parte del siglo XX, de un modo perfectamente funcional para la lógica mercantil que se configuraba bajo el estereotipo de un trabajador ideal, cuyas características eran las de un hombre que asume una gran cantidad de horas de trabajo y que destina un corto tiempo a las labores familiares, dejando a la mujer como la responsable de las funciones privadas de reproducción (Gómez y Jiménez, 2015). Esta distribución de roles dejó de tener sentido cuando la mujer se incorporó al espacio público, pero no respecto a la forma de pensar el espacio público y los propios roles de ambos géneros, los cuales se mantienen de acuerdo con el modelo industrial. Esta descompensación de la relación entre trabajo y familia junto al rol reproductivo, se tensionan con otras estructuras de la sociedad y con la etapa de vida de las mujeres. Batthyány (2009)

⁴⁷ Según datos de la Organización Internacional del Trabajo, en el año 2017 por primera vez las mujeres superan el 50% (50,2%) de participación en el mercado laboral, mientras que los hombres alcanzan un 74,4%. Si a este análisis incluimos una mirada de roles de producción y reproducción, en el Programa de las Naciones Unidas bajo el proyecto **“Mejorando la cuantificación del trabajo no remunerado de las mujeres para las políticas de erradicación de la pobreza”**, se invita a los países de la región a participar de la aplicación nacional de la Encuesta sobre el uso del Tiempo, donde Chile ya presenta tres mediciones (2008, 2009 y 2015). Este estudio da cuenta de cómo el trabajo no remunerado sigue siendo un trabajo vinculado al género femenino. Los resultados presentados por CEPAL entregan información respecto al porcentaje de tiempo diario destinado a labores no remuneradas por sexo, revelando una brecha importante entre mujeres y hombres; las primeras destinan entre el veinte y treinta por ciento de su tiempo diario a realizar labores no remuneradas, mientras que los segundos destinan cerca de un diez por ciento de su tiempo diario. Ahora, si en este análisis observamos únicamente a las mujeres y hombres que se encuentran participando activamente en labores remuneradas, se muestra que las mujeres chilenas destinan cerca de 5,85 horas de su tiempo a realizar actividades no remuneradas, mientras que los hombres solo destinan 2,85 horas.

menciona que, si bien las mujeres pueden ser observadas desde una lógica reproductiva, este grupo no es homogéneo, pues su obligación de realizar labores de cuidado dependerá de los recursos económicos con los que cuenta, así como su edad y estado civil. Además, el aumento generalizado de las tasas de participación femenina en el mundo laboral permitiría plantearse interrogantes como ¿quiénes son los encargados de las obligaciones familiares o de cuidar a otros? Ahora bien, esta pregunta queda abierta para posibles análisis que sobresalgan a la esfera del género, al pensar en la necesidad de sistemas de protección social cuyo rol estatal sea central; con reformas en los sistemas de salud o el desarrollo de posibles servicios sociales que permitan entregar esta responsabilidad social al Estado, o trabajar por conseguir culturalmente una equidad de las funciones para asegurar una igualdad de oportunidades para el desarrollo de hombres y mujeres en las próximas generaciones.

Ahora bien, los conceptos de «reproducción» y «producción» no son la única manera de comprender la lógica patriarcal dominante en la mayor parte de planeta; también existe evidencia en otros aspectos de la vida donde el sometimiento del género femenino es identificado. Stolcke (2004) utiliza la definición entregada por Sylvia Walby en su libro *Teorizando el Patriarcado* (1990), donde da cuenta de seis estructuras analíticas para problematizar las relaciones patriarcales en las sociedades industriales avanzadas: la producción doméstica destinada al género femenino, las relaciones patriarcales en el trabajo remunerado donde las mujeres quedan proscritas a los trabajos peor pagados, las relaciones patriarcales en el Estado donde los hombres dominan las instituciones y legislan en desventaja de las mujeres, la violencia machista, las relaciones patriarcales en la sexualidad (control del cuerpo de las mujeres), y las relaciones patriarcales en las instituciones culturales donde la representación de las mujeres también es producida por los hombres.

Para efectos de esta investigación, nos centraremos en las dos primeras relaciones patriarcales, haciendo hincapié en identificar cómo actualmente esta doble responsabilidad del género femenino, (producción y reproducción) son afectadas por otros elementos de la vida social y cotidiana. En el próximo apartado teórico, se analizará cómo el espacio público que no consideraba a las mujeres es ahora parte relevante de su vida cotidiana para el cumplimiento de ambos roles.

Espacio Público y Mujer

Para iniciar este apartado debemos partir desde un concepto más amplio que el de espacio público: comenzaremos desde la «conceptualización social del espacio», asumiendo desde un inicio una posición analítica de la geografía radical, cuyo enfoque busca dejar en segundo plano el carácter cuantificable y medible del territorio, para adentrarse en su carácter social. Además, desde la teoría marxista, se aborda teóricamente este enfoque considerando las aproximaciones de autores que la reinterpretaron en pos del conocimiento del espacio social y su relación con los modos de producción, demostrando cómo esta reciprocidad ha generado injusticia espacial al «producir y reproducir» las desigualdades generadas por el sistema productivo de cada sociedad en la ciudad moderna.

Uno de los autores centrales en esta conceptualización del espacio es Edward Soja, geógrafo marxista estadounidense, quien a través de su trabajo teórico ha buscado dar cabida a la geografía dentro de la teoría social al analizar el concepto de «espacialidad de la vida social», en especial de los espacios urbanos. Como lo plantea el autor, es en las ciudades donde se pueden observar con mayor claridad las resistencias e inequidades de la vida moderna. De esto modo, Soja inicia su análisis asumiendo su cercanía teórica con la conceptualización de la «producción social del espacio» del filósofo y sociólogo marxista Henri Lefebvre. Este último autor también centró sus teorías en el «espacio social» de la ciudad, entregándole a este concepto un carácter central en la vida social, demostrando que el espacio no es solo un repositorio de la sociedad ni de los sistemas de producción, sino que es un participante activo que produce y es producto del espacio social. Lefebvre (2013) dirá que el espacio es abstracto y a la vez concreto, esto quiere decir, que es abstracto porque no existe sin la interrelación entre todos los componentes del espacio, y es concreto porque es real socialmente y está localizado.

Lefebvre cuestiona, además, la representación que se le ha dado al «espacio social», el cual ha sido abordado como un concepto *neutral, objetivo y transparente* al devenir de las sociedades, reducido a un simple depositario donde se llevan a cabo las diferentes relaciones de producción (y reproducción) de una ciudad (Lefebvre, 2013). Esta visión, enfatiza el autor, limita la capacidad productora que tiene una sociedad para modificar y producir su propio espacio social, ya que es acá donde ocurren todas las relaciones sociales y donde se materializan las desigualdades para la ocurrencia de las luchas de los sujetos que habitan en un contexto y territorio particular (Lefebvre,

2013). Por ello, más que un lugar inerte, «el espacio social» es coautor del contexto social, cuya condición, característica o desarrollo determinarán las posibilidades de los sujetos para producir dicho espacio. Lefebvre (2013) afirmará: *“El espacio (social) no es una cosa entre las cosas, un producto cualquiera entre los productos: más bien envuelve a las cosas producidas y comprende sus relaciones en su coexistencia y simultaneidad: en su orden y/o desorden (relativos)”* (p.129).

Para Lefebvre, la producción social del espacio debe ser entendida como una economía política del espacio y su producción, es decir, es un análisis de producción social de espacio cuyo carácter histórico y dinámico es posible observarlo desde tres ámbitos (trialectica del espacio): desde «las prácticas espaciales» (espacio percibido), «las representaciones del espacio» (espacio concebido) y «los espacios de representación» (espacio vivido). Esta triada conceptual establece la existencia de tres espacios sociales que se encuentran en constante vinculación. Uno de ellos, el **espacio percibido** o *de las prácticas espaciales*, es donde se llevan a cabo las diferentes prácticas de la experiencia material de la realidad cotidiana urbana, y por consiguiente, tiene directa relación con la percepción que tienen los sujetos respecto a su uso diario: es la producción espacial de cada formación social y es revelada descifrando su espacio (Lefebvre, 2013). Por tanto, la práctica espacial es la generadora del espacio, y tiene una estrecha relación entre la realidad cotidiana (es decir el uso del tiempo) y la realidad urbana (que son las rutas que encadenan la vida privada con el trabajo y el ocio). El **espacio concebido**, o *representaciones del espacio*, es el «espacio interpretativo»; acá se ubican las relaciones de producción y el orden impuesto por estas mismas, siendo el espacio del orden establecido el que le entrega a su vez un ordenamiento al conocimiento y a las representaciones de la sociedad. Corresponde así al «espacio abstracto». Este es descrito y conceptualizado por *“(…) los científicos, planificadores, urbanistas, tecnócratas fragmentadores, ingenieros sociales y hasta el de cierto tipo de artistas próximos a la cientificidad, todos los cuales identifican lo vivido y lo percibido con lo concebido”* (Lefebvre, 2013, p. 97), y son quienes, describen de manera teórica o científica lo que es *percibido* bajo un ordenamiento dominado por lo preestablecido según cada sociedad o modo de producción. Acá, las conceptualizaciones de este espacio, dirá Lefebvre, tenderán a un *sistema de signos verbales* intelectualmente elaborados. Este espacio es generado y regenerado por las relaciones de producción, y es, por tanto, el espacio dominante en cualquier sociedad materializándose a través del uso de sistema verbales (plazas, modelos de transporte) y signos gráficos como mapas, planos e imágenes mentales del espacio que contienen las representaciones del poder y la ideología dominante.

El **espacio vivido**, o *espacio de las representaciones*, es el lugar donde se encuentran los simbolismos de la vida social, es decir, está por sobre lo físico, ya que aquí los sujetos simbolizan las experiencias vividas en sus prácticas espaciales, y es también el espacio de la acción y el de la búsqueda por mejores posibilidades de la realidad social. Son los espacios de la resistencia y son imaginarios, conteniendo simultáneamente otros espacios (Lefebvre, 2013). En efecto, el «espacio social» como categoría analítica es donde se conjugan estas tres dimensiones cuyo concepto sirve para interpretar a la sociedad a través de la observación de estos tres espacios mencionados. Así, se puede comprender contextualmente el espacio social observado en su totalidad. Si no se considera la existencia de estos tres espacios, es imposible pensar en una transformación social, ya que para que exista una modificación del espacio social dominante (espacio concebido), se requiere examinar cada práctica espacial (espacio percibido) y su simbolización (espacio vivido), reconociendo las desigualdades y luchas vividas por los actores sociales para impulsar la modificación el espacio concebido (Lefebvre, 2013).

La intención de Edward Soja, al utilizar la teoría de Lefebvre, es darle cabida al concepto de «espacio» a la hora de analizar la vida en la ciudad, buscando terminar con la idea de este como mero envase de la experiencia social⁴⁸. Su intención es relevar el carácter productor y reproductor del espacio, lo que permitirá dar cuenta de la influencia que éste tiene en la definición, mantención y producción de las relaciones sociales, económicas, políticas y culturales de la vida social. Posiciona a este concepto al interior de la teoría social, debido a la condición de formación relacional entre espacio y vida social: «dialéctica socio-espacial». En esta reflexión, dirá Soja es donde *“(...) se percibe la espacialidad de cualquier tema como dando forma a las relaciones sociales y al desarrollo de la sociedad, casi tanto como los procesos sociales configuran y dan sentido a las geografías o espacialidades humanas en las que vivimos”* (Soja, 2014, p.36). Por tanto, el concepto que comienza a tomar relevancia en la teoría de Soja es el de «espacialidad», el cual da cuenta de la relación recíproca entre lo social y lo espacial en la medida que considera argumentos concretos, materiales y contingentes, siendo esta espacialidad el medio y resultado de las dinámicas sociales, ya que la vida social es materializada, dirá Soja en la geografía histórica de sus diferentes modos de producción.

⁴⁸ O como antecedente externo desvinculado de los análisis sociales, los que generalmente se han desarrollado considerando elementos históricos más que geográficos o espaciales.

“Harvey, al igual que Castells, señala que un paisaje particular, una geografía urbana específica, es creada por el capitalismo a su propia imagen y semejanza, diseñada fundamentalmente para facilitar el proceso de acumulación” (Soja, 2008)

De esta forma, el autor buscará impulsar el concepto de espacio, desdibujado por el positivismo, el marxismo más ortodoxo y por las propias ciencias sociales hasta finales del siglo XIX (Soja, 2014), visualizándolo políticamente e identificando su carácter social, para así terminar con la idea de que este es solo el reflejo de la estructura productiva de una sociedad (Delgado, 2003). Es decir, el autor busca terminar con la ilusión realista (denominada por Lefebvre) en donde las prácticas espaciales (espacio percibido) son analizadas de forma aislada como dato ingenuo, carente de simbolizaciones (por los encargados de generar las políticas públicas, la planificación y las teorías sociales), y posicionar a la espacialidad como el concepto teórico por el cual es posible identificar la complejidad simbólica de estas prácticas y su relación con los otros espacios.

Para esto, Soja hará una exégesis materialista del espacio, donde posicionará a la «*espacialidad*» como un producto social invisible y visible a la vez, que es parte de esta naturaleza transformada por la «*sociedad*», la cual ha incorporado en su socialización y transformación, a los espacios físicos y psicológicos de esta. Por lo anterior, el modo en que se debe observar la historia social y geográfica de una sociedad es a través de la espacialidad, ya que esta permitirá conocer las problemáticas y contradicciones que se producen y son reproducidas por el espacio social (Soja, 2014), dejando de observar las dimensiones históricas y espaciales de forma separada, y así visualizar la vida social más allá de las prácticas superficiales de la vida urbana.

Soja (2014) propone que, para estudiar la espacialidad, ésta debe ser conceptualizada desde una triada basada en la dialéctica del espacio postulada por Lefebvre; la definición que entregará Soja es la de tres espacialidades: la «*espacialidad percibida*» (física), «*la espacialidad concebida*» y «*la espacialidad vivida*». El autor dirá que actualmente al pensar en la ciudad y el espacio, siempre se ha analizado desde la espacialidad percibida y concebida, dejando fuera la espacialidad vivida.

Para el autor, epistemológicamente, estos espacios deben ser conocidos y estudiados de manera equitativa asumiendo las características de cada uno. Para «*la espacialidad percibida*», o de las prácticas espaciales, según analiza el autor, se han considerado los aspectos objetivos, es decir, la materialidad del espacio físico, dando especial énfasis a los instrumentos de recolección de información espacial, tales como: los sistemas de información geográfica, los patrones de movilidad,

y las imágenes satelitales que recolectan altos volúmenes de información sobre la geografía, considerando prácticas más bien superficiales de la vida urbana. La segunda espacialidad o «la concebida», busca explicar los espacios como cosas pensadas, abstractas (ilusión realista de Lefebvre). Mientras que la «espacialidad vivida», es la que deberá deconstruir las epistemologías anteriores para comprender el espacio social, ya que este es el espacio político e ideológico donde se forjan las prácticas espaciales concretas que responden a los modos de producción social de dominación y sometimiento. Es acá donde ocurren las luchas sociales, la desigualdad espacial y la diferenciación (Soja, 2008). Soja escribirá en su libro *Postmetrópolis*, de 2008:

“Debajo de esta «ilusión realista», tal y como la denominó Henri Lefebvre, el espacio percibido de la ciudad y las dimensiones más evidentes de las prácticas espaciales materiales (...) fueron transformadas en la única geografía real a ser estudiada, explicada y atendida por las políticas públicas, la planificación urbana y las ciencias sociales, así como las ciencias espaciales. Lo que subyace debajo de la superficie de la espacialidad social es naturalizado como un dato ingenuo y determinado «ecológicamente», y por lo tanto sujeto al adagio entumecedor de la acción: (...) o sino permanece invisible y, de este modo, intrascendente para la teoría y la práctica. (...) Estos nos conducen muy fácilmente a lo que Lefebvre describió como la «ilusión de la transparencia», en la cual las especialidades concretas del urbanismo se vuelven luminosas, completamente cognoscibles a través de la aplicación de un modo de explicación epistemológicamente rígido pero todopoderoso, lo que los estudiosos contemporáneos denominan una metanarrativa totalizante” (Soja, 2008, p. 147).

Luego de esta explicación de lo que se entenderá por espacio, es importante adentrarnos en un concepto más específico, el de «espacio público». Este concepto se torna aún más relevante cuando lo ponemos en relación con los roles de «producción» y «reproducción» de los géneros, ya que estas categorías relacionales mantienen una estrecha vinculación con las categorías «espacio público» y «espacio privado» (también relacionales), ambas presentes en la conceptualización de espacio percibido, concebido y vivido.

Ahora bien, cuando hablamos de «espacio público», debemos partir por comprender que estaremos hablando principalmente de una «ciudad», donde participan diversos habitantes y visitantes heterogéneos, cuyas dinámicas operan dentro de un espacio que es promotor de sus acciones y

producto de estas mismas, esta idea de espacio público tiene directa relación con el de espacio urbano. Los procesos de industrialización generaron una urbanización de la ciudad tradicional modificando así el habitar de los sujetos. Lefebvre llamará a este tipo de ciudad (urbana) un objeto espacial que es en sí mismo una obra que se moldea y se define según las necesidades de una ideología y sistema productivo, generando así una «forma de vida» acorde a estas exigencias. Para Marrero (2008) el concepto de «lo urbano» es relevante, ya que, a diferencia de lo que ocurría en ciudades tradicionales, la ciudad urbana contiene una desvinculación social debido a su masividad, lo cual transforma la condición de vida de sus habitantes, por lo cual, dirá el autor aludiendo a uno de los clásicos de la sociología urbana, Louis Wirth, «la ciudad» será el asentamiento, un objeto del espacio, mientras que «lo urbano» será el modo de vivir en la ciudad.

Del mismo modo, podríamos decir que el «espacio público urbano» es por consiguiente la máxima expresión de la urbanización, donde se materializa lo urbano (el modo de vivir), y al igual que el espacio social (cuya categoría es más amplia que la de espacio público), produce y reproduce las inequidades de poder de las estructurales sociales, «excluyendo» física y simbólicamente a ciertos sujetos, ya sea por factores de género, económicos, culturales, entre otros (Soja, 2008).

Dicha exclusión, se justificará técnicamente, por la creación de ciertos espacios urbanos (sectores industriales o empresariales), o excusas de privatización, como, por ejemplo, la posición de ciertos muros, físicos o invisibles, para el uso del espacio (Delgado 2003). Este ordenamiento responde a un orden productivo e ideológico de cada sociedad, por tanto, el espacio público urbano deviene y produce poder político, cultural y económico, y sus habitantes dependen de esta estructuración de poder para hacer uso del espacio urbano, reduciendo el actuar público de los sujetos a ciertos espacios de ocio, trabajo, o espacios de la vida colectiva. Así, se transforma el espacio público en una mercancía con intereses de acumulación (Soja, 2014).

La propia sociología urbana, dirá Aguiar (2011), hará alusión a esta complejidad al demostrar que las desigualdades sociales se forjan y develan en el espacio, posibilitándolas y reproduciéndolas, generando brechas en las estructuras de oportunidades de sus habitantes.

Ahora bien, la forma como se usa el espacio público, cómo vivimos la ciudad o cómo nos acercamos a dicho espacio, dependerá de características que promoverán o limitarán nuestras prácticas espaciales y nuestras simbolizaciones. Vinculado con nuestro problema de investigación, si observamos el uso del espacio público desde el género, inmediatamente aparece el binomio espacio público y privado. Como ya fue mencionado anteriormente, el uso del espacio público está sometido

a roles (producción y reproducción) socialmente construidos para ambos géneros. Sobre esto, diversos estudios de género han explorado la manera en que las mujeres y los hombres asumen comportamientos distintos al estar en el espacio público (Páramo y Burbano, 2011).

Paula Soto (2014) menciona que el propio espacio urbano ha sido organizado bajo esta visión de «dicotomías geográficas» donde la relación espacio público y privado refuerzan los estereotipos de lo femenino y lo masculino al interior de la ciudad:

“Estos estereotipos se reflejan en representaciones geográficas de tipo binarias tales como: público-privado, ciudad-suburbio, trabajo-hogar, reproductivo-productivo, mente-cuerpo. Estas oposiciones son resultado de construcciones ideológicas más que descripciones empíricas y afectan directamente entre otros al ordenamiento urbano y la estructura espacial” (Soto, 2014, p.201).

Y como el espacio público y el género no existen de forma absoluta, sino que ambos son construcciones establecidas por un orden socialmente impuesto, ambas categorías son reproducidas por las propias prácticas sociales vinculadas a valorizaciones de tipo social. Por ello, el espacio reproducirá el orden de valores de una sociedad sobre las clases sociales, la concepción de familia y el papel que juegan los géneros en la sociedad (Páramo y Burbano, 2007). De esta forma, la segregación de la mujer del espacio público debe ser entendida como un proceso social, y no como resultado de un orden natural; debe ser analizado desde la dicotomía (social) entre trabajo público y trabajo privado, donde el espacio público y el trabajo productivo se encuentra asociado al género masculino, y, por consiguiente, el uso de este espacio está pensado bajo esta lógica. La configuración espacial es, entonces, un productor y reproductor de las desigualdades de género y de la exclusión urbana de las mujeres, lo cual implica desventajas simbólicas que marcan aún más la división de los espacios y de los sujetos según su género (Soto, 2014).

Como lo mencionan Páramo y Burbano (2007), si bien la mujer ha tenido en las últimas décadas un papel importante en la fuerza de trabajo, el diseño del espacio urbano no ha sido capaz de internalizar esta situación donde las mujeres además de su papel socialmente vinculado al espacio privado, han comenzado a usar más fuertemente el espacio público; ya sea por razones de tipo laborales o para cumplir con roles reproductivos como desplazar a hijos o personas con movilidad reducida, o por razones de mantenimiento del hogar.

La intención de poner énfasis en la relación existente entre rol productivo y espacio público, junto a la de rol reproductivo y espacio privado, permite adentrarnos, desde el análisis de la espacialidad,

en cómo el espacio concebido ha puesto en su sistema de significados conceptos abstractos asociados a las necesidades de los modos de producción de las sociedades capitalistas actuales, las que bajo la herencia de sociedades industriales (división espacial de roles por género), las mujeres eran ubicadas en el mundo privado, por lo cual sus necesidades respecto al espacio público eran nulas, propiciando la producción y reproducción de un espacio público que las excluye. Y esto es así, porque los planificadores organizan el espacio urbano bajo el lente productivo, y observan así patrones de movilidad de los espacios puramente productivos y de comercio, dejando fuera del análisis a los espacios asociados a los roles reproductivos de la vida social. Prácticas espaciales que, si bien han ocurrido históricamente, no han sido revisadas desde la simbolización que entrega el espacio vivido, priorizando la observación de la realidad mediante mapas o técnicas cuantificables, cuyo nivel de abstracción (del espacio concebido) está pensado desde el imperativo de la producción descrito.

Movilidad Diferenciada

Luego de haber expuesto que los géneros están asumidos desde una construcción social de roles (productivo y reproductivo), y describir cómo estos se encuentran vinculados al espacio social bajo la división de lo público y privado, ahora nos centraremos en la experiencia de movilidad urbana, analizando de qué forma estas concepciones binarias, transforman la experiencia cotidiana de movilidad urbana de las mujeres. La autora chilena Paula Soto (2016) plantea que *“(…) el uso de dicotomías geográficas como público-privado, centro-periferia, producción-reproducción, movilidad-inmovilidad establecen representaciones espaciales de lo femenino y lo masculino, como construcciones ideológicas que afectan directamente el ordenamiento urbano y la estructura espacial”* (Soto, 2016, p. 41), provocando así una experiencia diferenciada entre hombres y mujeres, basada en esta construcción ideológica del espacio público.

Para iniciar este apartado, debemos partir por caracterizar a la experiencia de movilidad urbana. Mendoza (2013), la describe como un fenómeno mediante el cual es posible satisfacer las necesidades de conexión para acceder al consumo de productos, acercarse al trabajo o realizar actividades sociales, por lo cual, la movilidad no es un fin en sí mismo, siendo una experiencia indeseable para los sujetos.

“(…) su rol como medio para asegurar la accesibilidad entre las distintas áreas funcionales de la ciudad es de muy antigua data, su relevancia se ha incrementado fuertemente en la actualidad, pasando a constituirse en un factor de desarrollo político, económico y sociocultural por sí mismo. (Lange, 2011, p.89)

Ahora bien, esta definición requiere ser complementada con la diferenciación entre movilidad y traslados, distinción que es importante para comprender las simbolizaciones que dan los sujetos a esta experiencia cotidiana en el espacio urbano. Andrea Gutiérrez (2012), geógrafa argentina, define a la «movilidad» como una performance en el espacio social; un «espacio» que, como también lo plantearon Lefebvre, Soja, Harvey y Castell, es productor y producto de la historia y conflicto de cada sociedad, por lo cual es mucho más que un mero repositorio físico, geométrico y medible. Bajo este argumento, la autora describe la experiencia de movilidad urbana como un proceso que va más allá que un grupo de traslados con motivos variados y realizados bajo diversas condiciones y

posibilidades, sino que es la «práctica social del viaje» que ocurre en un territorio y que adquiere prácticas cotidianas en un contexto específico, tanto social, espacial como temporalmente.

