



La movilidad cotidiana desde una perspectiva feminista: Experiencias peatonales de mujeres migrantes en el barrio La Chimba.

Tesis para optar al grado de Magister en Urbanismo

Palabras clave: movilidad cotidiana; trayectorias del cuidado; urbanismo feminista; caminata urbana; migraciones.

Estudiante: **Andrea Salazar Navia** Profesor

guía: Jorge Inzulza Contardo Profesora

co-guía: Geraldine Herrmann

Santiago, Marzo de 2020

Tesis parte del Fondecyt Regular N° 1170292 "Identificación de tipologías de paisaje urbano que fomentan la caminata desde una metodología que integra la percepción del paisaje y la neurociencia cognitiva: un análisis en barrios del Gran Santiago". Investigador Responsable Marie Geraldine Herrmann Lunecke.

Dedicatoria

*A mis abueles, adre, hermanes, sobrinas, por su amor, cuidados y apoyo en cada uno
de los proyectos que me he embarcado.*

*A mis amigos por su cariño y contención, por los bailes, las risas, sus
cuestionamientos, su curiosidad infinita y
sus esfuerzos **por transformar el mundo**,*

*A todas las feministas,
mujeres y disidencias, especialmente las de
Abya Yala, por esta hermosa insurrección.*

Agradecimientos

No fue fácil terminar esta tesis en medio la revuelta. Por eso cobra aún más sentido agradecer a todes quienes colaboraron con su realización partiendo mi profesor guía Jorge Inzulza Contardo y mi profesora co-guía Geraldine Herrmann, por su enorme disposición en contribuir con esta tesis, sus acertados comentarios y sus oportunas correcciones.

A Paola Jirón, Natalia Carmona, Yasna Contreras, Eduardo Thayer, Eduardo Osterling y otras/os/es académicas/os/es, mujeres migrantes y activistas que de distintas maneras contribuyeron generosamente con esta investigación.

A la Municipalidad de Recoleta, especialmente la DIDECO por entregar información crucial para poder hacer una tesis sobre “La Chimba”.

A Diego, María Belén, Javiera, Mariana, Soledad y Daniela por su colaboración en los grupos focales y entrevistas.

A Manuela, Antonio y Dominique, por apoyarme en la recta final.

A CONICYT Proyecto Fondecyt Regular N°1170292 por su financiamiento.

Contenido

Dedicatoria	2
Agradecimientos	3
Resumen	8
1. Introducción	9
1. Diseño de la investigación	11
1.1 Planteamiento del problema	11
1.2 Antecedentes	13
1.3 Relevancia	22
1.4 Pregunta de investigación	23
1.5 Objetivo general.....	23
1.6 Objetivos específicos	23
1.7 Hipótesis	24
2. Marco teórico	25
2.1 Desde donde hablamos para conocer. La experiencia de las mujeres migrantes desde una epistemología feminista.	25
2.2. El urbanismo feminista	27
2.3 Movilidad en clave feminista	29
2.4 El giro a la movilidad y otras perspectivas.....	31
2.5 La movilidad cotidiana como una práctica social situada.....	33
2.6 La movilidad cotidiana y la caminata urbana	36
2.7 La relación entre la movilidad cotidiana y el (cuerpo)territorio.....	39
2.8 La caminata urbana y el territorio de proximidad	43
2.9 La caminata y el apego al territorio	44
2.10 Migración, espacio y movilidad	46
3. Diseño metodológico	49
3.1 Enfoque metodológico.....	49
3.2 Unidades de análisis y criterios de selección de la muestra.....	52
3.3 Técnicas de recolección de datos	57
3.4 Características de la muestra	59
3.5 Procesamiento de datos.....	62
4. Desarrollo de la investigación	51
4.1 Explorando el barrio de la chimba desde los ojos de catorce mujeres migrantes.....	51
4.1.2 La movilidad del cuidado en la chimba	52
4.1.3 De la chimba al sector oriente. Las trayectorias productivas.	55
4.1.4 Anclajes y territorio de proximidad.....	58

4.1.5	Sus percepciones y niveles de apego al barrio de La Chimba	61
4.1.6	Toque de queda (“auto”) impuesto a las mujeres y los cuerpos feminizados y otras limitaciones espaciales	63
4.1.7	Condiciones ambientales del barrio.....	65
4.1.8	Principales conclusiones de los grupos focales.....	66
4.2	Caminando por el barrio de La Chimba. Cuatro entrevistas bajo la técnica del sombreado	67
4.2.1	Micaela de Cerro Blanco-Trujillo.....	67
4.2.2	Ángela de Matancita de Nagua y Cal y Canto	79
4.2.3	Emma de Leonor Cepeda y Caracas.....	90
4.2.4	Joanne de Hospitales- Petition Ville	99
5.	Conclusiones y recomendaciones	109
5.1	Sobre el análisis de los casos de estudio	109
5.2	Recomendaciones para avanzar hacia una planificación territorial con perspectiva feminista y que incorpore a las mujeres migrantes	113
6.	Referencias bibliográficas	100

Índice de imágenes

Figura 1. Mapa del polígono.....	14
Figura 2. Fotografías comercio en las afuera de la Vega Central	15
Figura 3. Mixtura entre lo nuevo y lo antiguo, Independencia	16
Figura 4. Avenida Independencia	21
Figura 5. Fotografía grupo focal 2	54
Figura 6. Mapa del polígono con estructura vial.....	55
Figura 7. Mapa origen destino participantes	56
Figura 8. Árbol de conceptos.....	62
Figura 9. Mapeo colectivo	63
Figura 10. Fotografías calle Dr. Raimundo Charlin	68
Figura 11. Panorámica calle Dr. Raimundo Charlin	70
Figura 12. Fotografías residuos y microbasurales	73
Figura 13. Cerro Blanco (Apu Wechuraba)	75
Figura 14. Fotografías Google del barrio de Micaela	75
Figura 15. Entorno barrial del trabajo remunerado.....	76
Figura 16. Cuadro resumen caminante 1	78
Figura 17. Mapa recorrido Ángela.....	79
Figura 18. Fotografías Puente Cal y Canto	81
Figura 19. Entorno Autopista Central Costanera Norte.....	81
Figura 20. Entorno barrial General de la Lastra.....	83
Figura 21. Obstáculos y/o limitaciones espaciales del barrio	87
Figura 22. Fotografías de barrio de Ángela	88

Figura 23. Cuadro resumen caminante 2.....	89
Figura 24. Mapa recorrido Emma y su hija.	90
Figura 25. Imágenes territorio de proximidad de Emma.....	91
Figura 26. Fotografías microbasurales	95
Figura 27. Cuadro resumen caminante 3	97
Figura 28. Fotografías Plaza de la dignidad (ex Plaza Italia) durante las jornadas de protesta 2019	98
Figura 29. Mapa del recorrido de Joanne y su hija.	99
Figura 30. Joanne y su hija caminando por el barrio	100
Figura 31. Personas caminando por Av. Independencia	103
Figura 32. Imágenes metro Hospitales	104
Figura 33. Cuadro resumen caminante 4	108

Resumen

En esta tesis se analizan experiencias de movilidad cotidiana que, pese a ser fundamentales para la sostenibilidad de la vida, han sido marginadas de la planificación territorial hegemónica: las trayectorias peatonales de las mujeres migrantes.

La investigación explora prácticas de caminata urbana en las comunas de Recoleta e Independencia, Santiago, en el barrio La Chimba, desde una aproximación cualitativa de enfoque etnográfico, a través de grupos focales y entrevistas con la técnica del sombreado a mujeres provenientes de Colombia, Haití, Perú, República Dominicana y Venezuela.

A partir de conocer los ritmos, sentires y saberes de las participantes se llega a la conclusión que las experiencias peatonales dependen, principalmente, de los roles (re)productivos que asumen; la alteridad o no de sus cuerpos; y las redes sociales y comunitarias que generan con el territorio de llegada; teniendo en común entre ellas un privilegio epistémico para conocer el lugar que habitan y construir propuestas para su transformación.