Frente a esto, Gutiérrez (2012) dirá que, las ciencias sociales deben observar la movilidad como una práctica social que contiene simbolizaciones por parte de los sujetos (espacio vivido), pero que históricamente se han abordado desde un conocimiento abstracto que enfatiza patrones de movilidad y mapas de desplazamientos (espacio percibido), operando en pos de una definición del espacio concebido (y dominante) para la producción del capital. Por lo anterior, tomaremos la definición de movilidad de esta autora, quien la define como:

“(…) una práctica social de viaje que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos. De su interacción resultan las condiciones de accesibilidad de grupos sociales, sea de sí mismos o de sus bienes”
(Gutiérrez, 2009, p.7).

En la misma línea, Mimí Sheller y John Urry (2018), ambos sociólogos, describen a la movilidad como un «habitar» en la ciudad, que corresponde a una experiencia social donde ocurren hechos, constituyéndose, así como un concepto idóneo para analizar socioculturalmente. Zunino (2018), sociólogo argentino, dirá que, si bien esta experiencia ocurre en un espacio despersonalizado (no-lugares), como calles, veredas, carreteras, buses, trenes, o trenes subterráneos, ésta se encuentra surtida de representaciones sociales que la hacen ser una práctica cultural que sobrepasa la lógica del traslado como mediador material.

Por lo tanto, la movilidad es una práctica que se puede observar y conceptualizar desde la propia experiencia de los sujetos, práctica que está dotada de «etapas»: la planificación, la espera, el viaje (y sus velocidades), también de «condiciones en las que ocurren»: el modo y medio de transporte, las calles, las veredas, entre otros, y, además, de las condiciones particulares de quienes la experimentan: género, presupuesto, ubicación territorial, edad, entre otros. Todas estas variables interfieren en la experiencia de movilidad de las personas, quienes en base a sus propias vivencias generan ideas y emociones al respecto. Zunino, definirá a la movilidad como:

“(…) prácticas sociales con sentido, mediadas por tecnologías, espacios y materialidades, producidas, pero también productoras de cultura, sociedad, poder. Se trata, por lo tanto, del movimiento (real o imaginado, físico o virtual) de las personas, pero también de la inmovilidad (momentos de espera, descanso,

detención, quietud) que, al igual que la movilidad, puede ser deseada, necesaria o forzada” (Zunino, 2018, p.49).

En efecto, esta práctica cotidiana que ocurre en la ciudad (Sheller y Urry, 2018), tiene un sentido que se encuentra moldeado por el espacio, por la cultura, el poder, por las estructuras sociales, por jerarquías sociales y por los propios artefactos físicos existentes (buses, trenes, trenes subterráneos, calles, veredas, entre otros). Por consiguiente, no es solo un grupo de desplazamientos aislados, sino que es un fenómeno social determinado por diferentes formas de vida, relaciones sociales o necesidades diferenciadas (Lazo y Contreras, 2009).

La forma como nos movemos por la ciudad es un aprendizaje inconsciente que es mediado por dispositivos de socialización que delimitan la manera cómo la ejecutamos y transformamos, ya que, en la medida que se modifican las condiciones sociales de traslado, modificamos también nuestras prácticas de movilidad de acuerdo con las nuevas herramientas o condiciones dispuestas (Zunino, 2018). Desde esta perspectiva, la movilidad puede ser un enfoque de análisis desde donde observemos otros procesos sociales, que intervienen o son intervenidos por la práctica social de la movilidad, generando así nuevas preguntas de investigación a partir del nuevo paradigma de la movilidad (Jirón y Zunino, 2017). Con esto, es posible visualizar el concepto de movilidad más allá de los estudios relacionados a la historia de los modos de transporte y su modificación por causa de la urbanización, considerándola más bien como un posible objeto de estudio de la sociedad, una mirada desde abajo o, como dirá Zunino (2018), “desde la propia práctica y sus significados”.

Al considerar a la movilidad como un objeto de estudio, podremos analizar cómo los sujetos tienen diferentes capacidades para satisfacer sus requerimientos de acceso a los bienes y servicios que entrega la ciudad. Aguiar (2011), menciona que, estas posibilidades estarán condicionadas por las opciones de movilidad con las que cuentan los habitantes de una ciudad, transformándose en un «capital» específico (según Kaufmann, 2004), que facilita o disminuye las oportunidades de los sujetos, al producir y reproducir inequidades en el entramado social. Opera así, como un diferenciador en una estructura social que condiciona estos accesos, lo cual es reflejado en las decisiones de los sujetos en cuanto al uso de diversos modos y elecciones de desplazamientos para conseguir acceder a la ciudad (Lazo y Contreras; 2009). Apaolaza y Blanco (2015), siguiendo con las conceptualizaciones de Kaufmann, mencionan tres factores identificados por este autor en el texto del año 2004 “Motility: Mobility as Capital”, que intervienen en las condiciones que potencian la movilidad (motilidad). El primero de ellos es el «acceso», el cual está relacionado con las condiciones

y opciones que tienen los sujetos para llegar a un destino en un momento determinado. El segundo factor es la «apropiación», con esto el autor busca explicar las estrategias, representaciones y hábitos asociados a las distintas posibilidades de movilidad. Como tercer factor, se encuentran las «habilidades», lo cual habla de las capacidades con las que cuentan los sujetos en cuanto a sus posibilidades físicas con las que organizan su acceso y apropiación. Estos tres factores se encontrarían mediados por los procesos y estructuras sociales, culturales, económicas y políticas por las que los sujetos efectúan su movilidad.

Estos demuestran la dicotómica de movilidad e inmovilidad, porque al no existir una condición equitativa para el acceso a la ciudad, la cual es modelada por otros dispositivos (culturales, económicos, sociales), ciertos sujetos quedan desprovistos del capital de la movilidad y por consecuencia de las oportunidades que la ciudad entrega. En otras palabras, la práctica cultural de la movilidad, que produce y reproduce inequidades sociales, perpetúa relaciones de poder, y a la vez estas producen inmovilidades en ciertos sujetos.

Una de las inequidades sociales que pueden ser observadas y problematizadas desde la movilidad, es la inequidad entre hombres y mujeres en sus roles de producción y reproducción. En el caso de las mujeres que realizan ambos trabajos, el panorama de la movilidad se vuelve aún más complejo. El doble rol social no se ha trasladado al espacio público, por lo cual este sigue siendo un espacio pensado para la producción y para los hombres, por lo cual, la experiencia de movilidad de aquellas mujeres es tensionada por ambos roles.

Al respecto, Zunino (2018) menciona que, a través del análisis del género es posible terminar con la idea del sujeto universal, y más específicamente, mediante el análisis de los roles socialmente construidos, podemos comprender que, estos condicionan la manera de percibir y experimentar la movilidad. El rol reproductivo trae consigo otras formas de viaje históricamente invisibilizadas, que no responden a razonamiento productivo, sino que a labores adquiridas por las mujeres en su rol de encargadas del mantenimiento del hogar o del cuidado de personas o hijos. Destacando estos aspectos, es posible observar cómo este tipo de viajes son el resultado de relaciones de poder entre géneros, las cuales dificultan en las mujeres su acceso al espacio urbano.

Nuestro sistema «sexo-género», o por lo menos el de la mayoría de las sociedades en el mundo, mantiene a la mujer como la encargada de los roles reproductivos; mientras que al incorporarse cada vez más al mundo laboral (ya sea a través de jornadas parciales o completas), adquiere una doble jornada, generando así una disparidad en la forma de acceder a la ciudad y moverse en ella.

Además de los traslados por razones productivas, las mujeres deben desplazarse por otros propósitos, como son los asociados a las necesidades de personas a su cuidado o el hogar, de modo que *“(...) cuando los hombres no están en el trabajo, están fuera haciendo cosas diferentes, mientras si se trata de las mujeres, cuando no están en el trabajo siguen realizando actividades relacionadas con el hogar”* (Páramo y Burbano, 2011, p. 64). Esta realidad es la que genera su condición de «inmovilidad», ya que como dirá Rainero (2001), las mujeres tienden a realizar movilidades más complejas ya que, junto a sus traslados por trabajo, deben asegurar la subsistencia del hogar tanto en el tiempo como en el espacio, limitando así sus posibilidades y capacidades de desplazamiento. Además, son las encargadas, en la mayor parte de las veces, de trasladar a las personas que no tienen capacidades de moverse autónomamente, lo cual termina por limitar sus capacidades de movilidad en pos del cumplimiento de las actividades de otros integrantes de la familia (Figuroa y Waintrub, 2015). En otras palabras, las mujeres tienden a realizar *“(...) múltiples desplazamientos relacionados con el cuidado del hogar y la mantención de terceras personas. Todos estos traslados impactan en la vida cotidiana de las mujeres, disminuyendo su tiempo disponible y aumentando dramáticamente su valor y la forma de disponer de él”* (Opt.cit, p.51)

Bajo estos argumentos es que aparece un concepto relevante; el de «movilidad del cuidado», acuñado por la arquitecta española Inés Sánchez Madariaga (2009), quien establece la necesidad de considerar a los desplazamientos asociados a labores de reproducción, que son realizados por adultos (principalmente mujeres) para niños u otras personas dependientes y para el mantenimiento del hogar (Zucchini, 2016). Estos desplazamientos, son recogidos a nivel de datos en pequeños porcentajes de actividades aisladas, desdibujando su real peso en la totalidad de los desplazamientos que se hacen en la ciudad. Sánchez, busca darle presencia a estos viajes que se encuentran en el ámbito privado del rol reproductivo, ya que al agruparlos se acercan (en términos de proporción) a los realizados por propósitos productivos y educacionales.

Ahora, si bien sabemos que los traslados de mujeres y hombres son disímiles, entre mujeres también existen diferencias que son relevantes. García y Rodríguez (2012), dan cuenta de que la movilidad cotidiana intra-mujeres presenta grandes diferencias, las cuales se cruzan con la edad de estas, su etapa en la vida, sus niveles económicos, sus niveles de estudio, entre otras.

Incorporar subtítulo

En la presente investigación, nos centraremos en las condiciones de movilidad de las mujeres que realizan labores de reproducción que se encuentran activas laboralmente (total o parcialmente) y

que utilizan el transporte público para su movilidad, identificando cómo estas condiciones terminan por constreñir más la experiencia de movilidad de las mujeres.

Como se ha revisado, diversas investigaciones⁴⁹ han puesto al descubierto las diferencias entre mujeres y hombres al transitar por la ciudad, identificando distintas variables que permiten describirlas. La primera de ellas da cuenta de los «**modos de transporte**» utilizados por hombres y mujeres para efectuar su movilidad: los estudios demuestran que las mujeres son principalmente usuarias del transporte público, además de realizar varios traslados mediante caminata. Una de las razones de esta diferencia radica en la utilización de medios privados, los cuales en su mayoría son utilizados por hombres cuando en el hogar existe uno de estos. Los datos demuestran que las mujeres, en proporción, tienen menos licencias de conducir que ellos. Asimismo, los traslados en bicicleta son realizados principalmente por hombres, siendo una de las razones el no viajar acompañados por hijos o personas a su cuidado, ni con grandes bultos. Según CEPAL (2017), el acceso a medios de transporte motorizados privados se encuentra vinculado a las condiciones financieras de las mujeres, quienes cuentan con menor posibilidades de acceder a estos medios. Además, un análisis realizado por CEPAL basándose en datos del Banco Interamericano de Desarrollo (2016) y CIVITAS (2014) presenta el reparto modal de tres ciudades de América Latina⁵⁰ y la Unión Europea, los datos demuestran que el uso del automóvil, motocicleta o bicicleta es superado tanto en la región como en Europa por los hombres, mientras que la caminata y el transporte público presenta mayor uso en mujeres que hombres tanto en las latinoamericanas como las europeas. Esto se encuentra mediado por las condiciones económicas de las mujeres (que tienden a ser menores que las de los hombres), como por la asignación de roles.

Otra de las variables que demuestran diferencias de movilidad son el «**propósito del viaje**»; las mujeres a diferencia de los hombres realizan traslados con propósitos diferentes y que pueden modificarse según el día, horario y necesidad. Gran parte de estos viajes son realizados para cumplir con su rol reproductivo, por lo cual no necesariamente tienen un carácter estable. Estos suelen estar relacionados con la movilidad de un tercero o las compras del hogar, necesidad cuya presencia puede ir cambiando a lo largo de la vida de la mujer. Además de esto, las mujeres también tienen

⁴⁹ Soto, (2011 – 2014 – 2016), Jirón (2009, 2017), Jirón y Zunino (2017), Jirón y Mansilla(2014), Jirón y Lange (2017), CEPAL (2017) Zunino (2018), Figueroa y Waintrub (2015), Zuchinni (2015), Páramo y Burbano (2007-2011), Carrasco (1992) García y Rodríguez (2012), Gutiérrez y Reyes (2017), Díaz (1989), Díaz y Jiménez (2007), Sánchez Madariaga (2009) y Miralles (1998).

⁵⁰ Análisis considera la ciudad de Bogotá, Montevideo y Santiago de Chile

una importante participación en los viajes por razones laborales. Por tanto, en el caso de las mujeres que realizan labores de cuidado, sus viajes tienden a ser más cortos, si son visualizados como viajes apartados unos de otros, pero si estos traslados se analizan desde el concepto «movilidad del cuidado», es posible observar cómo muchos de ellos están vinculados entre sí, ya que responden a diversas paradas en un tiempo acotado para el cumplimiento de actividades de tipo reproductivas (Zucchini, 2016). En el caso de los hombres, estos realizan principalmente viajes cuyo propósito es laboral o educacional. Otra de las variables, y que está relacionada con los propósitos, es el «**número de viajes**» que, a diferencia de los que se podría creer, se realizan en igual o superior cantidad de viajes que los hombres, lo que se debe a la multiplicidad de motivos. Una tercera variable, es la «**eficiencia de los viajes**»: las mujeres tienden a realizar viajes a menores velocidades que los hombres, ya que estas van acompañadas con personas o cargas que dificultan la eficiencia de estos. Igualmente, estos viajes en muchas ocasiones son realizados con diversas paradas que hacen del acceso al transporte algo más difícil y por tanto ineficiente en cuanto a velocidad. Junto a esto, las mujeres tienden a recorrer una cantidad de kilómetros más reducidos que los hombres, quienes realizan distancias medianas o largas, y a mayores velocidades, pues transitan en rutas preestablecidas bajo el razonamiento de la planificación en transporte, la cual ocupa como principal variable de eficiencia, por el propósito productivo. Otra de las variables, es el «**número de paradas**» o destinos de los viajes; recurrentemente las mujeres realizan múltiples paradas en un viaje, por lo cual este se transforma en un grupo de traslados con diferentes orígenes y destinos para cumplir con los diversos propósitos. Este tipo de traslado es llamado en la teoría como viajes multipropósitos, encadenados, poligonales o zig zag, mientras que los hombres, realizan principalmente rutas con un origen y un destino, o “pendulares”, los cuales son efectuados desde el espacio de la vivienda (casa) al espacio productivo (trabajo) y viceversa.

En cuanto a los «**horarios**», las mujeres realizan viajes diversos, lo cual se encuentra fuertemente vinculado con los propósitos de cada uno de estos. Mientras que los hombres se mueven principalmente en los horarios *peak*, la gran mayoría de los viajes cuyo propósito es la movilidad del cuidado, son realizados en horarios distintos a los productivos, por lo cual la oferta de transporte también es menor, y por tanto sus condiciones de traslados en cuanto a frecuencia son más precarias. A su vez, la necesidad de realizar estos viajes también afecta el tiempo disponible, destinando más horas del día a estos traslados y afectando también el presupuesto destinado a transporte (Páramo y Burbano, 2011).

Otra de las variables relevantes es la de «**viajes acompañados**»: las mujeres comúnmente realizan viajes para acompañar a otros miembros de la familia, ya sea hijos o personas con movilidad reducida, que no cuentan con la autonomía para desplazarse solos. Mientras que los hombres realizan la mayoría de sus viajes sin un tercero. La última variable, son las «**cargas**», ya que ellas realizan principalmente viajes con cargas mayores que los hombres, es decir, además de su bolso, deben trasladarse con otros bultos, como mochila de niños, o bolsas de compras para el hogar. En el caso de los hombres, ellos suelen viajar sin cargas particulares. Esto implica que las mujeres tengan necesidades distintas a la de los hombres, como, por ejemplo, requerimientos diferenciados de espacio (amplitud) en los medios de transporte, o en el mismo espacio urbano cuando se encuentran cumpliendo labores de tipo reproductivas, limitando así el uso de medios individuales como la bicicleta o motocicletas. Según datos de la Encuesta Origen destino de nuestro país, en la Región metropolitana, solo un 25,5% de los viajes realizados en bicicleta son realizados por mujeres, mientras que en motocicleta esta cifra solo alcanza 11,8%.

Estas experiencias de movilidad diferenciada son el resultado de la (des)planificación urbana de la gran mayoría de las ciudades latinoamericanas, que se caracteriza por tener una alta segregación de espacios, generando territorios exclusivos para la vivienda, otros solo para la producción y otros destinados únicamente al comercio. En conjunto con una planificación en transporte que prioriza la movilidad cuyos propósitos son productivos, la experiencia cotidiana de la movilidad de las mujeres se vuelve un aspecto relevante de evaluar desde las políticas públicas.

Frente a este contexto, Paula Soto (2014) indica que el propio espacio urbano y la planificación de la movilidad, contribuyen en la inequidad de género, ya que los usos del espacio están relacionados con la división de roles productivos y reproductivos, condicionando a las mujeres a realizar mayor número de desplazamientos con estos fines, afectando así su experiencia con la pobreza del tiempo, la percepción que se tendrá del espacio urbano y de la propia movilidad. Además de esto, la misma infraestructura afecta en la movilidad de los sujetos y por ende en la de las mujeres, ya que la planeación del espacio no considera estas variables a la hora de pensar la ciudad y sus lógicas de movilidad.

Ahora bien, como hemos revisado, cada vez es mayor la presencia de la mujer en el espacio productivo, por lo cual sus limitaciones de movilidad se encuentran restringidas por sus horarios de trabajo, modificando sus desplazamientos reproductivos según las posibilidades horarias de sus labores productivas (Díaz, 1989, p. 227), *“lo cual limita su forma de participación, su tiempo, su*

capacitación, sus posibilidades de movilidad, etc.” (Carrasco, 1992, p.102). En otras palabras, las condiciones de movilidad de la ciudad, al estar vinculadas y planificadas según las actividades laborales remuneradas, cuando las mujeres no realizan trabajos de jornada completa, se desplazan en horarios fuera de punta, experimentando una movilidad distinta, que puede ser menos estresante, pero que también puede ser más lenta o limitada ya que la planificación del transporte está pensada para los horarios peak. *“Junto con los aspectos financieros, la pobreza de tiempo causada por los múltiples roles sociales de las mujeres, afecta de forma general, a sus posibilidades de desplazamiento y de utilización de algunos modos de transporte”* (CEPAL, 2017, p.15), lo cual termina siendo una variable que determinará el uso del transporte, indicando cómo este es resultado de la diferencia de género. Al respecto, Paola Jirón, arquitecta chilena dirá:

“En este sentido, las decisiones de movilidad casi nunca son individuales, sino que están determinadas por una serie de decisiones y negociaciones previas, que suceden mucho antes de salir de la casa. La interdependencia se ve afectada de manera particular por el sistema productivo capitalista y las condiciones laborales que emergen de él, con consecuencias particulares de género y generacionales” (Jirón, 2017, p.409)

Otra variable que se encuentra relacionada con el género femenino, es la seguridad en el espacio público. Las mujeres sufren más acoso que los hombres, por lo cual esta variable también interfiere en las decisiones de movilidad. En ocasiones y según las capacidades de cada mujer, prefieren gastar algo más de dinero y realizar ciertos traslados en medios públicos más caros como el taxi o colectivo, o también deciden no hacer ciertos viajes por razones de seguridad (Páramo y Burbano, 2011). Acá se observa como los aspectos simbólicos asociados al género influyen directamente en las formas de habitar la ciudad y hacer uso de sus espacios (Soto, 2016), ya que, por su lado los hombres no realizan grandes cambios en sus traslados por razones de seguridad; de hecho, estos no presentan incomodidad de realizar viajes cuando existen posibilidades de movilidad en transporte público masivo en horarios nocturnos. Esta variable nuevamente demuestra cómo las dicotomías de femenino y masculino, espacio público y espacio privado, rol reproductivo y reproductivo establecen condiciones dicotómicas de movilidad e inmovilidad (Zunino, 2018).

En efecto, la mirada del género y la movilidad, y su consecuente relación con la movilidad en transporte público, demuestra la importancia de considerarla a la hora de planificar, considerando aspectos diferenciados de demanda, oferta, condición y calidad de los servicios, para que así

hombres y mujeres sean capaces de acceder a una movilidad adecuada y a las distintas oportunidades que entrega la ciudad.

Planificación Sistémica versus Planificación Individual

Después de haber problematizado la condición de los géneros asumidos desde una construcción social de roles (productivo y reproductivo), y luego de describir cómo estos se encuentran vinculados al espacio social bajo la división de lo público y privado, y finalmente revisar la experiencia de movilidad e inmovilidad según estas concepciones culturales, buscaremos problematizar la planificación del transporte dando un rol importante a estos elementos, e incorporando una nueva dicotomía que llamaremos de planificación sistémica versus planificación individual.

Una de las críticas que se suele hacer a las políticas públicas, es que se planifican desde un sujeto neutral, al establecer planes y programas (Páramo y Burbano, 2011). Un Estado, al momento de generar políticas públicas, busca relacionar a los encargados de gestionarla y a aquellos que se benefician (los ciudadanos, el mercado y los organismos de la sociedad), generando reglas para la colaboración entre la esfera gubernamental, con los espacios públicos de la sociedad. Por ello, la política pública debe ser entendida como el instrumento por el cual el Estado gobierna, y sus herramientas no son neutrales, sino que están definidas por valores estructurales que pondrán en práctica la gobernanza democrática (Uvalle, 2010). De esta manera, los actores beneficiados por estas políticas públicas tampoco son neutrales.

Por lo anterior, la planificación del espacio urbano es una de las políticas públicas que más críticas ha recibido en torno a su neutralidad. Éstas suelen tener variables de decisión que operan para la construcción de espacios acorde a las necesidades del mercado, sin observar cómo esta planificación crea consecuencias o factores que modifican el habitar en la población del territorio. Esta neutralización de los sujetos afectados con el ordenamiento urbano desdibuja los fenómenos sociales que ocurren al interior de las ciudades, que si bien, se han retratado en investigaciones de carácter social, estos aprendizajes no se trasladan a los conocimientos con los cuales se deciden las políticas públicas del espacio urbano. Uno de estos aspectos es hacer visible al género a la hora de planificar políticas públicas. Al respecto Páramo y Burbano (2011) dirán:

“La manera como se conforma el espacio de las ciudades, lo planificamos y hacemos uso de éste, refleja nuestra concepción de sociedad, reproduciendo la visión que tenemos de ella. Bajo este supuesto, el espacio no existe en forma absoluta sino relativa, resultado de una producción social y como una manifestación del orden social. El espacio reproduce el orden de valores de una sociedad, las clases sociales, la concepción que se tenga de familia y del papel que juegan las mujeres y los hombres en tal sociedad” (p.62).

Bajo el mismo argumento, De Barbieri (1993), menciona que comúnmente las investigaciones, ya sea sobre educación, ciencia, religión, entre otras, han sido abordadas desde el conflicto de clase considerando a esta variable como la principal para comprender los fenómenos sociales. Pero con la incorporación del enfoque de género en el análisis de estos fenómenos, se comienzan a abrir nuevas perspectivas donde el rol femenino y masculino, si no determinan su actuar, sí lo modifican. Lo mismo ocurre con las políticas públicas, éstas, centradas en la estructura económica de las sociedades, tienden a excluir del análisis factores como el género, planificando desde la abstracción para actores neutrales.

Uno de los principales focos desde donde se observan las complejidades del espacio urbano, es su carácter (des)planificado (algo común en los análisis sobre las ciudades de países latinoamericanos). Esta característica, según la teoría, ha provocado espacios segregados según el uso que este tiene, provocando condiciones de movilidad que se encuentran constreñidas por este espacio, demostrando que, los sistemas de transporte no son la única causa de desigualdad en temas de movilidad.

Ahora bien, si a los análisis sobre el fenómeno de la movilidad (su oferta espacial y condiciones de los sistemas de transporte), se les incorpora temáticas como las necesidades de los roles productivos y reproductivos de los sujetos, será posible planificar la movilidad de forma equitativa para ambos géneros, permitiendo observarla como un fenómeno que se encuentra inmerso en la planificación de territorio y no como un elemento sobrepuesto para el desarrollo de la vida cotidiana (Jirón, 2009).

Como ya fue mencionado, diversas investigaciones que han abordado la temática de género y la experiencia urbana demuestran que mujeres y hombres experimentan el espacio público de manera diferenciada, más aún cuando estas deben realizar labores productivas y reproductivas. La doble carga de roles provoca que las mujeres deban realizar diversos traslados de compleja conexión, para

cumplir con los requerimientos de ambos roles. Esta situación no ha sido abordada por la planificación del espacio urbano y el propio transporte público, manteniendo su planificación desde la visión de un sujeto neutral sin considerar los desplazamientos de mujeres; es así como *“(...) la invisibilidad de las mujeres dentro de las ciudades, ha producido barrios, calles, transportes y servicios inapropiados para sus necesidades. En efecto la ciudad moderna está construida sobre la base de la separación entre actividades de producción y reproducción”* (Soto, 2014, p. 204).