1. Introducción

*“Este no es mi viaje.
Este es mi viaje”* (Catrileo, 2016)

Todo conocimiento se produce desde un cuerpo-territorio determinado y en situaciones históricas, sociales y ecosistémicas concretas (Haraway, 1995; Harding, 1996; Cruz, Reyes y Cornejo, 2012). Esta tesis en particular nace desde el sur global, desde un cuerpo feminizado y en un contexto de crisis ambiental, política, social y económica.

Esta crisis de reproducción de la vida ha obligado a los distintos campos del conocimiento a repensar la forma en que habitamos. Ese ímpetu junto con la creatividad movilizadora que nace desde los diversos alzamientos, estallidos y rebeliones populares, es el marco en el que se desarrolla esta investigación. Esta tesis nace, a su vez, en un contexto de auge del movimiento feminista (Gago, 2019), movimiento que se ha constituido como una de las sujetas más significativas del siglo que se abre y que ha contribuido, desde una epistemología, un sentir-pensar y una práctica, a subvertir las formas del entramado patriarcal en los distintos ámbitos de la vida, incluyendo con ello al urbanismo, la geografía, la planificación urbana y territorial (Massey, 1994; McDowell, 1999; Del Valle, 1996, 2000; Sánchez De Madariaga, 2004).

Desde esa vereda –e incorporando otras epistemologías del sur¹– es que se

¹ Usamos este concepto en la acepción propuesta por Boaventura de Sousa Santos (2011), “[l]as Epistemologías del Sur son el reclamo de nuevos procesos de producción, de valorización de conocimientos válidos, científicos y no científicos, y de nuevas relaciones entre diferentes tipos de conocimiento, a partir de las prácticas de las clases y grupos sociales que han sufrido, de manera sistemática, destrucción, opresión y discriminación

pretende contribuir a un urbanismo en clave feminista que pueda responder a la crisis actual, a partir del análisis de una de las experiencias y formas de movilidad más cercanas a la reproducción de la vida: las trayectorias caminadas de las mujeres migrantes, principales sostenedoras de las cadenas globales de cuidado (Hondagneu-Sotelo, Estrada y Ramírez, 2011). Pues pese a su importancia, y aun cuando representan la mitad de la población migrante (Asamblea General Naciones Unidas, 2016), suelen ser ignoradas de los estudios migratorios y de movilidad hegemónicos.

En esta investigación se estudian las prácticas de movilidad cotidiana en el sector que se ha denominado como “La Chimba”, ubicado entre las comunas de Recoleta e Independencia, a través, de una aproximación cualitativa que tiene por objetivo conocer los recorridos habituales a pie de las participantes; los ritmos, las trayectorias y las estrategias territoriales que adoptan; cómo y qué relaciones sociales generan al caminar; considerando especialmente la relación que surge entre la movilidad cotidiana, el territorio y los cuerpos feminizados y racializados.

Finalmente, esta tesis no pretende hablar por las mujeres migrantes, ellas mismas están produciendo conocimiento sobre sus cuerpos y estrategias en los distintos campos del conocimiento. Por ello no se harán discursos ni recomendaciones interpretándolas, sino que las conclusiones se limitarán a exponer lo que ellas mismas consideraron importante para construir una ciudad que incorpore sus experiencias.

causadas por el capitalismo, el colonialismo y todas las naturalizaciones de la desigualdad en las que se han desdoblado; el valor de cambio, la propiedad individual de la tierra, el sacrificio de la madre tierra, el racismo, al sexismo, el individualismo, lo material por encima de lo espiritual y todos los demás monocultivos de la mente y de la sociedad –económicos, políticos y culturales– que intentan bloquear la imaginación emancipadora y sacrificar las alternativas.”

1. Diseño de la investigación

1.1 Planteamiento del problema

Las ciudades han sido construidas poniendo en el centro la producción, obviando todo aquello imprescindible para la reproducción de la vida, lo que ha puesto en crisis no sólo nuestra propia existencia como humanidad, si no a todas las formas de vida que habitan este planeta (Herrero, 2018). Este modelo urbano, llamado por Jirón y Mansilla (2014) como “Urbanismo Fragmentador” (2014), se ha caracterizado por la localización fragmentada de las actividades y servicios en el territorio, originada por la ruptura entre la esfera de la producción y la reproducción (Harvey, 1989), que refuerza y profundiza una configuración espacial androcéntrica (Muxi, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, y Gutiérrez, 2011; Valdivia, 2018) y colonial.

Respecto de la movilidad, este modelo se caracteriza por la existencia de formas de intervención urbana que fragmentan la experiencia de habitar la ciudad. La primera, relacionada principalmente con la extensión urbana producto de la expansión inmobiliaria y la producción de mega-estructuras. La segunda, con la automovilización de la ciudad y la tercera, con la mala calidad de las intervenciones urbanas, especialmente en la periferia de la ciudad, lo que ha generado altos niveles de precarización de la experiencia de habitar en movimiento (Jirón y Mansilla, 2014). Frente a la crisis comienza a cuestionarse esta forma de planificación que sitúa la acumulación y no la vida en el centro. Que prescinde de la interdependencia entre cuerpos y territorios, de la vulnerabilidad de la vida y precariza aún más a quienes hecho cargo de las tareas reproductivas: las mujeres trabajadoras, muchas de ellas indígenas, negras y migrantes.

Urge , en ese sentido, elaborar investigaciones que aborden el desafío del urbanismo del sur

global en siglo XX, de pensar, elaborar y ejecutar un modelo de movilidad que considere la crisis ambiental, la crisis de los cuidados y el aumento de las migraciones.

Analizaremos con ese fin una de las formas de movilidad menos estudiadas, pese a que es una de las experiencias más cercanas a la reproducción de la vida: la de las mujeres migrantes, principales sostenedoras de las cadenas globales de cuidado (Hondagneu-Sotelo, Estrada y Ramírez, 2011).

En este artículo nos centraremos en la experiencia peatonal porque, primero, las mujeres usan principalmente modos de transporte no motorizados (Allen, Cárdenas, Pereyra y Sagaris, 2019); segundo, porque al igual que en los estudios de movilidad, los estudios hegemónicos de las prácticas de caminata urbana no se enfocan en las mujeres, menos si son indígenas, negras y/o migrantes; tercero, porque es una de las formas más precisas de explorar la relación mutua entre una corporalidad diversa y el territorio; cuarto, porque conocer la experiencia de caminar permite explorar el barrio, las relaciones sociales del lugar y el ecosistema en que se desenvuelven (Pérez, 2015; Trelles, 2016), ya que como señalan Martínez y Santibáñez (2015), la gran cantidad de desplazamientos pedestres que realizan las mujeres las vincula fuertemente con los lugares y territorio que habitan, siendo la manera más directa de relacionar a las personas con sus “espacios de vida” (De Castro, 1997); y quinto; porque es además una de las formas más sustentables de desplazarse.

1.2 Antecedentes

“En verano parece una inocente hebra de barro que cruza la capital, un flujo de nieves enturbiadas por el chocolate amargo que en invierno se desborda, desconociendo límites, como una culebra desbocada que arrasa en su turbulencia las casas de ricos y pobres levantadas en sus orillas. Porque este río, símbolo de Santiago, se descuelga desde la cordillera hasta el mar, cortando el flaco mapa de Chile en dos mitades, y en su recorrido nervioso, atraviesa todas las clases sociales que conforman la urbe.”

(Lemebel, 2006).

Esta investigación se sitúa en el sector norte de Santiago, en la Región Metropolitana. Esta región que se caracteriza por su relieve, compuesto por la Cordillera de los Andes, la cuenca de Santiago y la Cordillera de la Costa. Así también por la existencia del Río Maipo y Mapocho y otros ríos de menor envergadura. Se ha dividido administrativamente en un total de 52 comunas donde reside una población de 7.112.808 personas (CENSO, 2017).

La riqueza de la ciudad se concentra en las comunas del oriente de la capital. El equipamiento educativo, recreativo y de comercio se sitúa principalmente en el eje Alameda-Providencia que atraviesa de poniente a oriente la ciudad.

Esta investigación se sitúa específicamente en el barrio de La Chimba, que pertenece a dos comunas: la comuna de Recoleta y la comuna de Independencia (figura 1), ambas ubicadas en la ribera norte del río Mapocho.