Paula Soto (2016), expone las críticas que se le han hecho a los propios estudios urbanos, y a la misma planificación, donde las mujeres han sido excluidas de la discusión, ya sea como planificadoras o como ciudadanas por las cuales también se debe planificar. Esta situación, dirá la autora, termina generando ciudades y sistemas de transportes planificados y diseñados con un carácter eminentemente sexista, ya que los patrones considerados a la hora de planificar, principalmente masculinos, son considerados universales, transformándose en la regla bajo la cual se toman las decisiones.

Los propios movimientos sociales, entre ellos los feministas, han demandado vislumbrar a los diversos actores a la hora de evaluar y planificar la experiencia urbana, requiriendo que los espacios urbanos dejen de ser vistos como homogéneos (Soto, 2016). Interpela de esta forma a las propias instituciones estatales para que comiencen a considerar a la diversidad de actores a la hora de construir y hacer política.

Tal como antes fue mencionado, la planeación urbana genera desigualdades a nivel social y cultural, y esto, se observa también en el transporte público. El rol productivo de los hombres, quienes se mueven principalmente en horarios laborales, son el eje principal de los programas de tránsito, dejando fuera de esta planificación, las tareas de carácter reproductivo en su ordenamiento. Donde la *“(...) organización del sistema urbano se ha construido y fundando en un proceso de planificación que no tiene en cuenta la situación y condición social de las mujeres, las necesidades e intereses específicos derivados de su ubicación en la división sexual del trabajo y su status de género”* (Soto, 2014, p. 208)

Al igual como se ha observado de forma neutral a los sujetos para la planificación del espacio público, el transporte público ha hecho lo mismo al considerar el tránsito de los sujetos desde una visión universal que le permite planificar desde la masividad. Ahora bien, autores como Martin Wachs (1996) de la Universidad de California, dan cuenta cómo «el viaje» es uno de los aspectos que más se encuentran influenciados por la categoría género, ya que esta variable condiciona los

viajes de las mujeres por sus labores de cuidado, argumentando que, al igual que el espacio, el transporte también ha sido concebido desde las dicotomías: espacio público/privado y rol reproductivo/productivo.

Si pensamos en la planificación del transporte, una de las principales complejidades que se observan son los propios instrumentos para la planificación. Aguiar (2011), advierte que la creación de encuestas en hogares y las estrategias de cartografías han vuelto monotemática la discusión, ya que sus ejes de análisis, de carácter deductivo, han transformado la forma de observar las dinámicas urbanas de la población en un manual sobre el cual se define cómo analizar la experiencia cotidiana en el espacio urbano, reduciéndolo a unidades administrativas del territorio, condicionando así la intervención de las políticas públicas a la masividad, dejando abajo en la escala de prioridades a las unidades “anormales”. Esta realidad termina por relegar el carácter social de la experiencia de la movilidad, vinculándola únicamente a las experiencias de movilidad por razones productivas, (lo cual se observa en la planificación determinada por las horas punta) condicionando la práctica cotidiana según la organización del mundo productivo (Zunino, 2018).

Lo anterior queda ilustrado en los instrumentos de planificación, quienes a base de las encuestas origen-destino de las ciudades, toman como elemento central los viajes cuyo propósito es el trabajo y el estudio, ambos relacionados con el rol productivo de la vida social, y por consiguiente de los hombres (Zuchinni, 2015), dejando fuera de la planificación a todos los viajes cuyo propósito es distinto: de salud, traslados de otras personas o compras, realizados principalmente por mujeres (CEPAL, 2017). De esta manera se van provocando barreras de movilidad para quienes deben cumplir con estas labores, ya que los sistemas de transporte entregan servicios deficientes para este tipo de propósitos. Dichas brechas se contraponen con los requerimientos internacionales de equidad de género para conseguir un desarrollo sostenible.

“En transporte y movilidad urbana, no obstante, la planificación y las encuestas se enfocan generalmente en el patrón de movilidad de un ciudadano supuestamente estándar y, como afirman Lazo y Contreras (2009), resultan muchas veces ignorados amplios grupos sociales, como las mujeres, los niños, las personas mayores o los pobres. Estos grupos tienen dificultades concretas y estrategias propias cuyo abordaje desafía a los investigadores y planificadores a identificar patrones específicos de movilidad” (Gutiérrez y Reyes, 2017, p. 149)

Diversos autores⁵¹ mencionan que, al planificar la movilidad en el espacio público, las políticas han optado por considerarla desde la lógica de modelos o patrones de movilidad, asumiendo como principal herramienta los mapas de flujo, que no dan cuenta de lo que se encuentra bajo estos: el propio habitar urbano, mucho más complejo que un sinnúmero de traslados, experiencia que debe ser observada desde el propio habitante (Aguiar, 2011). La planificación desde el mapa administrativo no permite dar cuenta de la diversidad de movilidades, ni de que cada persona tiene su propio mapa construido a partir de las vivencias de cada traslado (en su complejidad y relaciones sociales que lo componen). Por lo anterior, estancar la discusión en temas como “de qué punto hasta qué punto se mueven los sujetos”, dirá Zunino (2018), termina invisibilizando las significaciones y vivencias de esos desplazamientos, es decir, la propia experiencia de movilidad urbana. Mientras que:

“conocer esas experiencias nos sirve para comprender el modo en que las ciudades se viven desde el movimiento, pero también a poner en cuestión la idea de un sujeto racional o con razones meramente instrumentales, un sujeto consumidor que sólo piensa en la racionalidad económica de su viaje (conveniencia, costo, pérdida de tiempo). Si bien, la economía es una cuestión fundamental, ésta está modelada e imbuida en la cultura (Zunino, 2018, p. 49).

En la misma línea, Sábate (1986) advierte que la visión neopositivista de la movilidad ha llevado a asumir patrones comunes para la totalidad de la población, patrones cuya identidad era la de un varón, adulto y productivo. Esto da cuenta de la necesidad de abandonar “(...) la concepción uniformadora de los individuos, haciendo que características como el sexo, la edad o el nivel socioeconómico de las personas pueden condicionar sus experiencias, problemas o comportamiento espacial” (Díaz, 1989, p. 221).

Si bien, la mayoría de las encuestas origen-destino considera la variable sexo en la recogida de sus datos, De Barbieri, advierte que esta categoría, si bien permite considerar algunos aspectos del género, el análisis de la información contextualizada es lo que permitirá conocer el estado de los géneros en una sociedad y momento determinados, por lo cual, al ser observada sin incorporar en el análisis el enfoque de género, no será posible pensar el fenómeno de la movilidad desde una

⁵¹ Jirón e Iturra (2011), Lange (2011) Zunino (2018) y Aguiar (2011), entre otros.

perspectiva real de lo femenino y masculino. Bajo este argumento, se torna aún más relevante el trabajo realizado por Sánchez Madariaga (2009) y Elena Zuchinni (2015), quienes permiten observar la planificación considerando el enfoque de género más allá de la variable sexo.

Del mismo modo, Sanz (2005) dirá que los actuales métodos para identificar la movilidad tienden a entregar análisis neutrales sobre «movilidad obligada» y «movilidad no obligada» (donde se encuentran los traslados asociados a la movilidad del cuidado). De esta manera, dirigen la planificación a los supuestos «viajes obligados», dejando a los otros desprovistos de proyección, como si fueran susceptibles de rechazar. Ahora bien, tal como ya se ha mencionado, existen encuestas de movilidad que desestiman la recogida de viajes que se realizan por trayectos más cortos o de tiempos menores, lo cual termina por esconder prácticas en el espacio urbano que son tan relevantes como las de mayor tiempo y kilómetros. Al respecto, Zuchinni, (2016) menciona que:

“(…) en muchas encuestas no se contabilizan algunos viajes a pie, con la excusa de que duran menos de cinco o diez minutos y que no tienen como destino acudir al trabajo o un centro de estudio. Esta decisión arbitraria excluye de la foto de la movilidad un amplio número de viajes que se desarrollan en el entorno de los barrios para realizar compras, acudir a equipamientos diversos, acompañar a menores o realizar gestiones. Todo un conjunto de actividades que mayoritariamente asumen las mujeres y que, al quedarse fuera de la fotografía, quedan al margen en la planificación dato que “no existen” (p. 167).

Por lo cual, el patrón de viaje que es considerado es el de carácter pendular bajo la racionalidad tiempo-espacio que considera únicamente las variables neutras como velocidad y tiempo (frecuencia), kilómetros (cobertura) y plazas para diseñar el funcionamiento del transporte público. Mientras que los viajes de tipo poligonales (encadenados o zigzag) son excluidos de la planificación y por tanto desprovistos de eficiencia y calidad.

Frente a este contexto, podemos observar cómo los sistemas de transporte que son planificados desde conceptos abstractos terminan por desdibujar la complejidad de la movilidad. Aquí se torna relevante considerar a la Teoría de Sistemas de Niklas Luhmann (1996), quien a través de su trabajo teórico buscó entregar una metateoría para comprender la complejidad del entorno y las sociedades, explicando cómo esa «complejidad» se reduce en diversas complejidades de mayor expansión que permiten explicar el orden social. Para esto, el autor realiza una definición jerárquica

entre «sistema», «sistema social» y «subsistemas». El «sistema⁵²» implica la distinción de un entorno donde el conjunto de individuos comienza a estructurar su proceso de socialización. Es decir, los sistemas son la categoría de mayor jerarquía, que para producirse requieren de la presencia de un entorno (ambiente natural y seres humanos), que crea organizaciones sociales y subsistemas que atienden a necesidades variadas del grupo social. La forma como se organizarán los sujetos y los subsistemas en un sistema social es a través de la comunicación. Ahora, las funciones diferenciadas de cada subsistema permiten la mantención y diferenciación entre los subsistemas que componen el sistema social.

Para comprender cómo se mantienen y se diferencian los subsistemas sociales, se requiere comprender los conceptos de «diferenciación» y «autopoiesis» (Luhmann, 1996). La autopoiesis es la manera como un sistema se produce y se reproduce a sí mismo para así perpetuarse⁵³, es la respuesta inmediata a una cierta necesidad o contingencia porque su deber ser es perpetuarse⁵⁴. Ahora, cuando el sistema se abre, es cuando ocurre el proceso de «diferenciación» que implica que **un sistema social siempre estará conformado por subsistemas diferenciados** (ejemplo de esto es la ciencia, del derecho), y estos subsistemas tienen procesos autopoieticos, donde se van diferenciado los unos de los otros al definir una serie de funciones que les permite la existencia; estas funciones son las respuestas a problemas o necesidades del grupo social.

Por tanto, un subsistema, al definirse, establece sus funciones (conjunto de actos y operaciones como respuesta a un conjunto de necesidades o problemáticas), y para llevar a cabo esta función, se diferencia de los otros subsistemas creando un **sistema de códigos propios del subsistema** (Luhmann, 1996). Estos códigos, se configuran desde conceptos binarios, por ejemplo, en el subsistema de la ciencia, está lo que es científico y lo que no lo es, generando así un grupo de códigos que definirán lo que es, o no científico. Son «lenguajes especializados» que se diferencian del lenguaje especializado de otros subsistemas. Luhmann dirá que *“la autopoiesis del sistema no requiere de otra cosa que de la continuación de la comunicación acerca de la verdad y la falsedad; es decir, de la continuación de la comunicación de este medio simbólicamente generalizado”*

⁵² Luhmann menciona tres sistemas: el de vida, el psíquico y el social, enfocando su teoría en el social.

⁵³ Es un “hacer algo” sin la necesidad de razonarlo (es lo contrario a la idea de praxis, la cual aparece en Weber o Habermas, la cual habla de la acción racional frente a una necesidad social).

⁵⁴ Por lo cual, un sistema será cerrado porque es autónomo, funciona por sí mismo, y entonces para prevalecer la autopoiesis funciona en su interior.

(Luhmann, 1996, p. 205). En resumen, cada subsistema crea sus códigos y su modo de comunicación y así se diferencia de los otros.

Con esto podemos pensar en el subsistema de planificación del transporte, en su función de entregar movilidad a los habitantes de una ciudad, el cual ha generado códigos como: plazas, transacciones, kilómetros, velocidades o cargas, para conceptualizar al conjunto de personas que son posibles de transportar (en contraparte de lo no transportable). Así, todos los códigos comunicacionales de este subsistema han estado mediados por una abstracción de los sujetos que son movilizados, generando así una reducción del conocimiento sobre la complejidad de la movilidad urbana, dicha abstracción provoca inequidades que no han sido resueltas debido al carácter cerrado del subsistema.

Frente a este contexto, se torna esencial la creación de políticas públicas de transporte de personas, que sean permeables a las necesidades de movilidad diferenciada, a la hora de planificar su funcionamiento, incorporando en los procesos de comunicación, códigos que permitan observar la realidad compleja de la movilidad (por ejemplo, el código de movilidad del cuidado), introduciéndolos en el quehacer de las políticas públicas, para así asegurar una planificación coherente a esta complejidad.

Ahora bien, para que una política pública sea permeable al género, se requiere de instituciones que también lo sean. Al respecto, Teresa Valdés (2006) menciona que una institución, política o programa que considere el enfoque de género, debe incluirlo en la corriente principal de sus funciones, transversalizando el enfoque de género en su quehacer, para así actuar de forma coherente con las necesidades y condiciones de todas y todos los beneficiarios. Esto es posible, siempre que se asuma que las ***instituciones no son neutrales al género***. Al no asumir esta máxima, estas terminan reproduciendo las desigualdades estructurales que privilegian al género masculino. De esta forma, mientras no exista un cambio a nivel institucional, difícilmente se lograrán los objetivos de equidad e igualdad de género. Por su parte, Jeanine Anderson (1998) advierte un aspecto relevante: para que el enfoque de género sea incluido en la labor de aquella institución, uno de los objetivos será la instrucción en temas de género para los funcionarios que forman parte de ésta. El desafío no se ha cumplido con la mera aplicación de programas de capacitación, pues se requiere de una evaluación que permita revisar si el aprendizaje de los funcionarios se trasladó a sus quehaceres institucionales bajo una lógica de equidad y justicia de género. Por lo anterior, es responsabilidad de la institución enfocar su evaluación en aspectos institucionales, y no, en los

ajenos al ambiente laboral. Además, que una institución no sea neutral al género, no puede ser el único objetivo del enfoque; se debe asumir que al interior del propio género existen nuevas divergencias que son necesarias de observar y atender.

Se trata entonces, de considerar la planificación de transporte desde una racionalidad integral, donde se observe esta política pública de forma multidimensional, incorporando en el análisis aspectos sociales, económicos y políticos que intervienen en la desigualdad estructural e histórica entre hombres y mujeres. De acuerdo a lo revisado, esta integralidad permitirá responder a necesidades que pueden ser resueltas a corto plazo (como iluminación y seguridad en el espacio público), a mediano plazo (como campañas de concientización) y hasta acciones de largo plazo (como las vinculadas al diseño y planificación de los sistemas de transporte con enfoque de género), para así responder a las necesidades de movilidad de todas y todos los sujetos, ya sea en sus labores productivas, reproductivas, o también con otras necesidades o condiciones de movilidad (CEPAL, 2017). Para que estas necesidades sean resueltas, se requiere la incorporación de las mujeres desde el inicio del proceso de planificación de las políticas, permitiendo así generar condiciones correctivas o preventivas que permitan modificar las problemáticas de desigualdad cultural desde el entorno urbano y la movilidad.

IV. METODOLOGÍA

Enfoque Metodológico

El enfoque metodológico de la presente investigación se instaló desde una perspectiva cualitativa, ya que su objetivo fue *conocer* a partir de la visión de las *mujeres que cumplen con roles productivos y reproductivos su experiencia de movilidad urbana en el transporte público de la ciudad de Santiago*. Lo que se buscó fue reconocer cómo éstas *experimentan e interpretan* su movilidad, identificando los aspectos que son de importancia para sus propias vivencias.

Los sujetos sociales –para esta investigación las mujeres– se encuentran insertos en una estructura social que condiciona su habitar, por lo cual el relato de estas mujeres transitó entre su espacio social y subjetivo, permitiendo así, reconocer aspectos que son invisibilizados en la temática de la movilidad urbana, al momento de planificar u observar este ámbito de la vida social. Esto, permitió la detección de variables/conceptos emergentes durante el proceso mismo de investigación, los cuales fueron descritos por las mismas mujeres, permitiendo la detección de nuevas aproximaciones respecto al fenómeno de la movilidad.

Por lo anterior, el observar la realidad desde un proceso *inductivo*, nos permitió prestar atención a lo que se encuentra bajo la capa social, permitiendo así observar la realidad desde la complejidad subjetiva de estas mujeres, dejando en un segundo plano, aquellas ideas preconcebidas respecto de la realidad a investigar, permitiéndonos indagar la problemática de la movilidad urbana desde una perspectiva apartada de los estudios que *“(…) a partir del diagnóstico macrosocial del problema, señalan sus dimensiones a nivel de agregados sociales y plantean posibles soluciones sin tener en cuenta su articulación con las estrategias de los actores sociales”* (Gallart, 1992, p.4). Con esto, se buscó explicar al fenómeno de la movilidad urbana de las mujeres que usan transporte público en el Gran Santiago, considerando al contexto en el cual se encuentran insertas, identificando la forma en que ellas lo observan, viven y experimentan, así como los aspectos, acciones y decisiones que son relevantes para ellas.

“Así se representa, o conoce, a la sociedad como códigos que regulan la significación, que circulan o se comparten en redes intersubjetivas. Ni variables no individuos; el objeto es complejo, pues articula un plano manifiesto y uno

generador, mientras que el individuo está estructuralmente articulado con otros, e internamente articulado como totalidad". (Canales, 2006, p.19)

Bourdieu (1999) afirma que, en el trabajo de la investigación cualitativa, el investigador en coordinación con la información que entregan los actores sociales, identifica las acciones, decisiones y significaciones que éstos le dan al fenómeno, pudiendo comprender el sentido que le adjudican desde su propia experiencia. Ahora bien, al realizar el trabajo de análisis de los significados de los sujetos, esto no se hace mediante la interpretación individual de quien emite los comentarios e interpretaciones, sino que se asigna al análisis una comprensión más globalizante, más allá del individuo que las emite. Canales (2006) establece que, "(...) siempre se trata de alcanzar la estructura de la observación del otro. Su orden interno, en el espacio subjetivo-comunitario, como sentidos mentados y sentidos comunes" (p. 19). Es así, como en la práctica cualitativa los sujetos investigados y conceptos que componen el fenómeno no son observados particularmente, sino que se les considera como un todo, asumiendo que dicha comprensión del fenómeno está contenida por un contexto que es relevante para entender la forma en que el sujeto lo experimenta (Taylor y Bogdan, 2002).

Por lo anterior, los datos que se produjeron en esta investigación fueron sometidos a una interpretación constante y conjunta, para ir acercándonos desde las propias mujeres⁵⁵, al fenómeno de la movilidad urbana, a partir de la descripción y análisis de sus propias subjetividades. Éstas, al ser una mixtura de acciones, contextos y situaciones se abordaron desde las propias representaciones entregadas en sus relatos, siempre respetando el origen desde donde surgieron y su propio bosquejo de significados. "*Todas las técnicas cualitativas trabajan en ese mismo lugar como disposición a observar el esquema observador del investigado*" (Canales, 2006, p.20).

Como ya lo hemos enunciado, un análisis cualitativo nos invita a observar el fenómeno desde las personas que lo experimentan, identificando sus luchas y estrategias cotidianas dentro de la sociedad en la cual se encuentran. Para el caso de esta investigación, el enfoque cualitativo nos permitió tener acceso directo al fenómeno de la movilidad urbana desde la posición de estas mujeres, sin la intermediación de variables/conceptos inamovibles, o técnicas estructuradas de recolección de información que podrían terminar por encubrir aspectos centrales de la experiencia

⁵⁵ Mujeres que se encuentren activas laboralmente y que tengan a cargo una o más personas, (ya sea hijos o un familiar) y que usen el transporte público del Gran Santiago como principal mecanismo de movilidad urbana.

de éstas. Dando cuenta de la existencia de ciertas diferencias entre ellas, a la hora de identificar situaciones que son relevantes para unas y menos críticas para otras, es decir, este enfoque si bien nos permitió concentrarnos en un escenario, que son las *mujeres que usan el transporte público del gran Santiago, que se encuentra activas laboralmente y que tienen una persona a su cuidado*, nos permitió visualizar la *complejidad* del fenómeno desde este tipo de mujeres.

“Todos los escenarios y personas son a la vez similares y únicos. Son similares en el sentido de que en cualquier escenario o entre cualquier grupo de personas se pueden hallar algunos procesos sociales de tipo general. Son únicos por cuanto en cada escenario o a través de cada informante se puede estudiar del mejor modo algún aspecto de la vida social, porque allí es donde aparece más iluminado”. (Hughes.1958 en Taylor y Bogdan, 2002, p. 23).

Al observar al fenómeno desde su *complejidad*, es posible demostrar que éste se encuentra contenido por acciones y significaciones de los propios sujetos, las que no son de tipo arbitrarias ni naturalizadas, sino que responden a procesos de construcción social que son la base para que el fenómeno se comporte o se desarrolle de tal o cual manera. En el caso de la movilidad urbana de las mujeres, fue de vital importancia asumir desde el inicio, que éstas se encuentran inmersas en un contexto social que posibilita o afecta su experiencia de movilidad: el contexto de moverse dentro de una *ciudad capital*, cuya experiencia en el espacio público es diferenciada por género, con un tipo de transporte público, con ciertas condiciones familiares y económicas, las cuales hacen del fenómeno una vivencia con lógica única y generalizada.

“Lo cualitativo remite a la idea de inmersión o de indagación intensiva en los contextos en que los significados mentados circulan y se intercambian o en que la acción social misma ocurre, evitando un conocimiento de “naturalización” de la realidad social, ya que lejos de dar todo por sobreentendido se pretende acceder a los procesos de construcción social que sirven de base para el despliegue de las relaciones humanas” (Canales, 2006, p. 239).

Debido a la naturaleza de la realidad que se observó, se puede garantizar que el enfoque cualitativo fue el más idóneo, ya que éste permite “(...) obtener detalles complejos de algunos fenómenos, tales como sentimientos, procesos de pensamiento y emociones, difíciles de extraer o de aprehender por métodos de investigación más convencionales (Strauss y Corbin, 2002, p.21). Al centrar el interés en

las experiencias y emociones en su espacio más natural, se facilita el conocimiento del fenómeno desde sus propias particularidades. Permitiendo la adaptación de esta investigación, según los hallazgos de ésta, en que la investigadora quedó al servicio de las emergencias y necesidades del proceso investigativo, según las revelaciones de su propia introversión.

Estrategias de producción de información

Para cumplir con los cuatro primeros objetivos de esta investigación, se trabajó con dos estrategias cualitativas de producción de información, **la entrevista en profundidad y las etnografías móviles**. En el caso de la entrevista en profundidad, ésta permite obtener desde la perspectiva de los propios sujetos, sus interpretaciones de la realidad a investigar, identificando a través de su *libre narración* los aspectos subjetivos que se encuentran insertos en el fenómeno social.

Debido a que la naturaleza del fenómeno demanda de una visión más holística, se requirió de estrategias que permitieran identificar aspectos que la teoría de la movilidad urbana podría estar dejando fuera (al observarla desde una visión generalizada o deductiva), permitiendo así la caracterización de aspectos que se encuentran bajo la observación reducida de técnicas que limitan la expresión misma de los sujetos investigados.

“La abertura de esta técnica se relaciona con la idea de que la entrevista asegure las condiciones necesarias para que –tras las preguntas hechas por el investigador- las respuestas del sujeto entrevistado sean elaboradas en los propios términos en que él decide (configurando o corrigiendo a su antojo sus propios significados y sentidos), estableciéndose ciertos grados de libertad y fluidez para que dichas respuestas puedan expresarse y “salir” a superficie (a través del lenguaje verbal oral) desde dimensiones más profundas (las motivaciones, deseos, creencias, valoraciones, interpretaciones, etc.) en un tiempo (duración) que facilite dicho proceso” (Canales, 2006, p.221).

El funcionamiento de las entrevistas en profundidad se realizó en encuentros cara a cara entre la investigadora y las mujeres entrevistadas, donde a través de una pauta inicial y flexible se buscó comprender la realidad de la movilidad urbana desde la visión de las propias mujeres, identificando sus experiencias, perspectivas y formas de ver el fenómeno, a través de una expresión libre de sus propias palabras (Taylor y Bogdan, 2002). Para apoyar el desarrollo de esta técnica, se incorporó un mapa de la ciudad de Santiago para que las entrevistadas situaran de manera más didáctica su movilidad en un elemento tangible que les permitiera dibujar sus traslados, identificando sus acciones cotidianas de manera más ilustrativa, y así ir profundizando en su experiencia y apoyar sus narraciones.

Como toda técnica de corte cualitativo, ésta requirió de un proceso analítico constante, para asegurar la adecuada producción e interpretación de las expresiones usadas por las mujeres entrevistadas. *“La información que se espera obtener/producir requiere, para ser comprendida, de esa “riqueza” de significados que provean al entrevistador de las claves simbólicas para la comprensión del punto de vista de los entrevistados”* (Canales, 2006, p.222). Es por esto que, a medida que se efectuaban las entrevistas (primera etapa de la producción de información primaria) se realizó la escucha y transcripción de las mismas, para ir identificando aspectos necesarios de profundizar o dudas que despejar durante la segunda etapa de recolección, la etnografía móvil.

Debido a lo anterior, es que, en las entrevistas en profundidad el rol del investigador fue central, a diferencia de un cuestionario estructurado de tipo cuantitativo donde el sujeto es sometido a una lógica de pregunta y respuesta, la entrevista en profundidad cuenta con el investigador como el instrumento de producción de información, y dependerá de éste la calidad de la información producida (Taylor y Bogdan, 2002). Dicha labor es fundamental para el éxito de este tipo de estudios, ya que es éste, el que debe dar sentido a las palabras del investigado, entregarle valor simbólico y por tanto interpretar la realidad del fenómeno.

“Los usos de esta técnica se caracterizan, por un lado, por indicar a través de ella el abordaje de la dimensión simbólica de la realidad social, atendiendo al análisis de significados y precisando las cadenas asociativas de significantes inherentes a la llamada polisemia del signo”. (Canales, 2006, p.240)

Otra característica de la entrevista en profundidad es que éstas no tienen un tiempo de duración establecido, ya que durante el proceso de recolección pueden surgir variables/conceptos o temáticas no consideradas por el investigador, las cuales en el transcurso de la entrevista se pueden volver relevantes para la comprensión del fenómeno. Así también, al tener un diseño flexible, no se cuenta *a priori* con un número establecido de entrevistas, ni de temáticas para abordar, fue la riqueza de la narración, la que definió el cierre y saturación de la información.

“(…) las entrevistas cualitativas requieren un diseño flexible de la investigación. Ni el número ni el tipo de informantes se especifica de antemano. El investigador comienza con una idea general sobre las personas a las que entrevistará y el

modo de encontrarlas, pero está dispuesto a cambiar de curso después de las entrevistas iniciales". (Taylor y Bogdan. 2002: 108)

Como segunda técnica utilizada está la **etnografía móvil**, ésta, si bien cuenta con una base metodológica en la observación participante, su énfasis está en abordar fenómenos cuyas prácticas sociales son móviles, materiales y corpóreas, lo cual produciría diferencias relevantes de observar, en la experiencia de los sujetos (Buscher y Urry, 2009). Esta técnica, propia del trabajo de campo, permitió conocer desde la propia experiencia vivida por las mujeres y el investigador, el punto de vista desde el cual se experimenta el fenómeno, es decir, se trata de mirarlo desde dentro.

Sobre esta estrategia de producción de información, podemos decir que nace de la necesidad de observar fenómenos cuyo movimiento es central para su comprensión, ésta es parte de un grupo importantes de metodologías móviles, cuya aproximación al fenómeno tiene por objetivo captar *"(...) la transformación de la sociedad y de lo urbano desde su interior, que indaga sobre el movimiento y la transformación de lo social"* (Pellicer, Vivas-Elias y Rojas, 2013). Por lo cual, dicha estrategia nos permitió observar la práctica de la movilidad mientras ésta ocurría y a la vez ser parte de ésta.

Además de los atributos que caracterizan a las mujeres que participaron de esta investigación, el fenómeno de la movilidad urbana requiere de la observación de otras variables, esto es lo que ocurre con los momentos del día en el que ocurre esta práctica, ya que la oferta y experiencia en el transporte difiere según los horarios de planificación de éste (valle y punta), por lo cual, se estableció un atributo diferenciador de las mujeres, éste fue el tiempo destinado a las labores remuneradas: jornada completa y jornada parcial, donde estas últimas cuentan con mayor flexibilidad para moverse por la ciudad, mientras que las mujeres que realizan labores remuneradas de tiempo completo deben supeditar su movilidad a los horarios punta del día.

Bajo esta matriz de selección, la muestra de esta investigación terminó en ocho entrevistas en profundidad y 10 etnografías móviles. La diferencia de número entre ambas estrategias radica en que cuando el desarrollo de la etnografía móvil no fue posible por razones de coordinación con las mujeres ya entrevistadas (cuatro de las ocho), se optó por etnografías móviles libres en transporte público con mujeres que estuvieran haciendo uso de éste y que cumplieran con características similares a las mujeres entrevistadas. Para esto, se abordaron los diversos medios de transporte

público y se interceptó a las mujeres en el mismo, explicándoles las razones de la investigación. De este tipo de etnografías se realizaron seis. Cabe señalar que el proceso de etnografías móviles sirvió para afirmar los propios relatos de las mujeres entrevistadas, ya que sus narraciones en las entrevistas contaron con un nivel de detalle importante sobre la experiencia misma.

La muestra quedó compuesta por las siguientes participantes:

Atributo de Identidad	Participantes	Técnica
Jornada laboral completa	Catalina , un hijo a su cuidado (7 años).	Entrevista en profundidad y etnografía móvil
	Beatriz , un hijo a su cuidado (4 años).	Entrevista en profundidad
	Verónica , un hijo a su cuidado (8 años)	Entrevista en profundidad y etnografía móvil
	Solange , dos hijos: una hija (30 años) con discapacidad cognitiva a su cuidado.	Entrevista en profundidad
	Genara , dos nietos (4 y 2 años).	Entrevista en profundidad y etnografía móvil
Jornada parcial	Javiera , dos hijos (4 años - 9 meses).	Entrevista en profundidad
	Priscilla , una hija (3 años)	Entrevista en profundidad y etnografía móvil
	Paula , dos hijas (7 y 3 años)	Entrevista en profundidad

A su vez, la muestra de etnografías móviles libres quedó compuesta por las siguientes participantes:

Horario	Participantes	Técnica
Horario Valle	Mujer , un hijo (6 años) en bus	Etnografía móvil
	Mujer , un hijo (9 meses) en bus	Etnografía móvil
	Mujer , dos hijos (4 y 6 años) en metro tren	Etnografía móvil
Jornada Punta	Mujer , un hijo (12 años) en bus	Etnografía móvil
	Mujer , una hija (3 años) en metro	Etnografía móvil
	Mujer , una hija (13 años) en bus	Etnografía móvil

A continuación, se deja la estructura de la entrevista en profundidad y la matriz de observación de las etnografías móviles. Los instrumentos en su totalidad se encuentran en el Anexo N°3.

Entrevista:

- Presentación Objetivos de Investigación
- Caracterización de la entrevistada
- Ser Mujer hoy
- Ser cuidadora y trabajadora
- Descripción de los viajes
- Experiencia de viajes por etapa y medio de transporte (Uso de Mapa)
- Implicancias del rol de reproducción en la experiencia de viaje
- Necesidades/Demandas al sistema de Transporte del Gran Santiago

Etnografías Móviles

Registro sobre tensiones, conflictos, facilidades de la experiencia de viaje

- Fecha
- Hora
- Tiempo
- Acercamiento a la parada
- Espera
- Abordar
- Viaje
- Bajada
- Transbordo
- Caminata

Estrategia de Análisis de la Información

Para el proceso de análisis de la información y generación de conocimiento, se decidió utilizar el método de la Teoría Fundamentada. La razón por la cual fue elegida radica en que uno de sus valores, es su capacidad de describir procesos sociales básicos como punto fundamental para la creación de conocimiento, y así aportar en temáticas específicas para la creación de una teoría explicativa del fenómeno (Strauss y Corbin, 2002).

Al abordar la movilidad urbana de las mujeres que usan transporte público en el Gran Santiago (con ciertas características ya mencionadas) su objetivo fue generar una descripción y analizar el fenómeno desde los propios datos obtenidos durante el proceso de investigación, dejando fuera hipótesis preconcebidas acerca de cómo estas mujeres experimentan su movilidad. La teoría fundamentada “(...) comienza con un área de estudios y permite que la teoría emerja a partir de los datos” (Strauss y Corbin, 2002, p. 22), por lo cual dicho método nos permitió contar con la libertad de conocer la realidad sin tener que validar alguna hipótesis al respecto. Realizando un análisis de los datos en bruto, fue posible descubrir los *conceptos* y las posibles *relaciones* asociadas al fenómeno (Strauss y Corbin, 2002), para luego realizar una descripción y análisis de éste.

“El análisis es la interacción entre los investigadores y los datos. Es al mismo tiempo arte y ciencia. Es ciencia en el sentido de que mantiene un cierto grado de rigor y se basa en análisis en los datos. La creatividad se manifiesta en la capacidad de los investigadores de denominar categorías con buen tino, formular preguntas estimulantes, hacer comparaciones y extraer un esquema innovador, integrado y realista de conjunto de datos brutos desorganizados” (Strauss y Corbin. 2002: 22)

Para llevar a cabo el proceso de análisis, la Teoría Fundamentada cuenta con fases esenciales que no tienen un orden lineal, sino más bien se trata de un ir y venir para conseguir un resultado integral. Inicialmente, se requirió de estrategias de producción de información que en esta investigación fueron materializadas a través de la *entrevista en profundidad y etnografías móviles*, paralelo a esto, se comenzó con la detección de conceptos que emergieron de los datos, los cuales a su vez fueron sometidos a una comparación constante para ir desarrollando un esquema descriptivo - analítico de la problemática.

Ahora, es importante mencionar que, debido a la naturaleza del método, se requiere de un trabajo sistemático de interpretación de los datos, por lo cual siempre fue posible volver a la producción de información, re-conceptualizar algunas ideas o modificar el mismo esquema desarrollado (Strauss y Corbin, 2002).

Para asegurar la capacidad descriptiva y analítica de la investigación, la Teoría Fundamentada establece como esencial la constante revisión del proceso de producción de información, por lo que a cada instante se realizó una *comparación* de los hallazgos que fueron surgiendo, y así asegurar un *muestreo teórico*, el cual tiene por objetivo certificar que la información emergente no esté dejando fuera a ningún caso, persona, o acontecimiento que podría enriquecer el conocimiento del fenómeno investigado (Strauss y Corbin, 2002). Por esto, si bien la investigación consideró una muestra inicial, siempre estuvo sujeta a variar durante el proceso investigativo. “*El propósito del muestreo teórico es maximizar las oportunidades de comparar acontecimientos, incidentes o sucesos para determinar cómo varía una categoría en término de sus propiedades y dimensiones*” (Strauss y Corbin, 2002, p. 220). Por lo anterior, en el proceso de categorización y relacionamiento de los conceptos fue importante verificar, las posibles diferencias o semejanzas de dichos hallazgos en el fenómeno observado, para así establecer una *saturación de información* través de la detección de repeticiones y de la extinción de nuevos aspectos.

Para dar cumplimiento al proceso antes mencionado, se realizó una transcripción literal de las entrevistas realizadas y de la descripción de las etnografías móviles. Esto, con el objetivo de posibilitar la *reducción de los textos*, mediante la categorización de los antecedentes literales en conceptos que contenían propiedades específicas, para luego transformarse en *unidades de significado* propensas de relacionar, a este proceso se le llama *codificar* (conceptualizar, reducir, elaborar descripciones y relacionar) (Strauss y Corbin, 2001).

El resultado de lo anterior fue un esquema descriptivo-analítico, donde fue posible establecer ciertos hallazgos que permiten aproximarnos a la comprensión del fenómeno de la movilidad de las mujeres cuyo doble rol deben desarrollarlo haciendo uso del transporte público del Gran Santiago. Buscando ser un aporte para teorías que abordan esta temática, a través de la descripción y análisis de la experiencia de estas mujeres.

Así como también, se espera ser un aporte al trabajo diagnóstico que la institucionalidad encargada de diseñar, controlar y regular el transporte de la ciudad de Santiago, ha comenzado a desarrollar desde la puesta en marcha de la Política Ministerial de Equidad de Género en Transportes.

V. RESULTADOS

MOVILIDAD URBANA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL GRAN SANTIAGO: PERCEPCIÓN DE LA EXPERIENCIA A PARTIR DE LAS MUJERES QUE DESARROLLAN ROLES PRODUCTIVOS Y REPRODUCTIVOS

Asumiendo los cuatro primeros objetivos de esta investigación, en el presente capítulo se dará respuesta a cada uno de ellos, a partir del análisis de la información producida con las entrevistas en profundidad y las etnografías móviles realizadas a mujeres que estuvieran cumpliendo algún trabajo remunerado (con jornada parcial o completa), que usaran el transporte público del Gran Santiago y que trasladaran a personas a su cuidado. A continuación, se presentan los principales hallazgos.

1. Múltiples y diversas planificaciones de movilidad urbana para cumplir con roles productivos y reproductivos:

En el caso de las mujeres que utilizan el transporte público y que deben cumplir con roles tanto productivos como reproductivos, su movilidad urbana está marcada por la **planificación diaria**, esto, ya que además de los viajes por razones laborales, deben coordinar otros traslados que responden a diversas necesidades (traslado a colegio o jardín, acompañamientos por motivos de salud o entretención, compras para el mantenimiento del hogar o compra de materiales para el colegio). Esta planificación varía según los objetivos diarios, por lo que sus viajes constantemente son modificados en cuanto a horario y medio de transporte utilizado.

- *“Si vamos al doctor... depende de la hora... porque hay veces que las tengo que sacar del colegio a una hora muy encima de la médica, entonces nos vamos en Uber o Metro, pero principalmente en Metro, las voy a buscar al colegio y nos vamos para allá” (Paula, 2 hijas de 7 y 3 años, Jornada Parcial)*
- *“Siempre hay algún lado que pasar... porque hay que comprar colación, leche y todas esas cosas... después de la pega siempre” (Beatriz, un hijo, Jornada Completa)*

Frente a este escenario, la **planificación es percibida** como **una tarea más dentro de sus actividades habituales**, realizando diversas coordinaciones durante el día para cumplir con esta planificación

diaria. Sienten que tienen diversos focos de atención a los cuales responder y condicionan su día según estos.

- *“Y además también es como... que a la hora de almuerzo tiene que comprar los materiales de tecnología... o que se acabó la leche “(Catalina, un hijo 8 años, Jornada Completa)*
- *“Yo coordino, soy el boqui toquie.... toda esa logística que está detrás de esto lo veo yo... las compras del super, la limpieza, las comidas, a pesar de que excepcionalmente Pablo va al supermercado, que a veces cocine o haga el aseo... o vea a los niños durante la mañana.... Pero en realidad la logística en general la veo yo” (Javiera, 2 hijos, 4 años y 9 meses, Jornada Parcial)*

Estas mujeres establecen ciertas **estrategias** para cumplir con esta planificación, como por ejemplo utilizar los horarios de almuerzo, o los horarios en los cuales no están con sus hijos para desarrollar traslados de mayor carga o compras específicas. Además, en ocasiones estas mujeres deber recurrir a la ayuda de redes de contacto para cumplir alguna de estas necesidades, así como también, ellas se transforman en la red de contacto de otras mujeres que también requieren cumplir con sus actividades. Por esto, identifican al teléfono como un elemento esencial durante el día, ya que con éste realizan gran parte de sus coordinaciones.

- *“De hecho, cuando no alcanzo a la hora de almuerzo, a la tarde en la salida paso de pasadita a comprar... en mi caso como trabajo cerca del Costanera Center está el jumbo ahí y paso a comprar... a veces mis hermanas me encargan cosas para que yo las compre” (Verónica, un hijo 10 años, Jornada Completa)*
- *“Siempre estoy preocupada de las cosas que tengo que hacer para la casa y el Nico, así que en mi trabajo tengo el horario de él con las horas que entra y sale, para saber a qué hora llega a la casa...estoy preocupada si es que llegó... si es que no han llegado, mi hermano me llama y me dice: oye y los chiquillos no han llegado... y ahí llamo a la tía del furgón para saber dónde viene” (Verónica, un hijo 10 años, Jornada Completa)*

Las estrategias para cumplir con la planificación diaria varían según la disposición de tiempo de estas mujeres, por lo cual su condición laboral (parcial o completa) es un factor relevante. En el caso de las mujeres con jornada completa, ellas cuentan con menor tiempo para realizar traslados de

compras o salud y requieren más de las redes de contacto. Mientras que, las mujeres que tienen jornada parcial utilizan sus tiempos sin los hijos, para realizar los traslados que no requieren de su presencia (compras para el hogar, compra de materiales, etc.).

- *“Yo devuelta, camino de mi pega que está en Fanor Velasco al paradero que está en Tucapel Jiménez con la Alameda y ahí me voy directo hasta Monte Tabor, ahí recojo al Facu y me voy al Líder que está al lado del colegio, porque es más barato que comprar en el centro, y después de ahí nos vamos en Metro de vuelta por la línea 5 hasta Santa Ana” (Catalina, un hijo de 8 años, Jornada Completa)*
- *“Cuando voy al súper, eso es parte de mi logística diaria, tengo que venir al Súper que está acá cerca de la pega y me voy con las cosas de acá para la casa, porque entre andar con coche niños... nos. O sola, si está el Pablo dejo lo niños con el Pablo, y si hay algo de emergencia compro en el almacén” (Javiera, 2 hijos, 4 años y 9 meses, Jornada Parcial)*

Además, la planificación de la movilidad de estas mujeres se encuentra influenciada por los costos de traslado (ya sea en transporte público u otros medios como taxi, colectivo y aplicaciones de taxi). Ellas identifican ciertas estrategias de ahorro, como el uso de medios de transporte no integrados cuando el cálculo del gasto es igual o menor que en transporte público, un ejemplo de esto, son los viajes de más de dos personas y de poca distancia donde optan por las aplicaciones de taxi.

- *“Por ejemplo, yo saco el cálculo, si tenemos que pagar más de dos pasajes lo hacemos en taxi, si me sale 500 pesos más caro, los hago en taxi igual, sobre todo con dos niños, porque si no.... hay que estar tomando la micro, esperar, subir el coche, viajar ... cuando estamos con ellos muy generalmente tomamos taxi” (Javiera, dos hijos 4 y 9 meses, Jornada Parcial)*
- *“Por ejemplo cuando vamos a la casa de mi mamá... depende de cuántos andemos ... si somos los cuatro nos vamos en Uber que sale lo mismo” (Paula, 2 hijas de 7 y 3 años, Jornada Parcial)*
- *“Cuando andamos los tres, mi hijo, la Javiera y yo, les digo: vámonos en micro y él me dice, pero mamá tres ‘bip’ son más que el Uber... así que olvídale...” (Solange, una hija de 30 años con discapacidad neurológica, Jornada Completa)*

Así también, conocen a cabalidad la integración tarifaria y ocupan este conocimiento cuando realizan viajes encadenados, usando la estrategia del transbordo (metro – bus, metro tren – caminata – metro), que les permite ahorrar costos. Además, de realizan diligencias considerando los tiempos para el cobro cero.

- *“Lo que a veces hago es que me calce el tiempo para estar dentro de las dos horas y que no me cobre de nuevo el pasaje” (Beatriz, un hijo de 4 años, Jornada Completa)*
- *“Si porque así me cobra un solo pasaje ... porque yo podría por ejemplo tomar en Monte Tabor hasta Pajaritos y ahí hasta Las Rejas y ahí bajarme y tomar la línea de nuevo, pero ahí tendría que pagar otro pasaje porque para llegar al colegio del Facu nos fuimos en metro... en cambio si ese viaje lo hago en micro me cobra uno...se arma un taco en Pajaritos...pero ahí yo ya voy sola así que me da lo mismo” (Catalina, un hijo de 8 años, Jornada Completa)*

2. El tiempo: un factor relevante en la experiencia y decisiones de movilidad de las mujeres:

El tiempo con el que cuentan las mujeres que cumplen ambos roles, condiciona directamente sus contextos de movilidad, ya que éste influencia tanto las decisiones, estrategias y percepción que tienen ellas de sus traslados. Cuando cumplen con jornada laboral completa deben planificar los viajes de tipo reproductivo en un tiempo acotado y en los horarios con mayor afluencia de usuarios en el transporte público. En cambio, las mujeres que trabajan con horarios parciales planifican estos viajes cuando no están acompañadas por personas a su cuidado. Lo mismo ocurre con los viajes por motivos de salud, cuando las mujeres trabajan jornada completa, deben planificar estos viajes en los horarios punta, ya que es el momento con el cual cuentan para desarrollar estas actividades. Mientras que las mujeres con jornadas parciales planifican estos traslados en horarios valle para no enfrentarse a las aglomeraciones propias de los horarios peak.

La **percepción** de las mujeres con jornada completa es de mayor presión para el cumplimiento de estas labores, identificando sensaciones de inseguridad y preocupación por las personas que están a su cuidado. En el caso de las mujeres con jornada parcial, ellas perciben menor presión respecto al tiempo, ya que su contexto de movilidad no les presenta grandes complicaciones de traslado.

Para cumplir sus actividades en el acotado tiempo con el que cuentan, las mujeres con jornada completa establecen **estrategias** como el uso de mochilas para el traslado de elementos como compras para el hogar o cambiar de modos de transporte para la comodidad de las personas a su cuidado. En ocasiones solicitan ayuda de redes de apoyo para el acercamiento de las personas a su cuidado a los centros de salud o requieren del reemplazo de ellas en esas labores. También, solicitan permisos en sus trabajos para este tipo de traslados cuando son por urgencia.

- *“De repente si mi mamá está disponible le digo: mami anda a buscarlo, y depende el horario le pido que me lo vaya a dejar a la oficina o no encontramos en el medico, y ahí a las 6:30 a 7 es imposible tomar el Metro” (Verónica, un hijo de 10 años, Jornada Completa)*
- *“Si es una urgencia en el día, pido permiso y lo voy a buscar al colegio y lo llevo en metro a Pedro de Valdivia, donde está su doctor, y de vuelta nos venimos en taxi si ando más pudiente y si el facu se siente muy mal. Igual si no es una urgencia, pido hora en otros horarios y pido permiso en la pega” (Catalina, un hijo de 8 años, Jornada Completa)*

En el caso de las mujeres con jornadas parciales, al contar con mayor tiempo, éstas planifican sus viajes de tipo reproductivo en horarios valle, pero, señalan que en la época de invierno la oferta de horas disponibles para salud es más crítica, por lo que en ocasiones se ven obligadas a asistir en horarios punta. En estos casos, optan por los buses del sistema, que si bien requieren de un mayor tiempo de traslado, los prefieren para evadir el uso de metro ya que éste es visto como un imposible en su movilidad del cuidado durante los horarios de mayor afluencia.

- *“Cuando va siempre busco una hora después de almuerzo. Nos vamos en Metro, ella va a la Clínica Quilín o la Clínica Vespucio. Ahí si tengo que tomar metro, pero siempre me arranco de los horarios punta... pero si tengo que ir a esa hora, tengo una micro que pasa por el paradero de la casa y me deja en el Plaza Vespucio, pero la frecuencia es mala, así que ahí tengo que salir temprano de la casa para alcanzar a llegar bien y que no nos afecten los tacos” (Priscilla, una hija de 3 años, Jornada Parcial)*

Otra estrategia utilizada tanto por estas mujeres (ya sea con jornada laboral completa o parcial), y siempre que la condición económica del momento se los permite, es utilizar medios de transporte más caros como el taxi o aplicaciones de taxis. Este elemento es un factor relevante, ya que si bien,

consideran el método de aplicaciones de taxis como un medio accesible cuando las distancias son cortas, los centros de salud tienden a estar lejanos de sus viviendas, por lo cual el traslado en kilómetros es mayor y por tanto más costoso.

- *“Nuestras distancias son cortas entonces nos permite tomar taxi... porque no es más de tres mil pesos... pero si nos saliera \$6.000, quizás sería distinto y tendríamos que pensar en comprarnos un auto... en los viajes cotidianos no usaría auto... porque sería otro estrés” (Javiera, dos hijos, uno de 4 años y otro de 9 meses, Jornada Parcial)*

Frente a este contexto, es posible identificar que el sistema de transporte público del Gran Santiago no estaría respondiendo a todas las necesidades de movilidad de estas mujeres, teniendo que optar por otros medios, casi siempre más costosos para dar cumplimiento a todas sus actividades.

3. El invierno: factor que modifica la movilidad:

El **contexto** de movilidad de las mujeres es más complejo en la **época de invierno**, lo cual genera alteraciones en los patrones de desplazamiento de ellas y de las personas a su cuidado. La principal razón, se debe a que **perciben condiciones inadecuadas** para las personas que deben trasladar. La caminata, la espera o el viaje mismo, son considerados como espacios propicios para el contagio de enfermedades invernales. Así también, identifican riesgos de accidentes y robos debido a la falta de luz durante los meses de invierno. Al respecto, consideran que la espera del metro (no así la espera del bus) es un espacio confinado que entrega mayor percepción de seguridad frente a estos riesgos.

- *“No, es que en invierno el Nico se va en furgón, igual es otro gasto más, pero por su seguridad y por el frío... igual lo podríamos hacer caminando... porque igual está cerca, pero por el frío... porque igual es como media hora caminando y con el frío como que no es conveniente ... más que nada por eso” (Beatriz, un hijo de 4 años, Jornada Completa)*
- *“El mayor estaba yendo al jardín, pero decidí sacarlo porque en invierno los resfríos son recurrentes y le iba a traspasar el resfrió al menor. Y eso implicaba que me tenía que quedar en la casa, pagando jardín, sin poder trabajar... No.... prefiero tenerlos guardaditos un año y pagarle a mi mamá y nos arreglamos el turno con Pablo” (Javiera, dos hijos, uno de 4 años y otro de 9 meses, Jornada Parcial)*

Para solucionar esta problemática, elaboran **estrategias** como realizar pagos extras para la contratación de furgón escolar, sacarlos de jardín por los meses de invierno si es que cuentan con redes de apoyo, o viajar con ellos en medios más costosos como colectivo, taxi o aplicaciones de taxi. Ahora bien, el uso de éstos dependerá de la semana del mes en la cual se encuentran, y por tanto del dinero disponible para destinar al transporte.