Figura 1. Mapa del polígono



Las comunas de Recoleta e Independencia limitan hacia el norte con la comuna de Huechuraba, hacia el oeste con la comuna de Conchalí, hacia el este con las comunas de Providencia y Vitacura y hacia el sur con la comuna de Santiago (Figura 2). Como frontera geográfica natural está el cerro Blanco por el norte y el río Mapocho por el sur.

El barrio de La Chimba se ubica entre estas dos comunas mixtas en las que coexisten áreas residenciales, comerciales y de servicios. Intersecándose así el comercio

ambulante, el bodegaje de la Vega Central, un sector industrial del área textil, el Terminal de Flores y el Terminal Avenida La Paz (Figura 2). Además, de que coexisten diversidad de usos, coexisten diversidad de residentes (Ahumada, 2016).

Figura 2. Fotografías comercio en las afuera de La Vega Central



Fuente: Andrea Salazar. Diciembre, 2019

A los antiguos habitantes se han sumado nuevos residentes que han llegado producto de la densificación de la comuna con construcción en altura concentrada (PLADECO Independencia, 2015) y a las nuevas oleadas migratorias. Es importante mencionar, en ese sentido, que La Chimba se ha caracterizado desde inicios del siglo XX, por ser un territorio receptor de oleadas migrantes (Márquez, 2012). Bobet (2015) señala de hecho como una de sus características fundamentales su maleabilidad, pues funciona como escenario de prácticas translocales, donde se mezcla lo antiguo y lo nuevo (figura 4).

Francisca Márquez (2015), por su parte, le ha atribuido el carácter de “territorio frontera”, pues convive tanto la posibilidad de cobijo y arraigo y, a la vez, de itinerancia y movimiento, dice que “el carácter de territorio de frontera estaría dado justamente por un doble movimiento: por una parte, el resguardo de sus habitantes en la multiculturalidad; y por otra, la posibilidad e invitación a la conectividad más allá de las fronteras del barrio, de la ciudad y de la nación.” (p.50)

Figura 3. Mixtura entre lo nuevo y lo antiguo, Independencia



Fuente: Andrea Salazar. Diciembre, 2019

La Chimba desde su origen se ha constituido como un “territorio otro” para el poder. Como su nombre en quechua lo indica Chimba significa lo que se encuentra “al otro lado”. Constituyéndose así desde sus inicios modernos como un territorio con una identidad subalterna, lo que no resulta extraño considerando que los asentamientos allí ubicados durante la colonia eran mayoritariamente indígenas (Contreras, 2016). La concentración de población migrante se explica por las características ya enumeradas anteriormente, como ser un barrio central y diverso en términos funcionales, ya que permite la coexistencia de fuentes laborales, lugares residenciales a no tal alto costo y redes sociales. Y es que las áreas centrales representan históricamente sitios de diversidad social y funcional (Carrión, 2009).

Como señala Contreras (2015), los barrios y áreas centrales no son espacios demandados exclusivamente por agentes gentrificadores, sino también hogares de ingresos medios y bajos, incluyendo a un número creciente de migrantes latinoamericanas/os (Granados, 2010; Contreras, 2011, 2012).

Frente a este escenario, uno de los desafíos más complejos es abordar las transformaciones producto de la relación dialéctica que surge entre las migraciones y la producción del territorio, sobre todo en países en que la migración ha sido más cuantiosa² producto del aumento de los flujos migratorios sur-sur (Elizalde, Thayer y Córdova, 2013; Mezzadra, 2016; Contreras, 2019)

² Según los resultados del CENSO 2017, el número de personas inmigrantes nacidas en el extranjero que declararon residir habitualmente en nuestro país fue de 746.465 personas y 1.251.225 de personas extranjeras residentes en Chile en diciembre del año 2018. Entre 2014 y 2017, Chile ha visto aumentar en un 232% el número de inmigrantes que viven en el país, pasando de 416.082 a 966.363, lo que supone el mayor incremento inmigratorio en América (CEPAL, 2017).

En nuestro país la migración además de aumentar se ha diversificado. A los movimientos migratorios de los países como Perú, Bolivia, Ecuador y Argentina, se han sumado de Colombia, Venezuela y Haití (Bobet, 2018). A su vez, hemos presenciado procesos de transformación en la migración como su racialización y feminización (Stefoni, 2009,2011; Contreras, 2017).

Hace aproximadamente treinta años que la migración femenina internacional se ha incrementado. Cerca de cincuenta millones de mujeres han dejado sus países de origen a causa de la pobreza y de las crisis económicas, religiosas y políticas. Y aunque no se trata de un fenómeno nuevo, si lo es la feminización que la caracteriza, tal como la feminización de la pobreza (Tijoux,2007). Pese a ello, como se señala anteriormente, por el carácter androcéntrico y colonial de nuestras sociedades, pocos estudios de movilidad cotidiana se han centrado en las personas migrantes y muchos menos, en la experiencia de los cuerpos feminizados y racializados (Fuentes, 2018).

Según datos del Departamento de Extranjería y Migración, para el año 2017 existían 98.513 personas migrantes en la comuna de Independencia lo cual equivale a un 31% de su población. Por su parte, la comuna de Recoleta ha estimado, también en base a la información proporcionada por el Departamento de Extranjería y Migración, que viven 23.077 migrantes, lo que equivale aproximadamente al 16% de su población (Municipalidad de Recoleta, 2017).

Las migrantes palestinas, peruanas y bolivianas son parte del barrio hace varias décadas (Márquez, 2014). Siendo la migración peruana la más predominante con un 48,1% en Independencia y un 49,89% Recoleta, según datos de Extranjería. Sin embargo, en el último tiempo se han recibido nuevas oleadas migratorias de

República Dominicana, Venezuela, Colombia, Ecuador y Haití, entre otros países.

En Independencia el distrito con más personas migrantes es “La Chimba-Lo Saez”, próximo a la Vega central, donde se registran 5.979 migrantes, en su gran mayoría peruanos (Atisba, 2018). A su vez, el barrio con más población migrante respecto de la población total de Santiago es “Hospitales”, también ubicado en el sector de La Chimba, Independencia, donde el 35% de la población son migrantes, con 1.854 personas, 590 peruanas/os y 538 colombianas/os. (Atisba, 2018).

Como se señala anteriormente, en Recoleta el grupo más numeroso es el peruano, aunque se encuentran más dispersos en el territorio. Según datos de Atisba (2018), los barrios con más población migrante son el “Barrio Cerro Blanco” con 3.484 migrantes, “Vista Hermosa” con 1.771 y “La Vega Patronato” con 1.749 migrantes.

Al analizar el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) de Independencia (2015-2020) se puede observar que aun cuando se constata el aumento de la población migrante y se consideran algunos desafíos planteados para la comuna, no indaga en las problemáticas vinculadas a los y las migrantes con el espacio público.

Por otro lado, el PLADECO de Independencia poco o nada profundiza en la movilidad de los/as habitantes de la comuna. Señala la existencia de un problema de conectividad, principalmente en sentido oriente-poniente y detecta como debilidad la baja calidad en los sistemas de transporte existentes intra-comunales. Plantea como desafío facilitar la circulación peatonal, lo cual resulta crucial al observar la gran cantidad de personas que se movilizan a pie y a la vez, las restricciones físico-espaciales que se presentan producto del lento proceso de remodelación de algunas de sus calles y avenidas, como la remodelación de Avenida Independencia, sin embargo, no profundiza en ello y menos hace la

relación entre la caminata y las mujeres y disidencias sexo/genéricas. Por su parte, la actualización del PLADECO de Recoleta 2014-2018, señala el “carácter multicultural (de la comuna) dada la alta presencia de colectivos de inmigrantes” y constata la existencia de nuevas oleadas migratorias de origen coreano, colombiano y centro americano, que se suman a la población palestina y peruana de larga data en la comuna.

Respecto de la movilidad cotidiana de la comuna poco o nada se habla en el PLADECO de Recoleta. Se señala la importancia de mejorar el sistema de transporte público hacia y desde los consultorios y lo relevante que sería para vecinos y vecinas del sector la consolidación de una nueva línea de metro por Avenida Recoleta. Pero no aborda la movilidad peatonal ni señala desafíos en esa materia.