- *“Cuando estamos llegando a fin de mes ya no tienes la plata ... entonces la única opción es la micro y la micro”. (Verónica, un hijo de 10 años, Jornada Completa)*
- *Yo calculo que... yo cargo la ‘bip’ con \$10.000 a la semana, ahora también depende porque hay meses que son 4 semanas y hay meses que son como 5 semanas entonces ahí tengo que destinar más plata, pero destino como \$40.000 al mes ahora, si ‘tení’ otra opción de ir en colectivo por ejemplo te salís del presupuesto de traslado y ya cargaste la ‘bip’... entonces, mejor ocupo la plata que ya invertí en vez de gastar aparte” (Catalina, un hijo de 8 años, Jornada Completa)*
- *“Son como \$10.000 pesos semanales... si como \$40.000 solo por mis pasajes y como ahora el Nico tiene pase escolar claro pasa y es gratis pero cuando nos vamos en colectivo con él son \$800 por cada uno... como \$50.000 al mes”. (Verónica, un hijo de 10 años, Jornada Completa)*

4. El estado de los medios de transporte y las condiciones del viaje inciden en las decisiones de movilidad:

El **contexto** de movilidad urbana de estas mujeres se encuentra mediado por las condiciones de los vagones y buses del sistema, así como también, por la infraestructura urbana con la que cuenta el sistema de transporte público. Dentro de los aspectos expresados por estas mujeres, se encuentra el **estado de los buses**, el cual es un factor central en sus decisiones de viaje, ya que ellas son capaces de identificar diferencias en los recorridos (líneas) según la calidad de los buses.

- *“Por ejemplo, cuando ando con ellas yo cambio recorridos... no uso la 216 y evito la Línea 1, prefiero la Línea 3 porque tiene las barreras, y va menos gente. Cuando tengo que ir a la Universidad... por Los Leones pasa una Subus y un recorrido que es de las ‘micros’ nuevas... ahí dejo pasar las Subus para irme en esas... total viene la mejorcita en unos minutos y me voy con olor a nuevo y segura (Paula, dos hijas de 7 y 3 años, Jornada Parcial)*
- *“las micros que yo tomo están en muy mal estado, son peligrosas por ejemplo en esa parte que parece acordeón, siempre esta suelta y uno puede ver para la calle, eso me da miedo cuando voy con los niños” (Genara, dos nietos, de 4 y 2 años, Jornada Completa)*

Ellas **perciben** que el estado de los buses muchas veces no es el adecuado para viajar con personas a su cuidado, identificando sensaciones de inseguridad en cuanto a accidentes (caídas, golpes o choques) cuando se están trasladando en ellos. Por lo cual, generan **estrategias** como cambiar de recorridos (líneas) menos eficientes en cuanto al traslado, pero más seguros para las personas a su cuidado. Así también, establecen tácticas de ubicación al interior de estos para proteger a las personas que acompañan.

- *“Con niños es difícil donde ubicarse... hay días en que el espacio donde van los coches va lleno ... algunos no se retiran y tengo que quedarme en el medio y eso es incomodos y complicado para los niños” (Genara, dos nietos, de 4 y 2 años, Jornada Completa)*
- *“Generalmente nos vamos en esos espacios donde van las personas con algún tipo de discapacidad, porque ahí puedes poner el coche el freno y te vas tranquila, o en algún asiento reservado donde sepas que hay algún tipo de contención en caso de que el bus*

de frenadas, prefiero que se pegue en la cabeza pero que no salga volando” (Javiera, dos hijos, uno de 4 años y otro de 9 meses, Jornada Parcial)

En el caso de **metro y metro tren**, el contexto de viaje: infraestructura confinada y la certeza de la frecuencia, son factores positivos para estas mujeres. Esto genera sensación de seguridad cuando se encuentran esperando estos medios (no se enfrentan a posibilidades de robos) o cuando están viajando en ellos (no identifican problemáticas de accidentes). Por lo cual, si cuentan con la opción de usar estos medios, siempre y cuando no sea en horarios punta, los prefieren. En el caso de estar obligadas a utilizar metro o metro tren en horarios de mayor afluencia (donde identifican condiciones riesgosas para las personas a su cuidado), éstas al igual en los buses, buscan estrategias de seguridad al interior de los vagones o durante la espera para proteger a las personas a su cuidado.

- *“Por lo general en la entrada al lado de la puerta para que se pueda afirmar bien y esté más seguro... si es trayecto de la línea 6 que lo tomamos siempre para hacer vida social ... ahí tomamos el metro y ahí va desocupado nos vamos sentados para que no corra riesgos. En la Micro tratamos de ponernos cerca de la puerta... y de preferencia que el Nico se vaya sentado y yo me puedo ir parada porque me pueda afirmar” (Verónica, un hijo de 10 años, Jornada Completa)*
- *“Si es tren corto yo a veces lo dejo pasar... porque el tren corto son esos vagones nuevos que son continuos... tienen pocos asientos y sin muchos lugares donde afirmarse... espero el largo que son esos vagones antiguos que son separados y tienen más asientos y me voy hasta el fondo ... tomo el último vagón uno porque viene más vacío y como me bajo en Santa Ana, quedo más cerca de la salida (Catalina, un hijo de 8 años, Jornada Completa)*

Como se puede observar, la incorporación de las nuevas líneas 3 y 6 ha sido un factor positivo para estas mujeres ya que la existencia de las puertas de protección en los andenes es reconocida como un elemento facilitador de la espera.

Otros elementos positivos de estas nuevas líneas son los dispositivos de información del viaje como Luces que avisan el movimiento del metro para señalar la estación en la que se encuentran, así como las pantallas y voz en off que mencionan la próxima estación y el sentido del viaje. Esto último fue

enfaticado principalmente por la mujer que debe trasladar a su hija con discapacidad neurológica, ya que estas mejoras, le permiten mayor autonomía.

- *“Encuentro regio que te vayan avisando con un pito ... o algo para que avise donde van... por ejemplo yo creo que en la línea 3 la Javiera pudiera andar perfectamente sola (Solange, una hija de 30 años con discapacidad neurológica, Jornada Completa)*

Así también, los buses con nuevo estándar del sistema de transporte⁵⁶, son identificados positivamente, ya que les significa una mejor experiencia de viaje en lo que respecta a la seguridad del traslado, así como dignidad en sus viajes.

Ellas mencionan que siempre y cuando puedan optar por estas líneas de metro (tres y seis) o estos buses (con nuevo estándar), prefieren realizar viajes con menos lógica de eficiencia de tiempos, para viajar con más seguridad.

- *“Ahí tomo la D03 y me bajo en Macul y esta es regia porque pusieron unas ‘micros’ nuevas y es realmente amigables las ‘micros’ nuevas... esas son espectaculares, pienso: llegué en un excelente transporte por 700 pesos, de verdad es la raja, los asientos maravillosos, con espacios, te sentí segura, un lugar limpio, es maravilloso” (Javiera, dos hijos 4 y 9 meses, Jornada Parcial)*
- *“Tienen varias comodidades eso que tenga USB, aire acondicionado, que no venga con el torniquete... que venga con los posa-brazos para apoyarse me ha servido porque si tú te quieres sentar lo levantas no más y no te interrumpe, porque yo voy con la Aimi y ella puede colocar los piecitos, entonces el hecho que se pueda mover te da una opción de acomodarte mejor) (Priscilla, una hija de 3 años, Jornada Parcial)*

⁵⁶ Desde diciembre del año 2018, el Sistema de Transporte del Gran Santiago ha iniciado un proceso de renovación de flota, el cual consiste en el cambio paulatino de los buses del sistema por buses eléctricos y EURO VI, los cuales además de sus características ecológicas, cuentan con mejoras de infraestructura como, asientos acolchados, aire acondicionado, USB, mejor iluminación, cámaras de seguridad, piso plano y éstos no cuentan con torniquetes para el ingreso al bus.

5. Los bultos en traslados de tipo reproductivo modifican la experiencia y decisiones de viaje

Los viajes de las mujeres que deben realizar traslados para cumplir con roles productivos y reproductivos son descritos principalmente con la presencia de bultos (ya sea mochilas, bolsas de compras para el hogar, o coches de traslado de hijos), elemento que tensiona su movilidad debido a la sensación de incomodidad y riesgo durante el traslado.

- *“Una vez me tocó andar con la maleta en el metro, la niña, la maleta ... más encima la maleta tenía ruedas y de repente se me iba y entre que se me iba la maleta y la niña ... fue terrible” (Priscilla, una hija de 3 años, Jornada Parcial)*
- *“Cuando voy con el Nico estoy preocupada del Nico y aparte de llevar su mochila que pesa un montón ... entonces ando con mi mochila porque así hecho todas las cosas ... entonces es mucho más fácil cuidar la mochila... la puedes poner abajo” (Verónica, un hijo 10 años, Jornada Completa)*

Adicionalmente, un elemento que dificulta aún más esta movilidad es la presencia del torniquete en el caso de los buses, dicho artefacto complejiza la práctica misma ya que el diseño de éste dificulta el correcto y seguro ingreso de ellas (cuando van con bultos), como de las personas a su cuidado.

- *“Cuanto tiene torniquete yo ingreso por la segunda puerta cuando voy con el coche porque es muy angosto para ingresar y para doblar al lugar donde van los coches ... en cambio de atrás uno entra y es más amplio... más cómodo y nos acomodamos en el lugar de los coches y ahí nos vamos los tres ahí (Genara, dos nietos de 4 y 2 años, Jornada Completa)*

Este contexto es **percibido** como una problemática asociada a la **seguridad de los traslados**, ya que la experiencia de movilidad se torna más complicada al incluir un foco adicional de atención cuando se traslada a personas. Las dificultades descritas por las mujeres son asociadas a la posibilidad de caídas, golpes o despreocupación del menor a cargo. El torniquete es observado como un elemento que limita el uso de los buses cuando estos cuentan con dicho artefacto.

- *“Yo por ejemplo si tuviera que tomar micro con torniquete no podría... porque de partida se sube harta gente y es como nervioso. El torniquete es súper incomodo... El Facu con*

su mochila... porque yo por ejemplo me he subido sola con torniquete y me cuesta pasar a mí con la mochila ... entonces tengo que sacarme la mochila... pasarla primero tratar de pasar... entonces sería muy engorroso” (Catalina, un hijo de 8 años, Jornada Completa)

Para este tipo de viajes, las **estrategias** utilizadas por las mujeres, varía según sus posibilidades de tiempo, por lo cual la condición laboral de éstas (parcial o completa) interfiere en las tácticas utilizadas. Cuando deben hacer viajes con bultos, las mujeres con jornada parcial prefieren desarrollar estos trámites sin la presencia de menores a su cargo. Mientras que, si no disponen de ese tiempo solas, deciden por medios de transporte más cómodos y caros (siempre que las condiciones económicas se lo permitan), seleccionan buses sin torniquete o utilizan elementos como mochilas para facilitar el traslado de los elementos adicionales. En el caso de utilizar coche para traslado de niños, una de las estrategias es utilizar los de tipo “paragua” para facilitar las maniobras de subida y bajada de estos medios.

- *“Y si voy al súper, voy sola, me voy en micro y de vuelta me vengo en Uber por las bolsas (Paula, 2 hijas de 7 y 3 años, Jornada Parcial)*
- *“Podría tomar micro hasta Los Héroes y caminar, pero siento que las micros para los niños son mucho más incómodas, porque ahí sí que no tienes mucho donde dejarlo sentado cómodos, porque son esos asientos altos, yo no puedo subir la mochila con ruedas porque además tiene muy poquito espacio entre asientos” (Catalina, un hijo de 8 años, Jornada Completa)*
- *“Los torniquetes son un cacho, porque me ha tocado que cuando ando con un bolso, la mochila de la Aimi y la Aimi, y tener que pasar todos juntos es terrible. Así que tengo que pasar a la Aimi por arriba del torniquete luego yo giro con los bolsos atrapados... es un cacho, así que trato de evitar las micros que tienen torniquete, en cambio las nuevas gracias a dios no lo tienen que ha sido una bendición (Priscilla, una hija de 3 años, Jornada Parcial)*
- *“Si voy al supermercado, nos vamos al supermercado en micro ... y a la vuelta nos venimos en Uber porque andamos cargadas con las bolsas (Solange, una hija con discapacidad neurológica, Jornada Completa)*

6. El torniquete: un limitante en la movilidad del cuidado

Como ya fue detectado en la descripción de los viajes con bultos, estas mujeres identifican al torniquete como un elemento que afecta su movilidad. Esto se debe principalmente a que dificulta el acceso a los buses cuando se trasladan con personas a su cuidado, con bultos o coches. El torniquete de las estaciones de metro y metro tren, no presenta problemáticas para las mujeres, ya que éste se encuentra antes del ingreso a los vagones.

- *“El torniquete a los que perjudicó fueron a las personas de edad a las mamás que tienen hijo... o más de un hijo... yo tengo uno, pero si me ha pasado que salgo con mi sobrina y la opción es que los chiquillos se suban por atrás... así que me subo con ellos me voy para adelante... cuando se puede ... por lo general siempre está desocupado en horarios que no son punta... entonces marco y tengo que hacer girar el torniquete” (Verónica, un hijo de 10 años, Jornada Completa)*

Respecto a este elemento, cabe señalar que los niños hasta quinto básico tienen el derecho al uso de transporte público de manera gratuita, por lo cual no cuentan con tarjeta bip para hacer ingreso al sistema, este derecho, se ve afectado por estos artefactos de control de evasión, obligándolos a solicitar permiso en los buses, trenes y metros del sistema para hacer su ingreso.

- *“Aparte está el tope del torniquete... ahora él está en quinto entonces recién tiene ‘TNE’ pero el año pasado era todo más complicado ... tratar de pasar ... que el subiera el torniquete o se subiera por atrás... entonces era complicado... ver si se subió ... y ya cuando empezaron con el quinto año él paga su pasaje” (Verónica, un hijo de 10 años, Jornada Completa)*
- *“Si tuviera que tomar micro con torniquete no podría... porque de partida se sube harta gente y es como nervioso. El torniquete es súper incomodo... El Facu con su mochila... sería muy engorroso” (Catalina, un hijo de 8 años, Jornada Completa)*
- *“Cuando vienen las micro muy llenas y es súper complicado pasar con el Valentín, y se me queda la cartera atrapada... ese momento es complicado, ahí hay que pasarlos por arriba o por el costadito” (Beatriz, un hijo de 4 años, Jornada Completa)*
- *“Pero esas puertas que tienen los torniquetes son un cacho, lo que ha pasado es que en muchas ocasiones las personas que están sentadas en los primeros asientos me han*

tenido que afirmar a la Aimi, les paso la Aimi a esas personas mientras yo paso con todos los bolsos y las cuestiones y después que me pasen a la niña” (*Priscilla, una hija de 3 años, Jornada Parcial*)

La existencia de este artefacto genera **sensaciones** de preocupación e incomodidad al momento de abordar el bus, ya que se enfrentan a situaciones inseguras (caídas, apretones y dificultades) cuando los niños están obligados a saltar el torniquete o pedir que se abra la puerta de atrás del bus. Esta situación les genera rabia y molestia, ya que consideran que los reales afectados son las personas que van con otros a su cuidado, las personas que tienen alguna movilidad reducida y los niños que no cuentan con TNE⁵⁷ para realizar sus viajes.

Las **estrategias** para enfrentar el torniquete son variadas, pero la principal y más compleja es la pérdida del derecho al transporte para los niños, ellas en ocasiones, y siempre que el dinero se los permita, pagan un pasaje extra para no tener que someterlos a acciones peligrosas que puedan afectar su integridad física, cambian de recorrido/línea de bus, o buscar otros medios de transporte como taxi o aplicaciones de taxis, cuando el trayecto o la condición económica se los permite.

- *“El torniquete es lo más horrible de todo esto... de hecho una de las razones por la que dejé de usar la 216 era porque tenía torniquete ... era como: pasa la Mani... si el torniquete está abierto puede pasar ... si no está abierto, pasa por debajo o si está lleno filo pago dos pasajes para la Matilda que es la mayor... le pasaba a la otra después pasaba yo... en eso siempre uno encuentra un alma caritativa que te vea el cabro chico...y todo esto con mochila... es como mucho” (Paula, 2 hijas de 7 y 3 años, Jornada Parcial)*
- *“Con el coche debes pasar por detrás.... los choferes te abren por atrás, el problema es que si voy sin el coche tengo que estar con el porta-bebes, con mi hijo mayor en la mano y ahí pasar, pero el torniquete no te deja espacio. En metro no es tan complicado... solo pasar por el torniquete porque siempre es un desafío pasar por un torniquete cuando estas con niños, pero si sucede también pasa que los guardias te abren la puerta de*

⁵⁷ Tarjeta Nacional Estudiantil

acceso y te ven de inmediatamente te dejan pasar. En realidad, el principal desafío es la micro” (Javiera, dos hijos 4 y 9 meses, Jornada Parcial)

7. Experiencias diferenciadas: una visión a las etapas del viaje.

El **contexto** de viaje asociado a la **espera** es un momento que es descrito diferenciadamente, existe una visión de la espera en cuanto a certeza, que se torna compleja durante la espera de buses. Mientras que en el metro y metro tren esta situación se presenta como resuelta. Otra visión de la espera tiene que ver con la seguridad frente a accidentes, esta percepción se encuentra tanto en la espera de buses, de metro y metro tren. Percepción que es resuelta en el caso de las nuevas líneas tres y seis de metro.

Este momento es **percibido** como estresante ya que se relaciona con el concepto de inseguridad para las personas a su cuidado (principalmente cuando son más pequeños), por la posibilidad de accidentes como caídas o atropellos.

- *“Es agobiante imagina estoy en San Francisco esperando la 385, estas con temor, estoy ansiosa por que pase... principalmente temor... te descuidas un segundo y el Roque puede acercarse a la calle... es una espera ansiosa” (Javiera, dos hijos 4 y 9 meses, Jornada Parcial)*
- *“Me asusta la espera cuando vienen las micros y vienen a velocidades muy excesivas, ahí me da miedo porque el paradero es muy pequeño, la distancia entre el paradero y la calle... ahí los vehículos a veces pasan a una velocidad imprudente y ahí da miedo porque Aimi es imprudente como niña, es impulsiva, sino la controlo o la tengo de la mano, me da miedo que pueda ser atropellada, porque están los vehículos al lado” (Priscilla, una hija de 3 años, Jornada Parcial)*

Para dar solución a esta sensación de estrés, las mujeres establecen **estrategias** como ubicarse en los sectores más lejanos de la calle o rieles, mantener a las personas tomadas de las manos (o de coches y bultos con los que andan), o les advierten cada vez que viene un bus, tren o metro tren.

- *“Estoy súper encima de ellas... siempre les digo que se tienen que quedar cerca... en el metro les digo que tienen que estar de la mano, si hay mucha gente no las suelto.*

Siempre estoy como disco rayado... cuidado que las micros que no se ven ... vienen autos. Los autos de repente no nos ven... tienen que estás sentadas acá... si yo tengo que moverme se toman ustedes las manos... se protegen entre ustedes... es como que estoy todo el rato” (Paula, 2 hijas de 7 y 3 años, Jornada Parcial)

- *“Si estamos en el metro... estoy preocupada que no se corra mucho en el andén, estamos siempre para atrás, porque a él también le da miedo... y si estamos esperando micro... me preocupo que no esté muy cerca de la calle” (Beatriz, un hijo de 4 años, Jornada Completa)*

El **ingreso** al medio de transporte también tiene **contextos** diferenciados según el medio utilizado, en el caso de la subida al bus, las mujeres identifican problemáticas para abordar cuando los conductores no acercan adecuadamente el bus a la parada (principalmente cuando van con coches y deben solicitar la apertura de la segunda puerta), o cuando existen torniquetes en los buses y deben solicitar que el menor ingrese por ésta.

Este contexto genera **percepciones** de inseguridad debido a posibles accidentes al realizar esta acción. En el caso de buses, la solicitud de abrir la segunda puerta genera una tensión, ya que se debe esperar que el chofer de cuenta de la presencia de una mujer con coche para que el ingreso sea seguro.

- *“Depende de la altura, hay veces que están muy distanciados del bus entre la vereda y el bus además el si es que se pone cerca del paradero, sino que más lejos... te tienes que pegar un salto para subir al bus... y si voy con la Aimi, o ella también salta conmigo o la tengo que tomar en brazos. Una vez la Aimi se tropezó por el desnivel ... es que es pequeña, aun no aprende a caminar bien y a tener la estabilidad” (Priscilla, una hija de 3 años, Jornada Parcial)*
- *“Si van muy llenas las micros, las dejo pasar y tomo una en la que me pueda subir, que no quede en la pasarela, entonces ahí tengo que esperar una en donde yo pueda avanzar a los lugares donde me puedan ceder el asiento. Hay veces que se me ha quedado dormido en el paradero y tengo que esperar la micro con él en brazos, la cartera, la mochila de él, y en invierno es peor” (Beatriz, un hijo de 4 años, Jornada Completa)*

Para resolver esta tensión, las **estrategias** utilizadas son las de tomar en brazos a los hijos para hacer el ingreso, dejarlos que ellos sean los primeros en subir, y en el caso de viajar con coches se aseguran primeramente de ubicarse y afirmar correctamente el coche para luego validar. Cuando los menores no cuentan con TNE, deben pasarlos por arriba o bajo el torniquete y pedir a una persona que los cuide mientras ellas validan su pasaje. Otra estrategia es dejar pasar buses hasta que llegue uno en el cual pueda subir con seguridad.

El ingreso a los vagones de metro y metro tren, se identifica como complejo, solo cuando esta acción es realizada en horarios de mayor afluencia de público. Cuando las mujeres se enfrentan al ingreso de vagones con aglomeración de personas, aparecen inseguridades de accidentes o la pérdida de la persona a su cargo. Generando **estrategias** como el acuerdo de acciones frente a una posible pérdida (para darle tranquilidad a los menores), o adquirir cierta actitud física para cuidar de golpes o atrapamientos de las personas a su cuidado, como dar aviso de la presencia de un niño para que las personas tengan mayor cuidado.

- “Me subo por atrás, pero tienen un espacio para las sillas de ruedas dejo el coche y rápidamente pago... pero si está ocupado el espacio es más complicado... y se ocupa mucho generalmente. *(Javiera, dos hijos 4 y 9 meses, Jornada Parcial)*
- “Le digo a la Javiera, si tú te subes y yo no alcanzo a subirme, tú, a la siguiente estación te bajas y me esperas que yo voy a ir en el siguiente tren ... me dice pero no, me voy a perder, y yo le digo, no... no te vas a perder ... pero por favor haz eso... si me ves que yo me quedo atrás yo te hago así (dirección del metro) así que esas son instrucciones que tenemos ... se tiene que bajar al tiro en la siguiente estación y me espera que yo llegue en el otro tren” *(Solange, una hija de 30 años con discapacidad neurológica, Jornada Completa)*

Durante el contexto del **traslado**, ocurren diversas experiencias según el horario, la aglomeración en los viajes es una problemática relevante para las mujeres, ya que ésta genera sensaciones de inseguridad para ellas en relación a las personas a su cuidado. Esta situación se torna más crítica aun, cuando son horarios punta donde el número de usuarios aumenta tanto en buses como en metro y metro tren.

- *“El metro es seguro, además las micros se llueven... hay veces que te mueres de frío porque las puertas no se cierran y en el metro eso no pasa” (Catalina, un hijo de 8 años, Jornada Completa)*
- *“La gente se mete y vamos muy apretados incomodos... es muy difícil... no vas cómodos...y es peligroso también ... porque a veces puede pasar accidentes... y con dos criaturas es más complicado (Genara, dos nietos, de 4 y 2 años, Jornada Completa)*

Las **estrategias** realizadas son variadas, desde buscar sectores de protección para la persona a su cuidado (lo ideal es siempre encontrar un asiento para que ellos vayan cómodos y seguros, y en el caso que no sea así, propiciarles un espacio de seguridad con su cuerpo), como también, siempre que lo puedan hacer, cambian a modos no integrados tarifariamente como colectivo, taxi, o aplicaciones de taxi. Una de las dificultades a las que se enfrentan las mujeres en horarios punta (ya sea al medio día o en la tarde) es la presencia en el sistema, de más mujeres realizando labores de reproducción y personas con movilidad reducida, lo cual hace imposible solicitar el asiento.

- *“Yo no tomo las micros de Subus con las niñas... porque para ir al colegio tengo la 216 y me deja al lado del colegio y tiene mucha mayor frecuencia y como los tipos hacen carrera llegas en dos segundos, pero las micros están en tan mal estado que a mí me da susto andar con las niñitas en una de esas cosas... entonces lo que hago cuando las voy a buscar es que me voy en esa y nos devolvemos en una de Metbus que tiene una frecuencia horrible pero las maquinas son mejores los conductores son amables y las micros no están llenas... entonces... subus con las niñas no porque se va a cortar la oruga no sé” (Paula, 2 hijas de 7 y 3 años, Jornada Parcial)*

Otro elemento importante en el contexto del traslado es la inseguridad frente a accidentes, principalmente en buses del sistema, estas perciben a este medio como el más inseguro en este aspecto, generando estrategias de protección como no usar los buses de empresas específicas cuando van con personas a su cuidado, ya que ellas son capaces de identificar variaciones de seguridad en la entrega de servicio de los distintos operadores de buses.

- *“Hay buses que están súper a mal traer y creo que son un peligro... pucha la otra vez veníamos creo que en Metbus, no me acuerdo, pero ahí era distinto, los buses no están*

en tan mal estado y los conductores son un amor, y manejan bien” (Solange, una hija de 30 años con discapacidad neurológica, Jornada Completa)

Al igual que en la subida, la **bajada** es una etapa del viaje considerada peligrosa, la cual depende del medio de transporte y el horario en el cual ocurre. Las mujeres identifican problemáticas en esta acción cuando los buses no se posicionan cerca a la parada, sobre todo cuando van con coches o con personas a su cuidado. Vivenciando **sensaciones de inseguridad** debido a posibles accidentes al realizar esta acción. Ahora bien, identifican cierta empatía por parte de los otros usuarios cuando se realiza el descenso.