En esta tesis se consideran además los datos aportados por el estudio “Ella se mueve segura” (2018) que señala, a grandes rasgos, que el número total de viajes generados en un día típico en Santiago excede los 18 millones; de estos, la caminata (34%) es el mayor modo, seguido del transporte público (26%) y el automóvil (26%). A su vez, señala que solo el 40% de los hogares tienen auto, lo cual hace que el transporte público sea indispensable para la movilidad cotidiana de la ciudad.

Figura 4. Avenida Independencia



Fuente: Andrea Salazar. Diciembre, 2019

El estudio también señala que los hogares de altos ingresos –una minoría– hacen 2,5 viajes motorizados y 0,65 no motorizados por día, en comparación con 1,54 viajes

motorizados y 1,65 no motorizados de los hogares de bajos ingresos. Las mujeres representan un número desproporcionado de los viajes a pie, siendo la mayoría de estos viajes con motivos de compras y otras actividades relacionadas al cuidado que pueden hacerse cerca del hogar (Allen, Cárdenas, Pereyra y Sagaris, 2019).

1.3 Relevancia

La configuración de las ciudades y, por lo tanto, la de su movilidad, responde a una concepción patriarcal, capitalista y colonial de la vida cotidiana, que se basa en la división sexo genérica y racial del trabajo, la dicotomía moderna de lo público/privado y masculino/femenino (McDowell, 1999; Sánchez de Madariaga, 2004; Muxí Martínez, 2009; Valdivia, 2018), además de la negación de la eco-dependencia y la interdependencia entre cuerpos y territorios.

Estudiar la movilidad cotidiana, ya no desde ese paradigma, sino desde el enfoque feminista y las epistemologías del sur, permite iluminar trayectorias y experiencias que, aun siendo fundamentales para la continuidad de la vida, son invisibilizadas y no consideradas al momento de la planificación territorial, como las trayectorias del cuidado. Poniendo el enfoque en *formas otras* a las formas hegemónicas de desplazarse y permanecer en la ciudad.

En plena crisis de reproducción de la vida, pensar en propuestas desde formas alternativas de movilidad resulta crucial. Por eso también es que surge como una necesidad el estudio de la caminata urbana, pues es una de las formas más sustentables de desplazarse y la manera más directa de relacionarnos con nuestros “espacios de vida” (De Castro, 1997), “todos somos peatones” (Alegre, 2010) y

sobre todo peatonas por lo menos alguna vez en el día.

1.4 Pregunta de investigación

¿Cómo es la experiencia de movilidad cotidiana de las mujeres migrantes en La Chimba desde una perspectiva feminista?, ¿cómo experimentan el caminar por el barrio?, ¿varía esta experiencia según sus territorios de origen, los roles productivos y/o reproductivos que asumen y sus distintas corporalidades?

1.5 Objetivo general

Explorar y analizar las experiencias peatonales de mujeres migrantes en el barrio norte histórico La Chimba, comparando sus trayectorias, sentires y perspectivas desde sus distintas corporalidades, sus diversos territorios de origen y las tareas productivas y reproductivas que realizan.

1.6 Objetivos específicos

- Conocer el territorio que soporta las experiencias peatonales de las mujeres migrantes en La Chimba.
- Explorar la experiencia de movilidad cotidiana de las mujeres migrantes en la Chimba para conocer las condiciones en las que llevan a cabo sus prácticas de caminata urbana y sus distintas dimensiones implicadas.
- Caracterizar la relación entre la caminata, el territorio y los cuerpos de las migrantes en La Chimba y los sentimientos y afectos que surgen de ella, según los roles productivos y/o reproductivos que asumen y sus países de origen.

1.7 Hipótesis

Las experiencias peatonales de las mujeres migrantes dependen de los roles productivos y reproductivos que asumen; la alteridad de sus cuerpos y las redes sociales y comunitarias que generan con el territorio de llegada, teniendo en común una posición que les entrega un privilegio epistemológico a la hora de analizar el territorio que habitan y hacer propuestas para su transformación.

2. Marco teórico

El presente capítulo es el marco teórico sobre el cual se ha basado esta investigación. Se profundizará en algunos de los conceptos más utilizados a lo largo del texto. A saber, urbanismo feminista; movilidad cotidiana; territorio; caminata urbana; entre otras.

2.1 Desde donde hablamos para conocer. La experiencia de las mujeres migrantes desde una epistemología feminista.

En esta tesis se articularán postulados de la epistemología feminista, el urbanismo feminista, los estudios de movilidad y otras epistemologías del sur para analizar el fenómeno estudiado.

Desde la perspectiva feminista incorporamos la idea del conocimiento situado (Haraway, 1999). Que, a diferencia de la mirada desde “ninguna parte” y con pretensión de totalidad de las epistemologías positivistas, se sitúa desde las epistemologías en- carnadas o in-corporadas (Piazzini, 2014). En palabras de Haraway “el conocimiento situado requiere que el objeto de conocimiento sea visto como un actor y un agente, no como una pantalla, un soporte o un recurso, y nunca finalmente como un esclavo” (1988: 592).

En ese mismo sentido, se sigue la crítica planteada por autoras chicanas y feministas negras como Anzaldúa y Collins, e intelectuales como Quijano y Dussel, respecto de la pretensión del conocimiento occidental de ser objetivo, universal y válido para todas las personas, cuando lo cierto es que responde al modelo de hombre blanco, europeo, en edad productiva y heterosexual y es desde ahí que construye una

jerarquía epistémica que subvalora todas las otras formas de conocimiento y sujetos de enunciación (Grosfoguel, 2007).

Por otro lado, utilizaremos el concepto de Harding de “privilegio epistémico” para describir la particular posición que tienen las mujeres migrantes para conocer el territorio. Esta autora señala que “[l]a situación de las mujeres les otorga el privilegio epistemológico en un mundo dominado por los hombres, un privilegio derivado desde su posición marginal. Las mujeres pueden ver lo que a los hombres se les escapa desde sus posiciones de poder” (Guzmán y Pérez, 2005: 116).

En esta investigación se postula que ocurre algo similar con las mujeres migrantes, principalmente, por su cercanía con la reproducción de la vida, con el barrio, pero no desde cualquier lugar, sino desde los márgenes de la ciudad, ampliando con ello la perspectiva que tienen los planificadores del territorio.

Esta posición desde el margen a su vez se enriquece con su conocimiento situado de otras formas de habitar la ciudad en movimiento que les permite establecer puntos de comparación transfronterizos, potencialidades y límites desde los ojos y cuerpos que se desplazan y permanecen por la ciudad.

Es importante mencionar que conocimiento situado no implica conocimiento necesariamente subjetivo. Es posible construir una objetividad rigurosa, que no es lo mismo que neutral. En ese sentido, Arditi señala en el prólogo a la edición en español de *Ciencia, Cyborgs y mujeres*, de Haraway, que: “[e]sta es una epistemología que, frente al relativismo, no niega la posibilidad de conocimiento, aunque, frente a las prácticas esencializadoras dominantes en la cultura occidental, sí rechaza transformar la objetividad de un punto de vista, de una voz -por muy «verdadera» que esa voz pueda ser, (...) en una «Verdad» válida para todos.”

(Arditi, 1995: 15).

Finalmente, es relevante explicitar el lugar de enunciación de esta investigación. Se construye esta tesis desde el ser mujer, feminista, de un territorio colonizado y sometido al extractivismo y al despojo. Así también, desde el ser activista y tener un compromiso por contribuir en la generación de conocimiento para la transformación social. Se comparte con las experiencias de las mujeres migrantes el ser cuerpo feminizado que camina por la ciudad, sin embargo, con el obstáculo epistemológico de no ser mujer migrante transfronteriza.

2.2. El urbanismo feminista

Esta investigación recoge ciertos elementos del urbanismo feminista que postula, entre otras cosas, que los espacios y lugares, así como nuestros grados de movilidad, se estructuran sobre la base del sistema sexo/género de una determinada cultura – pueblos y comunidades- a lo largo del tiempo (Massey, 1994).

En el modelo actual ese sistema se expresa, principalmente, en la ruptura entre la producción y la reproducción de la vida consagrada a través de ciudades fragmentadas y desiguales que han sido calificadas como la expresión territorializada del patriarcado (Miralles, 1998). Desde los feminismos se propone, por el contrario, construir un nuevo paradigma urbano que piense y construya ciudades que sitúen en el centro la vida, los cuidados y a las personas en el centro de las decisiones.

Muxi, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, y Gutiérrez (2011), señalan en ese sentido:

“Repensar la ciudad desde una perspectiva feminista es dejar de generar espacios desde una lógica productivista, social y políticamente restrictiva, y empezar a pensar en entornos que prioricen a las personas que los van a utilizar. Para ello se propone un cambio radical de prioridades a la hora de concebir los espacios y los tiempos en la ciudad y construir un nuevo paradigma urbano. Este nuevo modelo urbano sitúa a las personas en el centro de las decisiones, teniendo en cuenta la diversidad de experiencias y rompiendo con la estandarización de sujetos, cuerpos, vivencias y deseos.”

En esta tesis se comparte la importancia de situar en el centro a las personas, sobre todo al momento de tomar decisiones que influyen directamente en sus territorios, considerando la diversidad de cuerpos, experiencias y modos de vida.

A su vez, la idea de reivindicar y relevar la esfera de la reproducción de la vida y con ello la importancia social de los cuidados, asumiendo la vulnerabilidad de los cuerpos y la interdependencia entre ellos, buscando construir ciudades que avancen en la colectivización de los cuidados (Valdivia, 2018), para lo cual es crucial promover una mixtura de funciones. Muxi, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, y Gutiérrez, (2011) han señalado en ese sentido:

“En la ciudad lo mejor que puede pasar es la «promiscuidad» de funciones, es decir, hacer una planificación que nos permita la mezcla de usos, no sólo en parcelas contiguas sino en las mismas parcelas. La ciudad tiene que ser como una cebolla con miles de hojas iguales y diferentes a la vez: iguales en relevancia e imprescindibilidad y

diferentes en los usos, en los usuarios y usuarias y en los tiempos de utilización, de este modo garantizaremos, como diría Jane Jacobs una danza urbana constante”
(p.109)

Junto con ello, se consideran a lo largo de la tesis las propuestas del ecofeminismo y las epistemologías del sur para planificar y construir nuestros espacios de vida. Lo que implica no sólo poner a las personas en el centro, sino a todas las formas de vida que habitan un lugar, comprendiendo que los territorios son interdependientes y que la humanidad es eco-dependiente (Herrero, 2018).

2.3 Movilidad en clave feminista

Como se ha señalado en los subtítulos anteriores, la movilidad no es homogénea y está determinada por la condición socioeconómica, la edad, la identidad de género, la orientación sexo-afectiva, entre otras. Como señala Jirón y Zunino (2017), “observar la movilidad desde una perspectiva feminista no sólo revela que la movilidad es una práctica social (Urry, 2007) sino también una relación social y que, por lo tanto, es política en tanto expresa, permite, produce o contesta relaciones de poder” (p.1).

Los estudios de movilidad fueron uno de los primeros ámbitos de investigación con “perspectiva de género”. Una de las autoras más connotadas para los estudios de la movilidad y el género es la geógrafa Susan Hanson (2010), quien ha estudiado la relación entre género, movilidad y la sustentabilidad, reflexionando respecto a cómo la movilidad sustentable puede ser un agente de transformación para el género y cómo éste, al mismo tiempo, puede contribuir en una movilidad sustentable.

Uno de los aportes más importantes de la movilidad con perspectiva de género es que visibiliza las diferentes pautas de movilidad, evidenciando, entre otras cosas, que los desplazamientos cotidianos de la mayoría de las mujeres son poligonales y no lineales como en el caso de los varones. Esto se explica porque realizan múltiples trayectorias para resolver las necesidades reproductivas de su entorno, actuando en muchas ocasiones como agentes movilizadoras de los de grupos que tienen más dificultades para desplazarse en las ciudades actuales (Martínez, 2015; Jirón, 2017).

Como señala Zucchini:

“Esta pauta de desplazamiento poligonal implica que las mujeres hacen cotidianamente un mayor número de viajes hacia lugares diferentes del espacio urbano. En contraste, las pautas de desplazamiento de los hombres tienden a ser de tipo pendular, es decir, de ida y vuelta, entre el empleo y la vivienda”. (p.79)

En los estudios de movilidad hegemónicos se dice, equivocadamente, que la movilidad femenina es menor que la masculina, pues se considera la distancia recorrida como única variable, sin considerar los servicios y actividades llevadas a cabo y sobre todo la necesidad de estas para la vida (Miralles-Guasch,1999). Este tipo de movilidad ha sido nombrada por Sánchez de Madariaga (2009) como movilidad del cuidado, “este nuevo concepto que propongo permite visibilizar el peso real de la movilidad vinculada a la reproducción social. Permite también cualificarla y estudiarla en sus múltiples dimensiones” (p.590).

Otro de los hallazgos importantes de los estudios de la movilidad desde una perspectiva feminista es el hecho de que las mujeres realizan más trayectos a pie. En

nuestro país una de las autoras que ha incorporado esta perspectiva a la movilidad es Paola Jirón, quien ha estudiado la experiencia de habitar en movimiento desde un enfoque de género y a partir de metodologías cuantitativas de enfoque etnográfico, como las entrevistas de sombreado, que serán utilizadas en esta investigación.

Uno de los principales hallazgos de Paola Jirón, para efectos de esta tesis, es que los desplazamientos de las mujeres en Santiago se dan en un ámbito más cotidiano y próximo al lugar de residencia que aquellos que, en general, realizan los hombres (Jirón, 2017), lo que genera importantes consecuencias en su habitar y, por ende, en el territorio en que se desenvuelven.

2.4 El giro a la movilidad y otras perspectivas

Para analizar la movilidad de las mujeres migrantes se recogerán algunos elementos de las “nuevas movilidades” (Lazo y Calderón, 2014) o más bien del “paradigma de la movilidad”, pues se considera que ha sido otro de los quiebres epistemológicos relevantes en las últimas décadas.

Respecto de este nuevo paradigma se debe mencionar que ha puesto especial énfasis en analizar las redes, relaciones y los flujos constantes de la vida cotidiana (Urry, 2006; Sheller y Urry, 2016; Lindón, 2017). Dejando atrás a las visiones que analizaban sólo lugares fijos, surgiendo concepciones como espacio-movimiento y ciudad-movimiento (Lindón, 2017).

Esta nueva concepción no desecha las nociones tradicionalmente asociadas con la inmovilidad, sino que las comprende e incorpora en el análisis. “Más bien, se trata de comprender la movilidad a luz de las relaciones constitutivas del movimiento, las

inmovilidades relativas y las diferencias en la velocidad” (Lazo, 2014) o como señala Jirón (2012) entenderlas como procesos fluidos y multi-escalares en su complejidad localizada, poniendo en cuestión las ideas de fijación y permanencia.

Este paradigma también cuestiona que la movilidad sea entendida simplemente como una tarea funcional requerida por la separación tiempo-espacio entre personas, bienes y servicios (Jensen, 2013; Iturra, 2014; Kwan y Schwanen, 2016), volcando la mirada desde los estudios del transporte a los análisis de la práctica encarnada del movimiento y los significados socialmente atribuidos a él (Cresswell, 2010). Comprendiendo así a la movilidad como una práctica social y, por lo tanto, como no neutra, si no profundamente determinada por las relaciones de poder presentes en la sociedad.

Se utilizará la movilidad como enfoque, poniendo en el centro la experiencia del caminar (Jirón, 2017). Y desde una perspectiva feminista³, que según lo señalado por Valdivia (2017) implica también priorizar la movilidad peatonal.

Se incorporará también saberes del pueblo mapuche para analizar la relación de las personas –Che- con la tierra o territorio – Mapu- a partir de los elementos que entregan Miguel Melin, Pablo Mansilla y Manuela Royo en Cartografía Cultural del Wallmapu. Incorporar estos elementos para los análisis territoriales es una de las formas de contribuir en el proceso de descolonización del saber poder colonial y subvertir la serie de epistemicidios que se han perpetrado y que nos han empobrecido “de otras formas de estar en el mundo saboreándolo, pues en su raíz, saber y sabor tienen el mismo origen” (Melin et.al, 2019).