- *“Algunos son amables y otros son muy apurados ... algunos te esperan para que puedas bajar tranquila, pero otros andan muy apurados... nos cierran la puerta encima ... es muy complicado viajar con dos niños... con uno no hay problema, pero con dos es muy difícil estar ahí levantando el coche ... porque Sofía esta chiquitita ... Lían va caminando y es se agarra del coche al costado y camina... pero Sofía todavía no” (Genara, dos nietos, de 4 y 2 años, Jornada Completa)*
- *“Cuando ando con la Javiera me preocupó de que ella esté bien... de que nos bajemos juntas en la misma estación, de que, si hay mucha gente salir a tiempo, es más preocupante cuando vas con niños (Solange, una hija de 30 años con discapacidad neurológica, Jornada Completa)*
- *“Cuando se bajó una vez... porque había una separación entre la micro y el andén de la parada y ahí ella cuando se bajó se tropezó... alcancé a pararla y no se dio un golpe fuerte, pero ... es que yo venía con muchas cosas como para cargarla a ella así que tuvo que saltar y ahí se cayó. porque yo venía con bolsos con cosas y venía con los brazos muy ocupados, así que no podía tomarla en brazos” (Priscilla, una hija de 3 años, Jornada Parcial)*

Alertar al conductor sobre el descenso de coches o de niños es una **estrategia** recurrente en las mujeres para realizar la acción, así como solicitar la ayuda de otros usuarios para efectuar la bajada. Esta etapa en los vagones de metro y metro tren, se identifica como complejo, solo cuando ésta es realizada en horarios de mayor afluencia de público, debido a las aglomeraciones. La sensación es también de inseguridad por la persona a su cuidado, ya sea porque ésta puede quedar al interior

del vagón o que sea atrapado por las puertas. Para esto, ellas describen **estrategias** como ubicarse cerca de las puertas cuando es un viaje corto o comenzar el acercamiento al sector de salida varias estaciones antes, y al igual que en el ingreso, alertar que va un niño/a para que las personas den cuenta de su presencia. Así también, cuentan con **estrategias** en caso de que uno de ellos se queda al interior o bajo del bus o metro para ubicarse después.

- *“Yo siempre le digo al Nico, si no te alcanzas a bajar, te bajas en la próxima estación o paradero y yo voy a llegar allá” (Verónica, un hijo de 10 años, Jornada Completa)*
- *“La 230 esa me deja en el paradero que queda a la altura de la micro para bajar ... es bueno... pero hay veces los buses no se cuadran al nivel del paradero... y tengo que bajar a la calle con Lían y el coche con Sofía y después subir al paradero... en cambio en el paradero de la 203... el paradero no tiene la altura de la micro ... entonces es bajo y alguien tiene que ayudarte a bajar y preocuparte que el coche no se caiga porque pesa y además que tengo que estar pendiente de los dos ... hay veces que los meto a los dos al coche y pesan ... lo bueno que siempre hay gente que te ayuda” (Genara, dos nietos, de 4 y 2 años, Jornada Completa)*

El **contexto** de la **caminada** es identificado tanto como un viaje para cumplir ciertos traslados, como también, una etapa dentro del viaje (cuando deben acercarse a la parada de buses, metro o metro tren). El primer contexto ocurre cuando las distancias son acotadas o cuando no existe oferta de transporte para realizar algunos viajes. Mientras que el segundo contexto es descrito como una etapa obligada para acceder a cualquiera de los medios del transporte público.

- *“No puedes hacer peldaños de este porte si tienes un porcentaje importante de la población que mide un metro y medio... lo mismo las veredas... no todas las veredas tienen esa bajada como rampa, entonces ¿cómo pasan las bicicletas, las sillas de rueda o los coches por ahí?” (Paula, 2 hijas de 7 y 3 años, Jornada Parcial)*

La experiencia de la caminata se encuentra mediada por las condiciones del espacio público. Estas mujeres experimentan experiencias de caminata muy disímiles según los traslados realizados. En su mayoría, describen la caminata de manera positiva en cuanto a tiempos, pero sí describen condiciones de inseguridad en ciertos horarios. Para responder a esta percepción de inseguridad, estas tienden a utilizar **estrategias** como acompañarse de vecinos o conocidos, o cambiarse de

medio de transporte en horarios nocturnos (colectivo, taxi o aplicaciones de taxi) cuando viajan con personas a su cuidado.

- *Cuando llegamos en la noche, en el caso que no veo ninguna de las vecinas espero ahí para caminar juntas, espero una micro en la 5 Sur la micro, que yo digo... me demoro más en esperar la micro que se dé la vuelta ...que lo que anda ando en ella que en lo que me demoro en caminar ... pero llegas segura” (Verónica, un hijo de 10 años, Jornada Completa)*
- *“Si ando sola, yo me voy en micro no más, pero si ando con él y es tarde, prefiero llamar un Uber, si igual no es tan lejos de la casa de mi hermana” (Beatriz, un hijo de 4 años, Jornada Completa)*

Cuando la caminata es considerada un viaje, **su percepción se encuentra influenciada por las condiciones del espacio público**. Las mujeres perciben que caminar con personas a su cuidado no es una tarea sencilla de realizar, ya que las condiciones de veredas o cruces de calle son inseguras y deficientes en términos de infraestructura.

- *“La ida al consultorio la hago caminando, ese viaje es terrible, lo hago por 10 de julio, no tengo otra opción y venden repuestos de autos, con veredas chicas, en mal estado o muy estrechas...y voy con los dos... en un viaje sufrido... y voy con el coche con el Roque caminando. En estas calles hay una batalla diaria de defensa... porque es un espacio sumamente masculino, la masculinidad bruta, antigua, necia, donde tenés que estar gritando, defendiéndote a ti misma... por ejemplo hay espacios que tengo un espacio muy pequeño para pasar el coche, entonces, paso el coche y después pasa el roque ... con una mano tengo que empujar el coche y con la otra tengo al Roque afirmado es una calle que no está hecha para el tránsito para personas, que la ocupan estos machos mecánicos para desarrollar sus tareas ... es como una extensión de sus talleres” (Javiera, dos hijos 4 y 9 meses, Jornada Parcial)*

VI. CONCLUSIONES

- *La práctica social de la movilidad: Producto, productora y reproductora del espacio social*

Al igual que el espacio social, la movilidad urbana es producto, productora y reproductora del espacio en el cual ocurre esta experiencia cotidiana (Lefebvre, 2013). Ésta, al ser una práctica social, es un elemento relevante a la hora de observar la experiencia urbana de los sujetos (Gutiérrez, 2019 y Zunino, 2018). En ella, acontecen elementos de la vida social que traen consigo otras particularidades del habitar en una urbe, aquí, las relaciones sociales y las dicotomías de la sociedad afloran con esta experiencia cotidiana (Soto, 2016). Durante esta práctica es posible observar las relaciones de poder, las dicotomías de género (productivo-reproductivo), las del espacio (privado – público), el contexto económico, la ideología dominante de una sociedad y la disposición de las políticas públicas frente a la equidad social. Ya que en la práctica misma de la movilidad se están reproduciendo las estructuras sociales, dibujando mediante la experiencia de moverse por la ciudad, las condiciones específicas del espacio social.

A su vez, es también una práctica política en la medida que revela una relación social, en tanto expresa, produce y reproduce relaciones de poder, es decir, la movilidad será también un espacio productor de las diferencias estructurales y culturales de una sociedad (Soja, 2014), de modo que, que al observarla no debemos solo reflexionar sobre la práctica de los traslados como condición física, sino que también desde los significados de estos movimientos al interior de una urbe (Zunino, 2018).

Por este motivo, la movilidad urbana en una misma ciudad, no será una práctica social homogénea a todos los habitantes, ésta dependerá de las condiciones físicas, económicas, territoriales, de género, intra-género (García y Rodríguez, 2012), edad, y contexto cultural en el cual ocurre esta experiencia cotidiana. Transformándose en un capital más dentro de la vida social (Kauffmann, 2014), cuyas condiciones de acceso, apropiación y las propias habilidades de los sujetos, los llevarán a experimentar una mejor o peor experiencia de movilidad urbana, y de esta forma a acceder, en mayor o menor medida, a las oportunidades y productos que entrega la ciudad.

Por consiguiente, abordar la movilidad desde su espacialidad (Soja, 2008), es decir, identificando la complejidad del fenómeno, en cuanto a las prácticas espaciales ocurridas, las representaciones

existentes acerca de la movilidad y las simbolizaciones que los sujetos le dan a esta experiencia cotidiana (Lefebvre, 2013) permitirá generar mejoras para la creación de un espacio social más equitativo y justo para todos los habitantes de la ciudad.

- *Roles productivo y reproductivo: Nuevas formas de planificar el habitar en la ciudad:*

El género es uno de los elementos que tensionan la práctica de la movilidad, esto, porque los roles asociados a cada uno de ellos traen consigo una movilidad diferenciada que está dispuesta culturalmente (Carrasco, 1992). Esta disposición responde a tres grandes dicotomías, la de roles productivo y reproductivo, la de espacio público-privado, y, la de movilidad e inmovilidad (Soto, 2016). Las mujeres culturalmente han sido las encargadas de llevar a cabo las labores asociadas al mantenimiento de la familia, en cuanto cuidan y trasladan a las personas que no cuentan con la autonomía para hacerlo. Así también, deben realizar compras necesarias para el hogar, funciones que han estado erróneamente vinculadas al espacio privado (Stolcke, 2004). Mientras que, el hombre culturalmente ha sido destinado a labores de tipo productivas, las cuales son concebidas como actividades que ocurren en el espacio público de la vida social.

Desde finales del siglo XIX, las mujeres se han ido incorporando de diversas maneras al mundo público, una de estas ha sido su integración al mundo laboral, aumentando así su presencia en el espacio público (Páramo y Burbano, 2010). Pero este espacio, fue creado por y para los hombres, por lo que su experiencia de movilidad es afectada por las condiciones y planificación de éste.

Esta incorporación al mundo público, generó un aumento de las necesidades de movilidad de las mujeres, ya que éstas, además de sus traslados al trabajo, mantienen sus labores reproductivas, teniendo que realizar viajes con propósitos variados que no necesariamente responden a la lógica de la eficiencia con la cual se planifica el transporte. El cual se observa desde la masividad que neutraliza a los sujetos, asumiendo que la mayor parte de los traslados son por razones laborales, ocultando todos aquellos viajes cuyo objetivo es distinto.

Esta condición genera una nueva dicotomía, la de **movilidad e inmovilidad** (Soto, 2016), la cual da cuenta de cómo las mujeres al tener que realizar viajes más complejos sin una oferta de transporte que las represente, tienden a inmovilizarse por no tener cabida en esta planificación. Si a esto le agregamos que las mujeres tienen un acceso limitado a los medios de transporte privado, ya sea

por condiciones económicas, o por los roles reproductivos que le impiden usar medios de transporte como bicicleta o motocicleta, ellas son usuarias activas del transporte público y éste no planifica pensando en la movilidad de ellas, sino que opera desde la lógica productiva y para los horarios punta.

Acá aparece un tema relevante para las mujeres, la **pobreza del tiempo**, éste, es un factor que opera a favor de la inmovilidad de éstas (Zunino, 2018). La planificación del transporte público está ofertada principalmente para los horarios de mayor afluencia de pasajeros, por lo cual, las mujeres que tienen la posibilidad de realizar sus traslados de tipo reproductivo durante el horario valle (por su jornada parcial), se exponen a una experiencia de movilidad deficiente (para hacer uso de la integración tarifaria, por ejemplo), teniendo que establecer estrategias que pueden significar un mayor tiempo de traslado (por la limitada oferta en esos horarios), para cumplir con estos propósitos. Por su parte, las mujeres que realizan trabajos de tiempo completo, su experiencia de movilidad se comprime aún más, ya que deben enfrentar un espacio público más hostil, masculinizado y sin las adecuaciones físicas (como espacio) para hacer traslados de tipo reproductivo (Figuroa y Waintrub, 2015). Ellas, perciben que el transporte no está pensado para este tipo de viajes en horarios punta, observan una despreocupación por parte del sistema de transporte respecto a sus necesidades, que, a diferencia de lo que se podría pensar, muchas están obligadas a realizar este tipo de traslados en los horarios de mayor afluencia de público, aspecto no considerado por el sistema de transportes cuando se planifica para altos volúmenes de personas.

Esta situación desde la planificación es un tema relevante, los modelos de tránsito se enfocan en los horarios punta y usan como principal propósito, los viajes de tipo laborales bajo la premisa que existen viajes que son susceptibles de rechazar, cuando en realidad no lo son (Sanz, 2005). Ahora, si a estos modelos se le incorpora la variable «movilidad del cuidado», es posible observar cómo estos propósitos son de igual importancia (en términos de proporción) que los destinados a mover personas a sus trabajos. La encuesta origen destino de nuestra ciudad, considera dentro de sus propósitos diversas variables que pueden ser consideradas como movilidad del cuidado, pero, como lo menciona Sánchez Madariaga (2009), estos propósitos quedan invisibilizados en pequeñas proporciones de viajes subestimando su importancia. Al hacer el ejercicio de agregación de propósitos por motivos reproductivos (movilidad del cuidado), esta encuesta arroja que, del total de propósitos realizado en transporte público en un día laboral normal, el 45,9% es realizado por

motivos laborales, un 20,4% corresponde a razones educacionales y un 29,5% responden a razones de movilidad del cuidado⁵⁸, los que son realizado en su mayoría por mujeres (65,5%). Si bien dentro de las actividades realizadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, existe un análisis con perspectiva de género de esta encuesta, que da cuenta de esta realidad, esta información no es considerada a la hora de planificar la movilidad en transporte público de los santiaguinos. Terminando este ejercicio, en una actividad diagnóstica sobre la experiencia de movilidad según género.

Bajo este contexto, podemos concluir que la **planificación** de la movilidad en aquellas mujeres que cumplen labores reproductivas y productivas es una tarea diaria y diversa que se conflictúa ya que las condiciones y oferta del transporte público, no les permite cumplir todas sus labores con la eficiencia y calidad esperada, teniendo en muchas ocasiones, que generar estrategias para dar cumplimiento a todas éstas. Esto responde principalmente a la invisibilización de estos viajes y por tanto de las necesidades que estos tienen. Entre las estrategias generadas por estas mujeres se encuentran las de utilizar los horarios de almuerzo del trabajo u horarios en los cuales no están con sus hijos para desarrollar traslados de mayor carga, o también recurren a sus redes de apoyo para cumplir algunas de estas necesidades. Ahora bien, estas estrategias varían según la disposición de tiempo, por lo cual su condición laboral (parcial o completa) es un factor relevante, ya que las mujeres con jornada completa cuentan con menor tiempo para realizar algunos traslados (compras o salud) y requieren más de las redes de contacto, mientras que las mujeres que tienen jornada parcial se planifican en horarios valle para realizar estos viajes, que es el horario con menor oferta de transporte.

- *La planificación sistémica: Expulsa a las mujeres del transporte público:*

Actualmente, la planificación del transporte público del Gran Santiago responde a las necesidades productivas de la ciudad, junto a esto, el propio ordenamiento urbano opera bajo esta lógica, ubicando en distintos territorios los espacios destinados a la producción, a la vivienda y a los servicios públicos como centros de salud o educacionales. Esta (des)planificación provoca que los habitantes de Santiago deban moverse grandes kilómetros para cumplir con sus labores productivas y reproductivas. El transporte está ideado bajo una lógica de tiempo-espacio que considera

⁵⁸ Salud, visitar a alguien, buscar o dejar algo, buscar o dejar a alguien, compras y trámites.

únicamente a las variables velocidad y tiempo (frecuencia), kilómetros (cobertura) y plazas (pasajeros transportados) para diseñar cómo se mueven los habitantes de la ciudad. Pero esta lógica en nada responde a las necesidades diversas que requieren las mujeres que realizan ambos roles cuando planifican a diario su movilidad, por lo cual, en ocasiones ellas deciden por otros medios de transporte para dar cumplimiento a sus labores, generando así una expulsión/exclusión de la mujer del espacio público del transporte.

El actual sistema de transporte público del Gran Santiago no cuenta con instrumentos de planificación que incorporen el enfoque de género en su diseño, por lo cual sus variables e indicadores no responden a esta movilidad diferenciada. Si bien el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones cuenta con una Política de Equidad de Género en Transportes, en la cual aparece en sus objetivos el diseño operacional con perspectiva de género, hasta la fecha no existen actividades o herramientas de carácter vinculante que permitan considerar a las necesidades por género para diseñar la oferta del transporte público. Solo existen actividades como estudios de género, o informes desagregados por esta variable, cuyo conocimiento no se ha trasladado a los procesos de diseño de la malla operacional. Por lo cual, desde la interpretación de Luhmann (1996), el subsistema transporte público de la ciudad de Santiago, solo considera dentro de sus códigos de comunicación, conceptos que no dan cuenta sobre la complejidad del fenómeno social de la movilidad, esto genera una desvinculación entre la planificación y los usuarios para los cuales se planifica, puesto que, con los actuales códigos no es posible observar las reales necesidades de los usuarios al conceptualizarlos bajo abstracciones como “plazas”, que nadan dicen de los pasajeros que están transportando, por lo cual, este subsistema debiese abrir su sistema comunicacional de códigos a otros subsistemas de la vida social, lo cual permitiría contar con una visión compleja de la movilidad y así planificar de forma equitativa e integral para todas y todos los usuarios del transporte público.

Otro elemento gravitante que potencia la expulsión/exclusión de las mujeres del transporte público, es la seguridad de las personas que trasladan, bajo este argumento ellas realizan importantes cambios en sus estrategias de viaje. Durante la práctica de trasladar a otros a su cuidado, la mujer desaparece de la experiencia y **aparece la cuidadora**, ésta que genera estrategias de protección en las distintas etapas de su viaje, que gasta más dinero para entregar mayor comodidad, que invierte en transporte privado durante las etapas de invierno, que prefiere esperar los buses en mejor

estado, o deja pasar los buses con torniquete, que hace viajes ineficientes (según la lógica tiempo-espacio), esa cuidadora que usa taxi, aplicaciones de taxi o colectivo cuando va con personas a su cargo. Esa mujer que se tensiona en las últimas semanas del mes cuando debe viajar solo en transporte público porque no tiene presupuesto para viajar en otros medios y entregar seguridad. La cuidadora que se conflictúa cuando debe estar más del tiempo esperado en una parada porque las personas a su cuidado se someten a peligros de accidentes, esa mujer que ante la aglomeración genera espacios de protección al interior de buses y vagones, esa mujer que tiene acuerdos con las personas a su cuidado en el caso de perderse en el transporte público.

La aparición del torniquete en los buses del sistema de transporte público (como dispositivo de control de la evasión), ha sido otro elemento de expulsión/exclusión para estas mujeres cuando se mueven en buses. Ellas, consideran que este elemento afecta en su movilidad porque genera condiciones inseguras para las personas que van a su cuidado, al respecto, enfatizan en que el sistema le está negando el ingreso seguro a los niños cuando estos no cuentan con la tarjeta nacional estudiantil, provocando acciones inseguras como pasarlos por arriba del torniquete y pedir a una persona que los cuide mientras ellas validan su pasaje o solicitar la apertura de la segunda puerta para que ingrese el menor. Además de esto, deben generar estrategias como dejar pasar los buses que tienen el dispositivo, cambiar de medio de transporte para entregar mayor seguridad o hasta pagar un segundo pasaje (siendo que el transporte público gratuito es un derecho para los niños) para que el menor ingrese con mayor seguridad. Así también, los buses en mal estado también generan sensaciones de inseguridad, por lo que ellas modifican su movilidad para resguardarlos físicamente, cuyas condiciones terminan provocando la salida de ellas del transporte público, asumiendo gastos extras por seguridad. Al respecto, en algunos tipos de traslado, sobre todo cuando van más de dos personas, el uso de estos medios de transporte no les significa una diferencia importante en el valor, por lo cual optan por estos medios ya que les permiten tener viajes más seguros.

Ahora bien, con la aparición de las nuevas líneas de metro (tres y seis) y la incipiente renovación de flota de los buses del sistema, las mujeres identifican aspectos positivos asociados a la seguridad: las puertas protectoras en los andenes en las nuevas estaciones de metro, como la no existencia de torniquetes en los nuevos buses, son considerado elementos tangibles y de gran ayuda a las necesidades de seguridad de las mujeres que trasladan a personas a su cuidado. Pero estas buenas

prácticas no han llegado a plasmarse en toda la red de transporte, ya que aún ellas deben asumir viajes en buses y líneas de metro inseguras, que las mantiene fuera del transporte público cuando realizan este tipo de traslados.

Además, la planificación del diseño de la malla de recorridos/líneas aun presenta problemas de oferta para este tipo de viajes y las actividades del Directorio de Transporte Público Metropolitano aun no demuestran una vinculación de la planificación con este tipo de necesidades, lo cual da cuenta de que la necesidad de transversalizar el enfoque de género (Valdés, 2006) en el quehacer de la institución, es una tarea pendiente al interior de la institución.

- *Habitar la movilidad: La despersonalización del espacio público desaparece en la experiencia de la movilidad con el rol reproductivo*

Si bien, habitar el espacio público se caracteriza por ser un proceso solitario o de relaciones despersonalizadas, durante sus traslados, las mujeres que se encuentran acompañando a personas a su cuidado, identifican que esa despersonalización se disipa (Sheller y Urry, 2018), ellas reconocen una relación de empatía de los pasajeros y de los mismos funcionarios del transporte al interior de vagones o buses cuando ellas van acompañadas de un menor. Esto es observado en la mayoría de las etapas del viaje, salvo en la espera de buses y en los viajes realizados por caminata, lo cual, respondería a que esta etapa o viaje está situado en el espacio público de la calle que es un lugar que no parece eliminar esta despersonalización (Zunino, 2018). Uno de los momentos donde se observa la empatía, es en la subida a los buses o vagones, acá cuando se presentan dificultades, tanto conductores como usuarios prestan ayuda para efectuar esta práctica de manera más segura. Otro de los momentos ocurre en el mismo viaje, las personas que se encuentran en su interior generan acciones de cuidado como ceder el asiento o afirmar a los menores ante una situación de peligro, como también cuando son personas con alguna movilidad reducida que están haciendo uso de los asientos, éstas ofrecen llevar a los menores o cargar los bultos para facilitar el viaje de estas mujeres. Estas situaciones, dicen ellas, y fue observado también en las etnografías móviles, ocurre en la gran mayoría de las veces, salvo en los horarios de mayor afluencia cuando los usuarios del transporte público se encuentran más tensionados por las aglomeraciones y es ahí donde ellas observan una mayor dificultad de movilidad. La bajada, al igual que la subida también es un

momento de empatía, si bien ellas utilizan estrategias de seguridad (avisar al conductor, ubicarse cerca de la puerta de los vagones o tomar en brazos a los menores), en algunas ocasiones donde ellas han vivido condiciones peligrosas (ubicación incorrecta del bus, o aglomeración en la parada), los usuarios del transporte comúnmente entregan ayuda para que esta acción sea lo más segura para ellas y las personas a su cuidado.

Al respecto, el DTPM cuentan con capacitaciones de género para los funcionarios del sistema de transporte público, estas jornadas de capacitación, se encuentran dentro de los programas internos de la institución, y se han trasladado también a los programas formativos de los conductores, ya que son ellos los que interactúan a diario con los usuarios, siendo los encargados de entregar seguridad.

Si bien, los conductores del sistema son empleados por las empresas privadas de buses, es tarea de la institución, velar para que estos aprendizajes sean incorporados en el quehacer de los funcionarios (Anderson, 1998), como en el servicio que prestan los conductores. Adicionalmente, la Subsecretaría de Transportes ha desarrollado campañas de concientización para todos sus programas, cuyo tema es la incorporación del enfoque de género en el quehacer de la institución.

Si bien, las acciones enfocadas a entregar un sistema de transporte que incorpore la variable género en su quehacer han permitido grandes avances para cumplir con la política ministerial propuesta, aún queda un largo camino por recorrer en cuanto al diseño y planificación del transporte con perspectiva de género, acciones que deben ser consideradas si la institución a cargo espera conseguir un transporte público más justo y seguro para todas y todos sus usuarios.

BIBLIOGRAFÍA

- ABEDRAPO, E., CORREA, G. (2000). Política y Plan de Transporte Urbano para Santiago 2000 – 2010. En: <http://coaliciontransportejusto.wdfiles.com/local--files/wiki:biblioteca/PPTUS.pdf>
- AGUIAR, S. (2011) Dinámicas de la Segregación Urbana. Movilidad cotidiana en Montevideo. Revista de Ciencias Sociales. Departamento de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales. V. 24 N° 28.
- ANDERSON, J. (1998) *Una propuesta de Formación: Extensiones, implicancias y segundos pensamientos*. En LARGO, E. (1998). Género en el Estado. Estado del Género. ISIS Internacional Chile Ediciones de las Mujeres N° 27. Santiago de Chile
- ALCÁNTARA, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá, Colombia En: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>
- APAOLAZA, R y BLANCO, J (2015). Sobre capacidades, experiencias y posibilidades de uso y apropiación de la ciudad: Breve estado del arte del concepto de capital espacial. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- BANCO MUNDIAL. (2017). *Perspectivas de la urbanización mundial*. Naciones Unidas, En <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL.IN.ZS>
- BATTHYÁNY, K. (2009) Autonomía de las mujeres y resistencias a la división sexual del trabajo al interior de las familias” CEPAL, Santiago de Chile.
- CARRASCO, C. (1992) El trabajo de las mujeres: producción y reproducción. Cuadernos de economía Vol 20 95 - 109.
- CARRIÓN, F. (2001). Las nuevas tendencias de la Urbanización en América Latina En: CARRIÓN, F. La Ciudad construida. Urbanismo en América Latina. FLACSO. Quito, Ecuador.
- CASTILLO, S. (2016). Chile y Estados Unidos Proyectando la Movilización Colectiva en Santiago (1955 - 1967) En: Urbanismo y Transporte Público. Miradas al Siglo XX. Santiago, Chile.

- CASTILLO, MARDONES Y VILA. (2017). *El Estado sobre Ruedas: Transporte Público, Política y Ciudad. La ETCE 1945 – 1981*. Santiago, Chile.
- CEPAL, (2017) Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. Serie Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago, Chile.
- DE BARBIERI, T. (1993) Sobre la categoría género. Una introducción teórico-metodológica. Instituto de Investigaciones Sociales UNAM. México.
- DE GREGORIO, J. (2017). *TRANSANTIAGO: Una licitación que abre oportunidades*. Revista Espacio Público, N°11. Santiago, Chile.
- DELGADO, O. (2003) Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea. Revista Unibiblos Universidad Nacional de Colombia. Colombia.
- DÍAZ, A. (1989) Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso. Departamento de Análisis Geográfico N°14. pp. 219-239. Universidad de Alcalá de Henares. España.
- DÍAZ, GÓMEZ-LOBO y VELASCO (2006). *Micros Amarillas: de servicio público a enemigo público*. En GALETOVIC, A. (2006) *Santiago. Dónde estamos y hacia dónde vamos*. Santiago, Chile, Centro de Estudios Públicos CEP.
- DÍAZ, M. JIMÉNEZ, F. (2007) Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género? Departamento de Geografía Universidad de Alcalá
- ESPINAR, E. y RÍOS, J. (2002) Producción del espacio y desigualdades de género. El ejemplo del campus universitario de Alicante. Cuadernos de Trabajos de Investigación. Centros de Estudios sobre la Mujer Universidad de Alicante. 2002 Madrid. España
- FIGUEROA, C. y WAINTRUB, N. (2015) Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público /urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), 2015 jan./abr., 7(1), 48-61).

GOBIERNO DE CHILE. (2003). Instructivo Presidencial que crea Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago. Link: <https://www.dtpm.cl/index.php/homepage/directorio-de-transporte-publico>

GOBIERNO DE CHILE. (2013). Instructivo Presidencial que crea Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago. Link: <https://www.dtpm.cl/index.php/homepage/directorio-de-transporte-publico>

GOBIERNO DE CHILE. (2014). Instructivo Presidencial que crea Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago. Link: <https://www.dtpm.cl/index.php/homepage/directorio-de-transporte-publico>

GARCÍA, J y RODRIGUEZ, J. (2012) Movilidad cotidiana y género en la comunidad de Madrid. Artículo en Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. Abril 2012 DOI: 10.21138/bage.2061

GUTIÉRREZ, A. (2009) Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. XV CLATPU – Buenos Aires. En: Gutiérrez, A. (Dir.) (2008) Movilidad, pobreza y salud adolescente en Argentina. El caso del Tren urbano de Buenos Aires, IFRTD – SKAT/COSUDE. <http://www.mobilityandhealth.org>

GUTIERREZ, A. (2010). *Movilidad, Transporte y Acceso: Una renovación aplicada al ordenamiento territorial*. En: REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES. Universidad de Barcelona. Vol. XIV, Número 331.

GUTIÉRREZ, A. (2012) ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre, 2012, pp. 61-74 Universidad Nacional de Colombia.

GUTIÉRREZ, A y REYES, M. (2017) Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. Revista Transporte y Territorio N°16 p.p 147-166

JIRÓN, P. (2009) Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad En: Farías, Ignacio, et al. SCL: espacios, prácticas y cultura urbana. p. 176-189

- (2014). *El transporte desde la movilidad: implementación del sistema de transporte transantiago desde un enfoque de movilidad urbana*. Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/130165>
- (2017) Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado En: Rico, María Nieves y Olga Segovia (eds.), ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad, Libros de la CEPAL, N° 150 (LC/PUB.2017/23-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Capítulo XIII, pp. 405-432.
- JIRÓN, P y MANSILLA, P. (2014) Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *Revista EURE* Vol. 40. N°121 pp. 5-28.
- JIRÓN, P y LANGE, C. (2017) Comprender la ciudad desde sus habitantes. Relevancia de la teoría de prácticas sociales para abordar la movilidad. *Cuestiones de sociología*, 16, e030. <https://doi.org/10.24.215/234689004e030>
- JIRÓN, P. y ZUNINO, D. (2017) Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Teritorio* N°16, Buenos Aires, Argentina.
- LAMAS, M (comp) (2013) *El Género, la construcción cultural de la diferencia sexual*. PUEG. Miguel Ángel Porrúa. DF, México
- LANGE, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, 26(71), 87-106
- LATTES, E. (2001). *Población Urbana y Urbanización en América Latina*. En: CARRIÓN, F. La Ciudad construida. Urbanismo en América Latina. FLACSO. Quito, Ecuador.
- 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. (2013). *La producción del espacio social*. Editorial Capitán Swing. España.

- GÓMEZ, V y JIMÉNEZ, A. (2015) Corresponsabilidad familiar y el equilibrio trabajo-familia: medios para mejorar la equidad de género. *Polis, Revista Latinoamericana*, Volumen 14, Nº 40, p. 377-396
- LUHMANN, N. (1996). *La ciencia de la sociedad*. México: Universidad iberoamericana, Anthropos, ITESO.
- LUPANO, J. y SÁNCHEZ, J. (2009). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. Santiago, Chile.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3642/S2009021_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- MARRERO, I. (2008) *La producción del espacio público. Fundamentos teóricos y metodológicos para una etnografía de lo urbano*” *Revista Con-textos* Nº 1. Universidad de Barcelona España.
- MENDOZA, E. (2013) *La movilidad urbana como modus operandi que edifica las ciudades*. *Revista Economía y Territorio*, vol. XIII, núm. 42, mayo-agosto, pp. 571-575. El Colegio Mexiquense, A.C. Toluca México.
- MINISTERIO DE TRANSPORTE PÚBLICO (2014) *Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX Etapa: Encuesta Origen Destino Santiago 2012. Encuesta origen destino de viajes 2012 (Documento Difusión)*. Santiago, Chile. En: <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3253>
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES (2018). *Política de equidad de género y transportes*. Santiago, Chile. En: https://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2018/06/Politica_Equidad_Genero_Transportes.pdf
- MIRALLES, C. (1998) *La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la Ecología Urbana*
- MONTEZUMA, R, A. (2003). *Ciudad y Transporte: La movilidad urbana*. En BALBO, JORDÁN y SIMIONI. (2003). *La ciudad inclusiva*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Santiago, Chile.

- OIT – PNUD (2013) Trabajo decente y cuidado compartido: hacia una propuesta de parentalidad, Santiago, Chile.
- OSMONT, A. (2003). *Ciudad y Economía: La ciudad eficiente*. En BALBO, JORDÁN y SIMIONI. (2003). La ciudad inclusiva. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Santiago, Chile.
- PÁRAMO, P. Y BURBANO, A. (2011) Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano *Universitas Psychologica*, vol. 10, núm. 1, enero-abril, pp. 61-70 Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia
- PARAMO, P. y BURBANO, A. (2007) La experiencia de la mujer en el espacio público a partir del rol social. *Revista Pre-til*. Colombia.
- PAVEZ, M. (2016). *Planificación urbana y movilidad Metropolitana en Santiago*”. En: Urbanismo y Transporte Público. Miradas al Siglo XX. Santiago, Chile.
- PRUDANT, E. (2018) *Modernização urbana e mobilidade: Itinerários do bonde em Santiago do Chile, 1857-1934*. Tesis presentada para optar al grado de Doctora en Historia Social, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.
- RAINERO, L. (2001). Una Mirada de género a los asentamientos humanos. *Medio Ambiente y Urbanización: Gestión Urbana, Género y Programas Sociales*, 17(56), 73-92.
- RODRÍGUEZ, A., & WINCHESTER, L. (2001). *Santiago de Chile. Metropolización, globalización, desigualdad*. *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales*, 27 (80).
- RUBIN, G. (1986) El tráfico de mujeres: notas sobre la economía política del sexo. *Revista nueva Antropología*. Universidad Autónoma de México.
- SABATÉ, A. (1986) Movilidad espacial, migraciones y desplazamientos de la mujer. En: El uso del espacio en la vida cotidiana. Actas de las IV Jornadas de Investigación Interdisciplinaria Madrid, Editorial de la Universidad Autónoma, pp. 225-231
- SÁNCHEZ, I. (2009), “Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia”, *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, Nº 161-162.

SANZ ALDUÁN, A. (2005). El viaje de las palabras. Revista SAM (13), Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona.

SECTRA. (2013). Plan de Transporte Urbano del Gran Santiago 2000 – 2006. En: http://www.socha.cl/wp-content/uploads/2013/06/03_AHenriquez_2001.pdf

SHELLER, M. y URRY, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. Revista Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigación Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA) Urbanidades N°10 –Dic. 2018 - Mayo. 2018- (333-355)

SOJA, E. (2008). Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Ed. Traficantes de sueños. Madrid, España.

----- (2014) En busca de la justicia espacial. Editorial Tirant Humanidades, Valencia, España.

UVALLE, R. (2011). Las políticas públicas en el arquetipo de la gobernanza democrática. Publicado en la Revista del CLAD Reforma y Democracia. No. 50. Junio. Caracas, Venezuela.

SOTO, P. (2011) La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada. Reflexiones teóricas y empíricas. Revista La Ventana N°34.

----- (2014) Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. Revista Venezolana de Estudios de la Mujer. enero – junio 2014 – Vol. 19/N° 42. pp. 199-214.

----- (2016). Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos. Revista Adamios Volumen 13, número 32, septiembre-diciembre, pp. 37-56

STOLCKE, V. (2004) La mujer es puro cuento: La cultura del género. Universidad Autónoma de Barcelona España.

VALDÉS, T. (2006). La Institucionalización / Transversalización del Género. Extraído parcialmente del texto de Fritz, H. y Valdés, T. (2006) Igualdad y equidad de género: Aproximación teórico-conceptual. Una herramienta de Trabajo para las Oficinas y Contrapartes del UNFPA. Santiago: EAT: UNFPA.

VASCONSELLOS, E. (2016). *Perspectivas de una movilidad más equitativa en América Latina* En: Urbanismo y Transporte Público. Miradas al Siglo XX. Santiago, Chile.

WACHS, M. (1996) *The Automobile and Gender: An Historical Perspective Women's Travel Issues* Proceedings from the Second National Conference

ZUCCHINI, E. (2015), *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid*. Tesis, Madrid, Universidad Politécnica de Madrid.

ZUNINO, D. (2018). *Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento*. Revista de Sociología Tempo Social USP, v. 30, n. 2. pp 35 – 54. Mayo – Agosto.

ANEXOS

Anexo N°1: Compromisos y funciones del DTPM, Secretaría Ejecutiva, Secretaría Técnica y Consejo Consultivo

Compromisos y funciones de Directorio de Transporte Público Metropolitano:

El Directorio de Transporte Público está compuesto por:

- el o la Ministro(a) de Transportes y Telecomunicaciones, quien lo preside,
- el o la Ministro(a) de Vivienda y Urbanismo, quien es su vicepresidente,
- el o la Ministro(a) de Obras Públicas,
- el o la Intendente(a) de la Región Metropolitana.

Y tienen la calidad de invitados permanentes:

- el o la Subsecretario(a) de Transportes,
- el o la Subsecretario(a) de Bienes Nacionales,
- el o la Jefe(a) de la División de Planificación y Desarrollo de la Subsecretaría de Transportes,
- el o la Presidente(a) de Metro,
- el o la Presidente(a) de Ferrocarriles del Estado (EFE)

Las funciones específicas del Directorio son:

1. Proponer los lineamientos para la conducción estratégica del proceso de implementación del Plan de Transporte Urbano de la ciudad de Santiago (PTUS).
2. Servir de instancia de coordinación para las autoridades y organismos involucrados en la implementación del PTUS, en la definición y ejecución de los programas, planes y medidas que, en ese marco, sea necesario aplicar.
3. Velar por el cumplimiento del PTUS, efectuando un seguimiento de las metas y plazos que se definan para la ejecución de sus programas, planes y medidas.
4. Velar por la coherencia entre las decisiones que las autoridades sectoriales adopten en los ámbitos comprendidos o relacionados con el PTUS y de ellas con los lineamientos estratégicos definidos para su implementación.
5. Coordinar las acciones necesarias para lograr la materialización de los recursos financieros y técnicos de los distintos organismos de la Administración del Estado y del sector privado, en la implementación del PTUS

6. Efectuar un seguimiento de los estudios en marcha asociados al PTUS.
7. Coordinar y proponer las estrategias comunicacionales que permitan crear las condiciones necesarias para el progresivo desarrollo del PTUS.
8. Analizar en forma integral el Sistema de Transporte Público capitalino y velar por la adecuada coordinación de los diferentes modos que participan en el Transporte Público de pasajeros de la ciudad de Santiago, tales como el ferrocarril, Metro, buses, taxis y taxis colectivos.
9. Procurar una ejecución armónica de los servicios prestados, evaluar sus resultados y la coherencia que los diferentes modos de transporte guardan entre sí.
10. Velar por la oportuna y adecuada satisfacción de las necesidades de los usuarios y proponer los ajustes en los lineamientos de la autoridad sectorial.
11. Evaluar y proponer las modificaciones normativas que resulten coherentes con los objetivos del Directorio y, en particular, aquellas necesarias para una institucionalidad que permita una adecuada prestación de los servicios de Transporte Público en la Región Metropolitana.
12. Velar por la continuidad del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, impulsando y monitoreando el desarrollo de los procesos de Concesión de Uso de Vías y de contratación de Servicios Complementarios (Informe de Gestión, Directorio de Transporte Público Metropolitano, 2018).

Funciones de la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano:

En el caso de la **Secretaría Ejecutiva**, ésta es el órgano ejecutor del DTPM y está liderada por el o la Director(a) de Transporte Público Metropolitano. Su rol es la regulación, el control y la supervisión del Sistema de Transporte Público de Santiago, y sus funciones son:

1. Asesorar directamente al Ministro (a) de Transportes y Telecomunicaciones en el desarrollo del Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago y otras materias de su competencia.
2. Convocar a las reuniones del Directorio de Transporte Público Metropolitano por instrucciones del presidente del mismo.
3. Preparar y distribuir la agenda y el acta correspondiente a cada reunión.
4. Encargar la preparación de los documentos de base necesarios para informar a los directores.
5. Solicitar y distribuir minutas de respaldo a los temas tratados por el Directorio.

6. Actuar como coordinador frente a los servicios que integra la Administración del Estado o ante cualquier otra clase de organizaciones.
7. Informar del desempeño de los diferentes modos de Transporte Público de pasajeros, proponer (e implementar si corresponde de acuerdo con la normativa vigente), los ajustes necesarios para garantizar la debida coordinación entre ellos y la adecuada satisfacción de las necesidades de los usuarios.
8. Proponer las normas, condiciones de operación y/o de utilización de vías, así como la inversión en infraestructura que se requieran para asegurar una oportuna y adecuada prestación de los servicios de Transporte Público de pasajeros o para su continuidad.
9. Elaborar y presentar los modelos de contratos e instrumentos jurídicos que resulten necesarios para el cumplimiento del rol encomendado al Directorio y, en los casos que proceda de acuerdo con la normativa vigente, velar por su correcta ejecución.
10. Establecer vínculos de colaboración con organismos públicos y privados, nacionales, extranjeros o internacionales, que desarrollen actividades en el ámbito del Transporte Público de pasajeros.
11. Revisar, coordinar y proponer las adecuaciones normativas que permitan materializar los objetivos del Instructivo que crea el Directorio de Transporte Público Metropolitano y aquellos que disponga el Directorio, procurando a través de este mecanismo, entre otras materias, perfeccionar una institucionalidad que permita la adecuada y permanente prestación de los servicios de Transporte Público en la Región Metropolitana.
12. Proponer todas las medidas que sean pertinentes y necesarias para lograr un desarrollo del Sistema de Transporte Público armónico, eficiente, sustentable y de acuerdo a los requerimientos de los usuarios (Informe de Gestión, Directorio de Transporte Público Metropolitano, 2018) (Informe de Gestión, Directorio de Transporte Público Metropolitano, 2018).

Funciones de la Secretaría Técnica del Directorio de Transporte Público Metropolitano

En lo que respecta a la **Secretaría Técnica**, esta tiene el mandato de planificar integralmente las modificaciones al Sistema de Transporte Público de Santiago y liderar el desarrollo de los futuros procesos de concesión de uso de vías y servicios complementarios. Está dirigida por el o la Secretario (a) Técnico (a) y las funciones de esta secretaría son:

1. Proponer alternativas de continuidad de los servicios de Transporte Público remunerado de pasajeros mediante buses.
2. Generar un diagnóstico y diseñar modelos futuros para el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago.
3. Integrar y relacionar las directrices que entregue el Directorio de Transporte Público Metropolitano en relación con la continuidad del sistema.
4. Analizar las propuestas efectuadas por el Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación.
5. Liderar el desarrollo de los futuros procesos de concesión de uso de vías y de contratación de servicios complementarios del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago (Informe de Gestión, Directorio de Transporte Público Metropolitano, 2018).

Funciones del Consejo Consultivo del Directorio de Transporte Público Metropolitano

El **Consejo Consultivo Asesor** es una entidad que tiene como función analizar y presentar propuestas y asesorar, tanto a la Secretaría Técnica como a la Secretaría Ejecutiva del Directorio, respecto de las decisiones sobre la continuidad de los servicios que componen el Sistema de Transporte Público. Uno de los objetivos de este Consejo es contar con la participación activa de representantes de distintos sectores de la sociedad civil para que aporten su propia mirada sobre el Transporte Público capitalino, y enriquecer así la discusión. Las funciones del Consejo son:

1. Asesorar al Directorio de Transporte Público Metropolitano en la adopción de decisiones relativas a la continuidad de los servicios integrantes del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago.
2. Analizar los proyectos y propuestas presentados por la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación.
3. Elaborar propuestas de mejora para los proyectos presentados por la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación. Durante las sesiones que se realizaron en 2018 se abordaron temas relacionados con: las bases del Contenido Esencial, cambios al modelo a raíz de sugerencias que se recogieron de personas jurídicas y naturales, el proceso de transición de los servicios de Alsacia y Express, mejoras al Programa Operacional, mallas de recorrido para

próximos contratos y terminales, entre otros temas que son abordados en este informe más adelante.

Los miembros del Consejo Consultivo son:

- El Director de Transporte Público Metropolitano.
- Un representante del Consejo Regional Metropolitano (CORE).
- Un representante de la Federación Metropolitana de Uniones Comunales.
- Un representante del Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil (COSOC), de la Subsecretaría de Transportes.
- Un representante de la Asociación Chilena de Municipalidades.
- Un representante de la Asociación de Municipalidades de Chile.
- Un representante de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transportes (SOCHITRAN).
- El presidente del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano.
- Un ex Coordinador General de Transportes de Santiago o ex Director de Transporte Público Metropolitano, que será designado por el MTT.
- Un representante de las facultades de Ingeniería y/o Economía y Administración de las universidades que se encuentran acreditadas de conformidad a lo dispuesto en la ley Nº 20.129, que será designado por el MTT.
- Un representante de las Empresas Concesionarias de autopistas urbanas pertenecientes a la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. que operen en la Región Metropolitana (Informe de Gestión, Directorio de Transporte Público Metropolitano, 2018).

Anexo N°2: Indicadores PMG de Equidad de Género

Dect.	Año	Objetivo de Gestión	Medidas para la igualdad de género ⁵⁹	Actividad/Indicador	Fórmula de Cálculo	Medio de Verificación del indicador
297	2018	Contribuir a disminuir las inequidades, brechas y/o barreras de género, implementando acciones estratégicas orientadas a mejorar los niveles de igualdad y equidad de género en la provisión de bienes y servicios públicos y a fortalecer la capacidad de los servicios para desarrollar políticas públicas de género	Diseño y/o actualización de Indicadores de Desempeño	Diseño y/o actualización de Indicadores de Desempeño que midan directamente inequidades, brechas y/o barreras de género		
	Medir Indicador (es) diseñado(s) en 2017		% de mujeres infraccionadas por evasión de pasaje de bus	N° de mujeres infraccionadas por evasión de pasaje de bus (transantiago) / cantidad total de infracciones cursadas por evasión de pasaje de bus (transantiago)x 100	Informe	
			Análisis con enfoque de género de las denuncias	N° de reclamos analizados en el año 2017/ total de reclamos en el año 2017) x 100	Reporte	
			Análisis con enfoque de género de los reclamos	N° de denuncias analizadas en el año 2017/ total de denuncias en el año 2017) x 101	Reporte	
		Datos desagregados por sexo en sistema de información, estadísticas y/o estudios	Reportes estadísticos mensuales de Porcentaje de Mujeres conductoras y acompañantes de transporte escolar publicados en el sitio web institucional			

⁵⁹ (Conjunto de indicadores de desempeño y/o actividades estratégicas, que abordan programas, líneas de trabajo o acciones estratégicas que están orientadas a contribuir a disminuir inequidades, brechas y barreras de género, correspondientes al ámbito de acción del Servicio (productos estratégicos que aplican género según ficha de definiciones estratégicas. Formulario A1 2018)

Reporte estadístico respecto de mujeres y hombres en las labores de conducción en el sistema de transportes de Santiago

Capacitación a Funcionarias/os	Porcentaje de cobertura de capacitación en género y el ámbito de trabajo de funcionarios y funcionarias del servicio	Nº de funcionarias/os con capacitación en género entre 2014 y el año t/ Dotación efectiva al 31 de diciembre del año t	Programa de formación Listado de Asistentes Informe tipo reporte de las capacitaciones
Indicadores de desempeño y actividades estratégicas que Midan IBB	Mesa de Acoso		Invitaciones a reuniones o encuentros Listado de asistencia Fotos de las actividades Reporte de actividades y conclusiones de las mismas
	Mesa Género, transporte y ruralidad		Invitaciones a reuniones o encuentros Listado de asistencia Fotos de las actividades Reporte de actividades y conclusiones de las mismas
	Estudio de Género y Movilidad		Informe de Avance 2018
	Capacitación a conductores de transporte público bus regionales		Lista de asistencia Fotos Convocatoria
	Comisión de género		Lista de asistencia Fotos Nombramiento Actas
	Inducción presencial de la política de Género, en el marco del proceso de inducción al personal que ingrese a la subsecretaría de Transportes en la Región Metropolitana		Lista de asistencia Presentación Fotos

324	2019	Gestión Eficaz: Mejorar procesos que contribuyan a disminuir los riesgos de seguridad de la información, riesgos laborales, inequidades, brechas y/o barreras de género, procesos de fiscalización, planificación y control de gestión y los resultados operacionales que contribuyan al logro de la efectividad de la institución	Diseño y/o actualización de Indicadores de Desempeño	Diseño y/o actualización, cuando corresponda, de Indicadores de Desempeño y/o acciones estratégicas institucionales que midan y/o aborden directamente inequidades, brechas y/o barreras de género		
			Medir Indicador (es) y/o acciones estratégicas diseñados en 2018	Campaña informativa sobre el enfoque de género y su aplicación		Informe de la campaña
				Informe sobre participación laboral, desagregada por sexo de las empresas portuarias		Informe
				Análisis licencias de conducir		Informe
				Estudio de Género y Movilidad		Informe
				% de mujeres infraccionadas por evasión de pasaje de bus	N° de mujeres infraccionadas por evasión de pasaje de bus (transantiago) / cantidad total de infracciones cursadas por evasión de pasaje de bus (transantiago)x 100	Informe
			Datos desagregados por sexo en sistema de información, estadísticas y/o estudios	Reporte Estadístico de mujeres y hombres en las labores de conducción en el sistema de transporte Público de Santiago		
				Reportes estadísticos mensuales de Porcentaje de Mujeres conductoras y acompañantes de transporte escolar publicados en el sitio web institucional		

Capacitación a Funcionarias/os	Porcentaje de cobertura de capacitación en género y el ámbito de trabajo de funcionarios y funcionarias del servicio	N° de funcionarias/os con capacitación en género entre 2014 y el año t/ Dotación efectiva al 31 de diciembre del año t	Listado de Asistentes Convocatoria Fotos
	Capacitaciones regionales en temas de género		Listado de asistencia Programa de necesidades y contenidos a desarrollar Invitación
Indicadores de desempeño y actividades estratégicas que Midan IBB	Diseño de protocolo interno para la tramitación de denuncias de acoso en el transporte		Informe sobre diseño de protocolo
	Comisión interna de Género Subsecretaría de transportes		Lista de asistencia Actas
	Análisis con enfoque de género de los reclamos y denuncias		Informe

Anexo N°3: Instrumentos para la producción de información

ENTREVISTA

Presentación:

- Explicar los objetivos de la investigación
- Estimular la motivación a conversar, mencionando la importancia de la opinión de mujeres como ella, advertir que no existen respuestas buenas ni malas.
- Mencionar a la entrevistada que la entrevista será grabada y que todos los datos recogidos son confidenciales y de uso exclusivo para esta investigación.