Esta cosmovisión, tal como las epistemologías feministas, se para desde un saber situado desafiando la soberbia colonial “que pluversaliza el mundo, mostrando que

³ Valdivia utiliza el concepto de “perspectiva de género”

la universalidad del conocimiento es plural y no un pensamiento único” (Melin et.al, 2019).

En síntesis, será a partir de la articulación de estas epistemes que observaremos la experiencia de movilidad cotidiana de las mujeres migrantes en La Chimba.

2.5 La movilidad cotidiana como una práctica social situada

Una de las clasificaciones más relevantes de los tipos de movilidad es la relativa a la variable tiempo, espacio – entendido como distancia- y función. Pudiendo distinguir entre movimientos habituales o cotidianos, movimientos ocasionales y aquellos movimientos que implican un cambio de residencia como en el caso de las migraciones (Módenes, 1998).

Esta investigación se centra en la movilidad cotidiana, porque siguiendo a Lindon (2012), compartimos que es en las prácticas cotidianas donde se configura lo social y, por lo tanto, donde podemos encontrar más hallazgos sobre la(s) relación(es) entre corporalidades y territorialidades.

Pero qué entendemos por movilidad cotidiana. En la literatura encontramos distintas definiciones. Según Módenes (1998) la movilidad cotidiana –llamada también pendular, porque siempre encuentra como punto de retorno la residencia–, es aquella que se produce para llevar a cabo actividades laborales, de consumo, estudio, ocio y recreación.

Miralles-Guasch (1998) la define como la suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado.

Natalia Cosacov (2015) define la movilidad cotidiana como “aquella práctica social

de desplazamiento diario a través del tiempo y el espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares”.

Para Martínez y Clap (2015), la movilidad cotidiana o habitual corresponde a una capacidad o aptitud que los individuos despliegan con el objeto de resolver necesidades básicas para el desarrollo de sus vidas.

Lazo (2012) en cambio, sostiene que “la movilidad cotidiana abarca no solo los desplazamientos cotidianos, la accesibilidad a los recursos, bienes y servicios o las competencias y capitales individuales”; sino que, además, el “cómo los individuos ocupan y se posicionan en el espacio (social / espacial) que practican, dándole así sentido al espacio y también a su cotidianidad. (p.9).

Esta tesis se inclina, primero, por comprender la movilidad cotidiana como una práctica social (Cosacov, 2015), más que como una simple “suma de desplazamientos” como señalan las tres primeras definiciones. Incorporando así lo señalado por Lazo (2012) respecto del posicionamiento, los usos y el sentido en el espacio. Segundo, como una práctica que ocurre situada, es decir, en un territorio y tiempo determinado, tal como aparece en las definiciones de Miralles-Guasch (1998) y de Cosacov (2015). Esta investigación se inclina, en ese sentido, por hablar generalmente de territorio y no de espacio urbano, porque creemos que el concepto de territorio es más omnicomprensivo.

Se agrega a su vez, el concepto cuerpo-territorio, porque tal como plantean las epistemologías feministas y del sur, la experiencia varía de manera radical según el cuerpo-territorio que la soporta. Así, nos diferenciamos de las corrientes tradicionales que postulan la idea de una movilidad cotidiana universal y planteamos la idea de una movilidad cotidiana pluriversal.

Tercero, es importante incorporar al concepto de desplazamiento/flujo, el concepto de permanencia. Si bien, la movilidad cotidiana es una práctica en movimiento, también convive con momentos inmóviles, pausas, inmovilidades relativas y permanencias. Es crucial incorporar tanto los desplazamientos del/a sujeto/a corporeizado como las formas de estar y/o permanecer en cierto lugar (Seamon, 1979). Cuarto, se incluye en la definición la función de esa práctica social. Para ello se utilizan dos conceptos amplios que permiten abarcar todos los ámbitos necesarios para sostener la vida, a saber, la producción y la reproducción de la vida. En suma, se definirá la movilidad cotidiana como aquella práctica social de desplazamientos y permanencias realizadas de manera recurrente, a través del tiempo y en un cuerpo-territorio determinado, que tiene como finalidad producir y/o reproducir la vida.

2.6 La movilidad cotidiana y la caminata urbana

La movilidad cotidiana está íntimamente ligada a las prácticas de caminata urbana, especialmente en el caso de las mujeres (Heather, Cárdenas, Pereyra y Sagaris, 2019). Pese a ello, en los estudios el caminar suele aparecer como una parte más de las prácticas de movilidad cotidiana de las personas, sin ahondar en las particularidades de la relación que se establece entre los cuerpos y su entorno en las prácticas pedestres (Martínez en Tironi, 2018).

Caminar es una experiencia territorializada, encarnada y temporal, que va más allá del acto físico de moverse a pie y desplazarse de un lugar a otro. Es sobre todo una práctica social, en ese sentido, coincidimos con la afirmación de Ingold y Verguns (2008) de que se trata de una actividad profundamente social, “a su tiempo, ritmos e inflexiones, los pies responden tanto como lo hace la voz en la presencia de actividad con otros”. De esta manera, se ha planteado que lo esencial de esta práctica tiene que ver con el tipo de contactos y encuentros que emergen de ella (Martínez y Santibáñez, 2015).

Es por cierto una práctica diversa que depende del ambiente donde se realice, de la comunidad que la practique y también del cuerpo que la lleve a cabo. Por eso también se considera caminatas a las prácticas de personas que aun teniendo dificultades o limitaciones para desplazarse a pie igualmente consideran que salen a caminar, tal como Judith Butler y Sunaura Taylor enseñan en *Examined Life* (2008)⁴.

⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=vLvFTHLpo3Q>

Es una práctica que requiere de una técnica y de dispositivos según el lugar donde las personas la lleven a cabo y las características de sus cuerpos. Hay quienes necesitan zapatos, abrigo o una silla de ruedas. Por otro lado, es a su vez un reflejo de nuestra adecuación (o no) a las pautas del sistema sexo/género y las *performances* necesarias para ello.

La movilidad de las mujeres se da principalmente en los barrios en que habitan (Zucchini, 2018), cuestión que se confirma con esta tesis. Es en el barrio que resuelven la mayor parte de las necesidades y lo hacen específicamente mediante la caminata, que constituye su principal modo de desplazamiento (Alcaíno, López y Domarchi 2009; BID,).

Según la Encuesta Origen Destino (EOD 2012), el 30,5% hombres versus un 21,2% mujeres utiliza el auto. A su vez, un 40% de las mujeres se desplaza caminando versus un 28,4% de hombres. Datos que podrían ser aún más impresionantes si se consideraran no sólo los viajes por motivos de trabajo y estudio que invisibilizan gran parte de la dinámica de caminantes que tienen otras motivaciones para movilizarse cotidianamente o las caminatas intermodales.

La tendencia a la caminata aumenta a medida que disminuye su nivel socioeconómico, “las mujeres con menos recursos económicos son las realizan más traslados peatonales por la ciudad” (Martinez y Santibañez, 2015). Esto se debe, principalmente, a la falta de transporte público gratuito, seguro y eficiente, a la distancia geográfica entre su domicilio y los lugares donde realizan sus actividades cotidianas, entre otros factores.

Esta relación estrecha que se da con el territorio al caminar hace que la movilidad cotidiana de las mujeres está fuertemente determinada por el entorno, las condiciones “ambientales” que poseen los territorios que habitan (Loukaitou-Sideris 2005 citado en Martínez; Zucchini, 2018) y también por las condiciones y ciclos de vida con las que se relacionan.

Eso tiene un lado positivo y un lado negativo en el contextual actual. Es negativo, porque si las condiciones de la comunidad y del territorio son desfavorables estarán expuestas a mayores amenazas y obstáculos que limitarán sus tiempos, su movilidad y con ello sus niveles de autonomía. Pero es positivo por cuanto al ser las principales concedoras de las virtudes y las falencias de los barrios son unas de las principales actorías que pueden llevar adelante su transformación.