Estructura de la Entrevista:

Etapas de la entrevista	Preguntas para incentivar la conversación
Caracterización de la entrevistada	¿A qué te dedicas?... ¿qué haces ahí? ¿Hace cuánto tiempo trabajas en ese lugar? ¿Cuántos hijos tienes? o ¿a quién cuidas? ¿Dónde vives? ¿Con quién vives? ¿Dónde está físicamente tu trabajo?
Ser Mujer	Si tuvieras que describir en una palabra lo que significa ser mujer hoy ¿qué palabra usarías? (en el mundo, en Chile y en Santiago) ¿Qué diferencias tienen las mujeres de hoy con las de otras generaciones? ¿Cuáles son los aspectos positivos o satisfactorios de la vida actual de las mujeres? ¿Cuáles son los aspectos más negativos de la vida actual de las mujeres? Cuéntame los lugares públicos más frecuentes para ti (ejemplo: trabajo, universidad, colegio, hospital, supermercado) A estos lugares en ocasiones, ¿vas acompañada o sola? ¿Cuáles son tus sensaciones o emociones cuando estás sola en estos lugares? ... Y ¿cuándo estas acompañada por tu hijo o persona a cargo?
Descripción de los viajes	Ahora me gustaría que me pudieras describir un día habitual de tu semana (INDICAR CADA UNA DE LAS ETAPAS SEGÚN TODOS SUS ROLES: INDIVIDUAL, COMO MUJER COMO MADRE, COMO CUIDADORA, COMO TRABAJADORA) ¿Por qué razón utilizas transporte público habitualmente? ¿A qué hora te levantas? Cuando sales de tu casa, ¿hacia dónde te diriges primero? ¿Por qué motivo o razón te diriges a ese lugar? Después de ese lugar, ¿hacia dónde te diriges? ¿Qué modo de transporte usas para cumplir con estos viajes? ¿Por qué eliges esos modos de transporte? ¿Cuánto tiempo te toma desde que sales de tu casa hasta que llegas a tu lugar de trabajo? ¿En qué horario retornas habitualmente a tu casa?

	¿hacia dónde te diriges primero? ¿Que otro viaje realizas?
	¿Sabes cuánto dinero gastas en transporte público?
Experiencia de viaje este grupo de preguntas serán realizadas para cada uno de los modos que utiliza la entrevistada para cumplir con su viaje (MOSTRAR MAPA)	Ahora me gustaría que habláramos de cada una de las etapas de tu viaje, para esto traje esta estructura que nos puede ayudar a describir tu viaje
	Sales de tu casa y te diriges a la parada/estación de metro
	¿Cuánto tiempo te demoras en llegar a la parada/estación de metro/estación de tren?
	¿El acercamiento a este lugar, te genera alguna complicación? (inseguridad, cansancio, etc.) Si vas sola o acompañada)
	¿En qué condiciones se encuentra el lugar donde esperas para tomar (Bus/Metro, colectivo), (comodidad, seguridad, protección del sol o lluvia)
	Cuando ingresas al bus/metro/tren, ¿cómo es esta experiencia?, y cuando vas acompañada de tu hijo/adulto/otro, ¿esta experiencia cambia?
	¿Presenta complicaciones este momento (preocupación por el otro, incomodidad, inseguridad, etc.)?
	El recorrido que utilizas habitualmente ¿tiene torniquete?, qué te pasa con esto, es molesto, tienes problemas con este, te sientes más segura
	Ubicación elegida para permanecer en el viaje
	Al interior del bus, ¿Cuáles son los aspectos que te parece positivos de los buses/metro/tren)?
	¿Cuáles son los aspectos que te parecen negativos de los buses /metro/tren?
	¿Existen momentos de tu viaje que tu identifiques como más complejos? (por ejemplo, en algún modo de transporte, en algún horario, en algún lugar)
	Cuando debes bajar del bus, ¿qué aspectos son fáciles o difíciles, y cuando vas con alguien a tu cuidado, cuando andas con bolsos?
Implicancias del rol de reproducción en la experiencia de viaje	Cuando tu (hijo/adulto o enfermo) debe ir al médico, o alguna actividad extraprogramática, ¿quién se encarga de esto?, ¿Por qué razón tu eres la encargada de movilizar a tu/s hijo/s o adulto enfermo?
	¿Cómo compatibilizas tu vida laboral con estas actividades como (ir de compras para el hogar, acompañar a un hijo o enfermo, etc.)?
	¿Has tenido problemas por tener que cumplir con estas actividades (ejemplo, en el trabajo)?
	¿Existe algún momento del día o en alguna circunstancia en la que decides utilizar otro modo de transporte? (cuales y por qué... horario, si va acompañada)
	Desde tu experiencia como usuaria del transporte público, ¿cómo describirías tu experiencia en transporte público?
	En qué aspectos el transporte público cumple con tus necesidades para movilizarte por la ciudad. (¿qué es lo que facilita, lo que ayuda, lo que responde a sus necesidades? ¿en qué se nota? ¿por qué?)

¿Qué aspectos el transporte público no cumple con tus expectativas de movilidad?, ¿qué mejorarías?, ¿qué aspectos podrían ayudar a tu movilidad?

¿Cuáles son las principales problemáticas que observas tu cuando debes ayudar a trasladar a (hijo, abuelo, enfermo)?

Cierre

¿cómo sería el transporte público ideal para ti? ¿cómo lo diseñarías? ¿qué aspectos considerarías? ¿qué evitarías?

Entonces, después de todo lo conversado, ¿Qué es lo más urgente, lo que más crees que le falta al transporte público para ser más amigable para las mujeres...para responder mejor a sus características y necesidades?

AGRADECIMIENTO Y CIERRE

ETNOGRAFÍA MÓVIL

Estructura

REGISTRO	
Fecha de observación	
Horario inicio de la observación	
Atributo de identidad observado	1: _____ 2: _____
Lugar de inicio de la observación	
Horario término de la observación	

La observación tiene en la experiencia de viaje de la mujer, se tomará fotografías en la medida de lo posible sin afectar a la experiencia de viaje cotidiana de la mujer

Aspecto a Observar:

Acercamiento a la parada	Registrar número de cuadras que debe caminar para acercarse a la parada o estación <hr/> Observar si la mujer lleva algún tipo de bulto, además de la cartera/mochila/ bolso de mano <hr/> Observar posibles complicaciones en el trayecto (apuro, complicación para moverse, etc.) <hr/> Observar las condiciones del espacio público por el cual la mujer se dirige a la parada
Espera	Registrar si la espera fue de un bus, metro o tren <hr/> Condiciones de la espera (cantidad de personas en la parada, comodidad de la espera, seguridad de la espera, aspectos emocionales surgidos en la espera = tensiones, conflictos, entre otros)
Viaje	Observar las condiciones del ingreso al bus o metro (comodidad, facilidad, principales complicaciones para validar o pasar torniquete - si es que lo hay-) <hr/> Si va con acompañante (hijo o persona con movilidad reducida) observar principales complicaciones del ingreso de esta persona. <hr/> Observar condiciones del viaje (seguridad, comodidad, condiciones, limpieza, preocupaciones, complicaciones, ubicación elegida)
Llegada	Observar condiciones para bajar del bus/metro/tren (complicaciones, facilidades, etc.) <hr/> Registra número de cuadras que debe caminar para acercarse a su lugar de destino <hr/> Registrar condiciones del espacio público para llegar a su destino

AGRADECER Y CIERRE

Anexo N°4: Sistematización Actividades para el cumplimiento de la política ministerial

1. Actividades Comprometidas por PMG: Dimensión Interna Objetivo N°1: Institucionalizar el enfoque de género en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Líneas Estratégicas	Actividad	Actividades	INDICADOR PMG	AÑO
1.1) Sensibilizar y posicionar la temática de género al interior de la institución: Esta línea apunta tanto a la dimensión presupuestaria, organigrama y equipo de trabajo para responder a los desafíos de la Política, como a su correlato en estrategias de comunicación y capacitaciones que permitan sensibilizar sobre la temática en la institución.	Plan de capacitación: Programas formativos, como inducciones, capacitaciones de género y transportes, género y violencia, entre otras; orientados a transferir conocimientos y estrategias metodológicas asociadas al desarrollo de competencias laborales, para mejorar la provisión de productos y servicios de la institución.	Inducción presencial de la política de Género, en el marco del proceso de inducción al personal que ingrese a la subsecretaría de Transportes en la Región Metropolitana	PMG	2018
	Plan de capacitación: Programas formativos, como inducciones, capacitaciones de género y transportes, género y violencia, entre otras; orientados a transferir conocimientos y estrategias metodológicas asociadas al desarrollo de competencias laborales, para mejorar la provisión de productos y servicios de la institución.	Porcentaje de cobertura de capacitación en género y el ámbito de trabajo de funcionarios y funcionarias del servicio	PMG	2019
	Plan de capacitación: Programas formativos, como inducciones, capacitaciones de género y transportes, género y violencia, entre otras; orientados a transferir conocimientos y estrategias metodológicas asociadas al desarrollo de competencias laborales, para mejorar la provisión de productos y servicios de la institución.	Capacitaciones regionales en temas de género	PMG	2018/2019
	Campaña comunicacional interna: Informar y sensibilizar de la problemática de género en transportes	Campaña informativa sobre el enfoque de género y su aplicación	PMG	2019

Decálogo Transversalidad de género en la gestión pública: Diseñar un decálogo que promueva la aplicación de la transversalidad de género en la gestión pública.	Comisión interna de Género Subsecretaría de transportes	PMG	2018/2019
--	---	-----	-----------

2. Actividades realizadas fuera del marco del PMG: Dimensión Interna Objetivo N°1:

Institucionalizar el enfoque de género en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Líneas Estratégicas	Actividad	Actividades
1.1) Sensibilizar y posicionar la temática de género al interior de la institución: Esta línea apunta tanto a la dimensión presupuestaria, organigrama y equipo de trabajo para responder a los desafíos de la Política, como a su correlato en estrategias de comunicación y capacitaciones que permitan sensibilizar sobre la temática en la institución.	Plan de capacitación: Programas formativos, como inducciones, capacitaciones de género y transportes, género y violencia, entre otras; orientados a transferir conocimientos y estrategias metodológicas asociadas al desarrollo de competencias laborales, para mejorar la provisión de productos y servicios de la institución.	Capacitación de Género con Transferencia de la Subsecretaría de Transportes y la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO)
	Decálogo Transversalidad de género en la gestión pública: Diseñar un decálogo que promueva la aplicación de la transversalidad de género en la gestión pública.	Políticas laborales que velen por respetar el principio de igualdad, libertad y no discriminación sobre la base del sexo en los procedimientos y normativas internas relativas al personal (Sala de lactancia, Código de buenas prácticas Laborales, Políticas de Horarios Flexibles, fomento del lenguaje inclusivo y no sexista en todos los medios de difusión, oficiales e informales, y en la documentación institucional) Cambios en los sistemas informáticos

3. Actividades comprometidas por PMG: Dimensión Externa Objetivo N° 2: Impulsar medidas que apunten a la desmasculinización del mercado laboral del rubro de transportes.

Líneas Estratégicas	Actividad	Actividades	INDICADOR PMG	AÑO
2.1) Fomentar la incorporación de mujeres en el mercado laboral, público y privado, en el rubro de transportes: Considerando las competencias e instrumentos que dispone la institución, se espera impulsar la incorporación de las mujeres en el rubro del transporte, tanto privado como público	Estadísticas de participación por sexo en el rol de conducción: Realización de seguimiento del número de mujeres y hombres conductores en distintos medios de transportes.	Reporte estadísticos mensuales de Porcentaje de Mujeres conductoras y acompañantes de transporte escolar publicados en el sitio web institucional (DTPM)	PMG	2018/2019
		Reporte estadístico respecto de mujeres y hombres en las labores de conducción en el sistema de transportes de Santiago	PMG	2018/2019
	Análisis licencias de conducir: Levantar estadísticas comparadas de licencias de conducir y género, a fin de iniciar el diagnóstico.	Análisis licencias de conducir	PMG	2019
	Encuestas sobre participación de género en las empresas portuarias: Levanta información para conocer la participación por género y estamento en las empresas portuarias estatales, que permita posteriormente establecer una estrategia hacia la equidad de género en dichas empresas.	Informe sobre participación laboral, desagregada por sexo de las empresas portuarias	PMG	2019
	Incorporación en los planes formativos de cargos vinculados al transporte público, contenidos relacionados con género: Se realizará un trabajo con Chile Valora, para el levantamiento de perfiles y planes formativos de 5 cargos (Inspector(a) de Ruta, jefe(a) de Patio, Despachador(a), Operador(a) Centro de operación de flota y conductor(a) de transantiago), en los que se propondrá al Organismo Sectorial de Competencias Laborales la incorporación de temáticas de género.	Capacitación a conductores de transporte público bus regionales	PMG	2018/2019

4. Actividades fuera del marco del PMG: Dimensión Externa Objetivo N°2: Impulsar medidas que apunten a la desmasculinización del mercado laboral del rubro de transportes

Líneas Estratégicas	Actividad	Actividades	Periodo
2.1) Fomentar la incorporación de mujeres en el mercado laboral, público y privado, en el rubro de transportes: Considerando las competencias e instrumentos que dispone la institución, se espera impulsar la incorporación de las mujeres en el rubro del transporte, tanto privado como público	Promoción de incorporación de conductoras en la premiación anual de Mejores Conductores y Conductoras (sujeto a disponibilidad presupuestaria): Continuar promoviendo la incorporación de conductoras en la Premiación de Mejores Conductores y Conductoras, conservando la categoría de Mejores Conductoras y articulando el discurso de la actividad en pro de la incorporación de estas.	Premiación Mejor Conductora y Mejor Conductor (DTPM)	Anual
	Promoción con organismos del estado que trabajen con mujeres: Realizar gestión intersectorial con Sernameg, Prodemu e INJUV para promover becas para cursos de conducción profesional A3 en Santiago.	Feria de Escuelas de Conducción para mujeres (Programa Jefas de Hogar SECNE - DTPM-SERNAMEG) (DTPM) Trabajo interministerial de becas para cursos de Licencia A para mujeres (DTPM)	2017
	Estudio incorporación de mujeres conductoras a Transantiago: Realización de estudio para conocer cómo ha sido la incorporación de conductoras al Sistema de Transporte Público desde la perspectiva de las mujeres y de las empresas.	Estudio Incorporación de Mujeres Conductoras entre Transport Gender Lab (BID), Gabinete Ministra Gloria Hutt y DTPM	2018
	Mesa Mujer, Industria y Productividad: Participación en mesa liderada por el Ministerio del Trabajo y Previsión Social y el Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género.	Asisten a esta mesa, la Comisión de Género	
	Capacitación de género a conductores y conductoras: Capacitación a conductores y conductoras del transporte público bus, respecto de materias de género y su relación específica con la seguridad de la mujer en el transporte público y su derecho de autonomía del cuerpo.	Capacitación en género a conductores (DTPM)	Anual

5. Actividades Comprometidas por PMG: Dimensión Externa Objetivo N° 3: Formular propuestas con perspectiva de género que impacten en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes.

Líneas Estratégicas	Actividad	Actividades	INDICADOR PMG	AÑO
3.1) Identificar áreas problemáticas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales: Identificar áreas problemáticas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales. Es fundamental conocer con exactitud las problemáticas y barreras a las cuales se ven enfrentadas las mujeres usuarias del transporte público, atendiendo a la necesidad de planificar y diseñar espacios públicos seguros para mujeres y niñas.	Mesas de género, transporte y ruralidad: Actividades que buscan conocer la problemática respecto de la situación de la movilidad con enfoque de género en áreas rurales.	Mesa Género, Transporte y Ruralidad	PMG	2018

6. Actividades fuera del marco del PMG: Dimensión Externa Objetivo N°3: Formular propuestas con perspectiva de género que impacten en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes.

Líneas Estratégicas	Actividad	Actividades	Periodo
3.1) Identificar áreas problemáticas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales: Identificar áreas problemáticas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales. Es fundamental conocer con exactitud las problemáticas y barreras a las cuales se ven enfrentadas las mujeres usuarias del transporte público, atendiendo a la necesidad de planificar y diseñar espacios públicos seguros para mujeres y niñas.	Enfoque de género en los distintos estudios sociales del Directorio de Transporte Público Metropolitano: Incluir la perspectiva del género en cada uno de los estudios que realiza la Gerencia de Usuarios.	Análisis por género de todos los estudios realizados por el DTPM	Anual
		Estudio cualitativo sobre "Movilidad de las Mujeres" DTPM	2017
		Análisis de género en el estudio realizado para conocer la percepción de los usuarios con el transporte (DTPM)	Anual
	Mesas de género, transporte y ruralidad: Actividades que buscan conocer la problemática respecto de la situación de la movilidad con enfoque de género en áreas rurales.	Mesa Género, Transporte y Ruralidad	

<p>3.2) Generar medidas correctivas que apunten a disminuir las barreras identificadas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes: Se busca generar iniciativas que permitan disminuir las barreras identificadas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes, en sus distintos modos y en ámbitos rurales y urbanos.</p>	<p>Enfoque de género en los distintos estudios sociales del Directorio de Transporte Público Metropolitano Incluir la perspectiva del género en cada uno de los estudios que realiza la Gerencia de Usuarios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Iluminación al interior de los buses Mayor Accesibilidad para coches o personas con movilidad reducida. Wifi Normativas y exigencias en requisitos de diseño y asientos preferentes para vehículos que presten servicios de locomoción colectiva urbana, permitiendo mejorar el acceso y la movilidad de personas con discapacidad, de baja estatura, las que llevan equipaje pesado, acompañan a adultos mayores, mujeres embarazadas, niños y niñas, y personas con carros de compras y coches Eliminación de Torniquetes Iluminación en Paraderos 	<p>2017 - 2018</p>
---	--	---	--------------------

7. Actividades comprometidas por PMG: Dimensión Externa Objetivo N° 4: Formular propuestas con perspectiva de género que impacten en el diseño operacional del sistema de transportes.

Líneas Estratégicas	Actividad	Actividades	INDICADOR PMG	AÑO
<p>4.1) Identificar áreas problemáticas en el diseño de la operación del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales: La operación del sistema de transportes requiere ser rediseñada en función a las necesidades diferenciadas de usuarios y usuarias. En este sentido, es de suma importancia identificar aquellas áreas que presentan mayores obstáculos para una movilidad en igualdad de condiciones, tanto en zonas urbanas como en zonas rurales, pues se entiende que estos obstáculos se presentan de modo desigual a lo largo del país.</p>	<p>Evaluar factibilidad de contar con información de género en las bases de datos de Fiscalización Realizar informe que analice la factibilidad de disponer del género de los fiscalizados (conductor y pasajeros), en las bases de datos del Programa. Para ello se requiere que la Unidad de Sistemas del Programa realice un desarrollo informático en la aplicación que es utilizada por los inspectores para ingresar la información de fiscalización.</p>	<p> % de mujeres infraccionadas por evasión de pasaje de bus</p>	<p>PMG</p>	<p>2018/2019</p>
	<p>Análisis de denuncias y reclamos Analizar las denuncias y reclamos ingresadas a través de las OIRS, de manera desagregada, para conocer cuáles son las brechas y los problemas que aqueja a los distintos sexos, en particular sobre trazados, frecuencia, higiene y/o seguridad.</p>	<p> Análisis con enfoque de género de los reclamos y denuncias</p>	<p>PMG</p>	<p>2018/2019</p>
	<p>Estudio de género y movilidad Estudio cuantitativo, en el cual se revisarán bases de datos de las Encuestas Origen y Destino de 3 ciudades.</p>	<p> Estudio de Género y Movilidad</p>	<p>PMG</p>	<p>2018/2019</p>

8. Actividades fuera del marco del PMG: Dimensión Externa Objetivo N° 4: Formular propuestas con perspectiva de género que impacten en el diseño operacional del sistema de transportes.

Líneas Estratégicas	Actividad	Actividades	Periodo
<p>4.1) Identificar áreas problemáticas en el diseño de la operación del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales: La operación del sistema de transportes requiere ser rediseñada en función a las necesidades diferenciadas de usuarios y usuarias. En este sentido, es de suma importancia identificar aquellas áreas que presentan mayores obstáculos para una movilidad en igualdad de condiciones, tanto en zonas urbanas como en zonas rurales, pues se entiende que estos obstáculos se presentan de modo desigual a lo largo del país.</p> <p>función a las necesidades diferenciadas de usuarios y usuarias. En este sentido, es de suma importancia identificar aquellas áreas que presentan mayores obstáculos para una movilidad en igualdad de condiciones, tanto en zonas urbanas como en zonas rurales, pues se entiende que estos obstáculos se presentan de modo desigual a lo largo del país.</p>	<p>Mapeo de servicios críticos que afectan a mujeres en horarios donde se intensifica la movilidad del cuidado</p> <p>Identificar cuáles son los servicios que tienen un peor desempeño en términos del impacto operacional en los horarios en que se ve intensificada la movilidad de las mujeres.</p>	<p>Estudio Cualitativo Mujer y Movilidad del DTPM</p>	2017
	<p>Análisis con enfoque de género a la “Actualización de Encuestas Origen Destino de Viajes”.</p> <p>Incorporar en las bases de licitación de los nuevos estudios de “Actualización de Encuestas Origen Destino de Viajes”, el enfoque de género en los análisis de variables relevantes.</p>	<p> Análisis de la Encuesta Origen Destino con perspectiva de Género</p>	2018
	<p>Enfoque de género en los distintos estudios sociales del Directorio de Transporte Publico Metropolitano</p> <p>Incluir la perspectiva del género en cada uno de los estudios que realiza la Gerencia de Usuarios.</p>	<p> Análisis por género de todos los estudios realizados por el DTPM</p>	Anual

<p>4.2) Generar medidas correctivas que apunten a disminuir las barreras identificadas en el diseño operacional del sistema de transportes: A raíz del diagnóstico de las distintas inequidades, brechas y barreras, identificadas en la operación del rubro, es posible diseñar planes de acción que permitan corregir las problemáticas, avanzando hacia un sistema de transportes más justo para todos y todas.</p>	<p>Incluir en los estudios de prefactibilidad, la elaboración del plano y memoria de accesibilidad universal</p> <p>Incluir en las bases de licitación de los nuevos estudios, que lo requieran, la elaboración del plano y memoria de accesibilidad universal, en conformidad con la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción.</p>	<p> Creación de Itinerarios en la operación de buses en horarios nocturnos</p>	<p>2017 - 2018</p>
<p>4.3) Integrar transversalmente el enfoque de género en los proyectos de convivencia vial impulsados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: Facilitar la integración de modos y la convivencia vial, impactará positivamente en la movilidad de las mujeres y su acceso a los distintos servicios que ofrece la comunidad, debido a las características de viajes en zigzag y multipropósitos. A su vez, es fundamental destacar que los patrones de cuidado y riesgo de hombres y mujeres son distintos y esto podría impactar directamente en la seguridad vial.</p>	<p>Evaluar la incorporación del enfoque de género en los productos derivados de la Ley de Convivencia Vial</p> <p>La entrada en vigencia de la Ley genera un conjunto de actividades, tales como elaboración de reglamentos, en las cuales se velará por la consideración del enfoque de género.</p>	<p> Actividades de seguridad vial y difusión de información en todas las regiones del país</p>	

9. Actividades comprometidas por PMG: Dimensión Externa Objetivo N°5: Implementar mecanismos de sensibilización respecto a la violencia de género en el sistema de transportes.

Líneas Estratégicas	Actividad	Actividades	INDICADOR PMG	AÑO
5.3) Elaborar protocolos de acción intersectoriales para la atención y prevención de situaciones de violencia de género en los sistemas de transportes: La atención y prevención de situaciones de violencia de género requiere de un compromiso institucional de todos los involucrados, para trabajar de modo coordinado, con inmediatez y eficiencia en protocolos que aseguren el resguardo de los derechos de las usuarias y usuarios del transporte.	Protocolo interno sobre denuncias de acoso Procesos adecuados para la atención de casos de acoso en el transporte y su posible derivación a otros servicios.	Diseño de protocolo interno para la tramitación de denuncias de acoso en el transporte	PMG	2019

10. Actividades fuera del marco del PMG: Dimensión Externa de la Política Objetivo N°5 Implementar mecanismos de sensibilización respecto a la violencia de género en el sistema de transportes.

Líneas Estratégicas	Actividad	Actividades	Periodo
5.1) Diseñar herramientas que aumenten la percepción de seguridad de todos los usuarios y usuarias del transporte público desde la perspectiva de género: Esta línea busca explorar y avanzar en el desarrollo de herramientas que apunten a aumentar la percepción de seguridad de las mujeres atacando los focos de violencia de género en el transporte.	Diagnóstico Acoso Callejero Diagnóstico de la problemática de acoso callejero en el transporte a través, de análisis bibliográfico y actividades de participación ciudadana.	Diagnóstico de la Comisión de Acoso	Anual
5.3) Elaborar protocolos de acción intersectoriales para la atención y prevención de situaciones de violencia de género en los sistemas de transportes: La atención y prevención de situaciones de violencia de género requiere de un compromiso institucional de todos los involucrados, para trabajar de modo coordinado, con inmediatez y eficiencia en protocolos que aseguren el resguardo de los derechos de las usuarias y usuarios del transporte.	Análisis protocolo de Acoso en Metro de Santiago Informe sobre protocolo de acoso.	Análisis de la Subcomisión de Acoso	