Sin embargo, debido a que el acto de caminar cotidiano obedece a una rutina y no a una reflexión del trayecto (Edenson, 2010), es una actividad resistente a la verbalización (Tironi, 2018) y, en consecuencia, a su estudio. De ahí a las dificultades de su investigación, sin embargo, nos aventuraremos en explorarla porque conocer cómo las personas y las distintas comunidades experimentan el caminar es una forma de comprender cómo la ciudad es construida y apropiada en la práctica (Certeau, 1997).

2.7 La relación entre la movilidad cotidiana y el (cuerpo)territorio

Cuando se señala que el concepto de movilidad cotidiana es situado se hace referencia a que es una práctica encarnada y territorializada. Es decir, que es producida por y en un cuerpo y un territorio concreto, en un momento histórico determinado (Zunino, 2018). Surge así de inmediato la necesidad de definir antes que todo el concepto de territorio, cuerpo-territorio y la relación dialéctica entre éstos y la movilidad cotidiana.

El concepto de territorio, nombrado en varias oportunidades en esta tesis por su utilidad para “encuadrar adecuadamente los fenómenos del arraigo, del apego y del sentimiento de pertenencia socio-territorial, así como los de la movilidad, los de las migraciones internacionales y hasta los de la globalización” (Giménez, 2005, p.9), es un concepto moderno, que tradicionalmente hace referencia al espacio de soberanía y/o jurisdicción de un estado-nación o sus unidades administrativas (Capel, 2016) y que surgió, por lo tanto, como una herramienta fundamental para la construcción y consolidación de la geografía colonial (Machado, 2015).

La noción de territorio es un concepto eminentemente político y que, como señala Machado (2016), se refiere al espacio geográfico simbólicamente estructurado y políticamente construido por un determinado colectivo, cuyos modos organizacionales y de subsistencia, relaciones de poder y definiciones identitarias son, a su vez, dependientes de aquel. Así las cosas, el espacio geográfico deviene en «territorio» como efecto del poder de un colectivo humano que, construye, a través de los procesos de producción y reproducción de la vida, su identidad (Santos, 1996; Segato, 2006; Machado, 2016).

Por consiguiente, en esta investigación no se considerará al *territorio* o al *espacio* como un mero contenedor, escenario o superficie, sino como ecosistema compuesto por múltiples relaciones, incluyendo, como ha señalado Lindon (2012), un componente material (sea natural como también históricamente producido), lo social anclado en lo material (Santos, 1978) y lo experiencial. Todas relaciones que además se han ido complejizando y han adquirido nuevos contenidos en el contexto de la globalización (Llanos Hernández, 2010).

Utilizaremos la acepción de espacio construida por Massey (2009), que lo entiende como el producto de la existencia de una multiplicidad de relaciones, distancias, redes, enlaces e intercambios. Y en tanto producto de una dinámica relacional, siempre un proceso, susceptible ser intervenido políticamente.

Al mismo tiempo tomamos la definición de Rita Segato de *lugar* y, en particular, lugar de asentamiento de un sujeto individual y colectivo:

“[E]l soporte donde esas producciones espaciales y territoriales se concretizan, donde se yerguen sus mojones y también, inevitablemente, donde los límites de un real emanado de la materialidad del espacio físico y natural emerge en crisis periódicas e imprevisibles mostrando la precariedad de los trabajos de la imaginación y el trayecto indeterminable de la historia.” (Segato, p.130).

Aun cuando las acepciones recién descritas son complejas y superan las concepciones cartesianas del territorio y del espacio, para avanzar de manera radical en la descolonización de estos conceptos será crucial entenderlos ya no sólo como un producto de las relaciones humanas (Massey, 2008), sino de múltiples

interacciones e interdependencias con el territorio y con otras especies.

Con ese fin mencionamos el concepto *Mapu* (tierra-territorio fuente de vida) de la epistemología mapuche, concepto multidimensional que comprende a los espacios tangibles y materiales como el *lof* (espacio de comunalidad), los *rewe* (agrupación de familias *lof che* o *lof mapu*), *wajontu mapu* (planeta), *waj mapu* (universo), *ka mapu* (espacio de los antepasados) (Lea, 2012) y el *nagmapu*, que es donde cada persona –Che- vive diariamente y que es un plano inseparable de las demás dimensiones (Melin et.al., 2019). Como señala Melin et.al (2019), Che y Mapu son inseparables y por ello no se puede entender la existencia de una persona fuera de la Mapu “pues es una condición humana estar situado en el espacio”.

Vanessa Lea (2012) siguiendo a Da Matta, plantea la idea de relaciones de substancia para hacer referencia a las profundas relaciones entre humanos y las otras formas de vidas establecidas en los territorios. Señala a modo de ejemplo algunos hallazgos en las cosmovisiones andinas:

“Es así que el poblador andino no trata con la naturaleza, sino con sujetos que interactúan con él y pueden afectar su vida. La relación no es de sujeto a objeto, materia o recurso, como observa la perspectiva occidental, sino de persona a persona. Por tanto, en los Andes la “naturaleza” es como nosotros, porque la Pachamama y los Apu se molestan, comen, toman, bailan, hablan, discuten, sienten hambre” (Torres Lezama 2015 citado en Lea).

Así como hay una relación entre cuerpo y territorio, hay una relación entre territorios y ecosistemas. Por ello debe considerarse tanto las acciones que se producen en él

y lo definen como territorio (Di Méo, 1999; Monnet, 2010; Lazo, 2014), como las interdependencias necesarias para su existencia.

En definitiva, incorporar elementos de otras epistemologías permite superar la idea de soberanía por el concepto de interrelación entre una comunidad y las otras formas de vida que habitan en el mismo lugar y en otros territorios. Situándonos así desde una idea de convivencia interespecie y reconocimiento entre partes (Lea, 2012).

En cuanto al concepto de cuerpo-territorio, es una epistemología latinoamericana y caribeña hecha por mujeres indígenas en defensa de sus territorios y que han decidido poner el acento en la escala más micro e íntima, el cuerpo (Cruz, 2012), posicionándolo como el primer territorio de lucha y disputa, y a la vez, comprendiendo al territorio como un cuerpo, tal como señala Lorena Cabnal en el capítulo 2 de Humus “El cuerpo como territorio de defensa”.⁵

En base a lo anteriormente expuesto, se postula en esta tesis que existe una dialéctica formada por la tríada cuerpo, territorio y movilidad. Las acciones, las prácticas y los comportamientos son posibles por el cuerpo (territorio) y a través de él y en ese sentido, la movilidad o inmovilidad depende de ellos tanto como les determina. Por ello se ha considerado que los modelos de movilidad también son modelos territoriales (Wiel, 1999).

⁵ <https://youtu.be/gOkbzksSakQ>

2.8 La caminata urbana y el territorio de proximidad

Las prácticas de caminatas urbanas suelen tener como punto de partida y retorno, el hogar y el barrio o “territorio próximo” o “espacio de vida”.

Cuando hablamos de “espacio de vida” hacemos referencia al área en la cual las personas despliegan sus prácticas cotidianas, pudiendo diferenciarse así la casa, el lugar de trabajo, los espacios del ocio, los espacios de paseo, entre otros (Di Meo, 2000). Cuando hablamos de territorio de proximidad hacemos referencia, en particular, al soporte que ofrece los anclajes necesarios para las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes (Lazo, 2014). El territorio de proximidad no puede ser comprendido como un simple y pasivo “receptáculo” de las actividades que se realizan en él (Jirón & Iturra, 2011), siguiendo la misma lógica de que el espacio no puede ser un simple escenario.

Para Lazo (2014) la casa es el primer anclaje y funciona como un generador de movimientos hacia otros espacios, como el barrio y la ciudad. Siendo el primer indicador de la relación de los habitantes con sus territorios. Recogiendo esta idea consideramos como primer anclaje y articulador de movilidades e inmovilidades al hogar, que puede constituirse sin una casa (personas que viven en la calle) o entre más de una casa (formas comunitarias que se constituyen como núcleo reproductivo), y que se articulan con el resto del mundo constituyéndose la movilidad como el medio para hacerlo (Lazo, 2012).

Por su parte, el barrio es una escala intermedia entre el hogar y la ciudad que juega un rol fundamental en la reproducción de la vida y en la conexión entre el territorio de proximidad (casa y barrio) y la movilidad cotidiana (Lazo, 2014).

El barrio tiene así dos características fundamentales. Primero, que se genera entre éste y quienes reproducen la vida en dicho lugar relación estrecha y dialéctica. Segundo, que se constituye – o puede constituirse- como un territorio de identificación social, familiar y cultural importante para los habitantes, convirtiéndose en un punto de anclaje central desde donde las comunidades y los y las sujetas experimentarán la ciudad.

El barrio tiene una influencia importante en las prácticas cotidianas de los y las habitantes (Lazo, 2014). Y en ese sentido, determina también la movilidad cotidiana de ellas/os. Por eso los atributos que tenga el barrio, en este caso, su interculturalidad, redes de solidaridad, la presencia de organizaciones sociales y su ubicación en relación con los equipamientos e incluso a las zonas de protesta y represión policial, ejercerán una influencia importante en la caminata urbana de las personas.

2.9 La caminata y el apego al territorio

Miralles-Guasch y Cebollada (2009) señalan que en las últimas décadas hubo un cambio de sujeto analítico en los estudios de movilidad, que puso el centro a las personas y con ello, a las emociones, motivaciones y necesidades de ellas para y al

desplazarse.

Concordamos con que la incorporación de emociones, motivaciones y necesidades es crucial, sobre todo si queremos poner la vida en el centro. Las experiencias territoriales nos causan emociones y afectos y dichos afectos y emociones, a su vez, van constituyendo esos territorios. Lindon (2012), señala a este respecto que las emociones –siempre corporizadas- implican movimientos corporales, que derivan de alteraciones en el flujo sanguíneo ante las experiencias espaciales.

El concepto de amor o apego por los lugares, concepto acuñado a partir de la noción de Yi Fu Tuan de topofilia, será utilizado en esta investigación para definir el apego – o no- de las mujeres con el nuevo territorio que habitan (citado por Lindon, 2012).

En esta tesis se menciona la noción de apego por los lugares, pues cuando hablamos de la experiencia de caminar no sólo hablamos del territorio que lo soporta, sino también de las emociones y afectos que surgen al experimentar un barrio. En el caso de las mujeres migrantes, el apego o no al lugar nos permite conocer la experiencia con el territorio de llegada a partir del vínculo afectivo Sujeta-Territorio que es creado y vivido y a la comparación entre la afinidad emocional que le produce el territorio de origen y el que le provoca la Chimba y las variaciones que se experimentan – en términos afectivos- al ir teniendo mayores niveles de conocimiento territorial.

Como señala Lindon (2012) es posible que las distintas emociones que surgen ante la falta de cierto conocimiento espacial requerido para realizar un desplazamiento también se relacionen con el género de la persona o bien con la condición etaria. Sumamos a ello, que las emociones también dependerán de la racialización – o no- de sus cuerpos o su carácter de “extranjeras” del lugar.

2.10 Migración, espacio y movilidad

Los movimientos de las personas han aumentado en intensidad y también en escala geográfica (Ascher, 2005; Kwan y Schwanen, 2016), debido a la internacionalización del capital; la reorganización global de la producción y la reproducción y con ello las cadenas de cuidados (Cerutti y Maguid, 2010); por la emergencia ambiental y el despojo, pero también por el desarrollo de los medios de transporte y de las tecnologías de las comunicaciones (Imilan et.al, 2014).

Margarit & Bijit (2014) señalan que el aumento del número de personas de origen inmigrante adquiere visibilidad social, mediante la apropiación y utilización del espacio urbano, visibilidad que se torna más evidente en aquellos barrios donde existe una mayor concentración residencial de estos grupos sociales.

Recoleta e Independencia son comunas que constantemente están en transformación producto de la llegada de nuevos/as oleadas migratorias, que con sus cuerpos, idiomas y formas de apropiarse del espacio urbano van cambiando el lugar.

Como señala Imilan (2014) la ciudad no es sólo el espacio donde ocurre el intercambio entre sujetos y las diversas relaciones sociales que se dan un momento histórico determinado. La ciudad se construye y constituye a través de ellas y a su vez, las comunidades y los individuos se transforman con ella. En ese sentido, si entendemos el espacio más que como un escenario o simple contenedor de procesos sociales (Sheller y Urry, 2016), el territorio cambia de configuración con la llegada de los procesos migratorios. Imilan et al (2014), señalan que “ellas (poblaciones migrantes) no solo se adecuan o viven de las estructuras físicas y materiales de la ciudad, también negocian con disposiciones políticas y de planificadores que intentan organizar el espacio, mientras que al mismo tiempo generar prácticas de resistencia y apropiación.”

Las comunidades no viajan solas, al moverse trasladan ideas, prácticas sociales, creencias, en último término formas de producir y reproducir la vida. Esta “mochila” que acompaña a los y las migrantes no es inmutable de un territorio a otro (Imilan et al,2014). Se re-territorializan y al hacerlo mantienen ciertas similitudes con las prácticas de los territorios de origen. Un nuevo lugar requiere adaptaciones, cambios e incluso disputas frente a otras comunidades, residentes o migrantes, que deben enfrentarse a esta “otredad”.

Las transformaciones generadas dan cuenta de un proceso de transnacionalización y de transterritorialidad, en el cual las personas migrantes crean múltiples conexiones entre territorios, transgrediendo con ello las escalas espaciales del lugar de origen o destino (Mansilla & Imilán, 2018).

La apropiación del espacio no es pacífica, hay tensiones e incluso competencias entre grupos, y los pueblos migrantes son parte de ellas. Por eso al estudiar un barrio en que se concentra población migrante, podremos observar esas tensiones entre prácticas que no sólo son parte de un pueblo o grupo diverso, sino también que provienen de un territorio distinto, resignificándose el espacio y construyéndose múltiples relaciones que antes no estaban (Margarit & Bijit, 2014). O como lo describe Perec (2004), “[l]os espacios se han multiplicado, fragmentado y diversificado. Los hay de todos los tamaños y especies, para todos los usos y para todas las funciones. Vivir es pasar de un espacio a otro (...)”.

3. Diseño metodológico

3.1 Enfoque metodológico

Las experiencias de caminata cotidiana de mujeres migrantes se analizan desde una aproximación cualitativa-exploratoria de enfoque etnográfico. La ventaja principal de este tipo de investigaciones es que capta y reconstruye sentidos y significados de situaciones y procesos, relevando observaciones muchas veces consideradas de segundo orden (Rodríguez et al, 1996).

Se utiliza la movilidad como enfoque, por ello se considera en primer lugar la experiencia de las personas y luego la accesibilidad y las trayectorias (Jirón, 2017). La práctica de caminar, por su parte, exige aventurarse en la exploración de herramientas de investigación que complementen las lógicas científico-deductivas, incluso en herramientas más poéticas como ha señalado Amin y Thrift (citado en Tironi, 2018). Por ello se construyó una metodología híbrida e interdisciplinaria que constó de una secuencia de etapas (tabla 1).

Se realizaron entrevistas semi-estructuradas a informantes clave y dos grupos focales a mujeres migrantes para tener una primera aproximación exploratoria al fenómeno. Posteriormente, se procesó dicha información cualitativa mediante agrupación temática, la diagramación de recorridos y el análisis de patrones. Lo que nos entregó como resultado: la delimitación del polígono; criterios de selección de participantes; principales temáticas a abordar en las entrevistas caminadas; un

mapeo colectivo y un árbol de conceptos.

Con dicha información se realizó una etnografía del espacio de vida (Czarniawska 2007; Jirón 2011; Novoa 2015) a partir de la observación del territorio y de “entrevistas caminadas” o sombreado (shadowing) en que se acompañó a cuatro mujeres en algunos de sus viajes cotidianos. Como señala Jirón (2017), esta metodología supone adaptar, combinar y modificar métodos tradicionales de investigación, para poder conocer de cerca las experiencias de las prácticas de movilidad, esto es la forma en que las personas representan, experimentan, y dan significado, a las movilidades.

Tabla 1. Metodología

	Preguntas	Objetivo específico	Técnica de obtención de datos	Resultados esperados
1	<p>¿Cómo es el territorio en el que las mujeres migrantes realizan sus trayectorias peatonales cotidianas?</p> <p>¿Cuáles son las características de las mujeres migrantes que han llegado a Chile durante las</p>	<p>Identificar el entorno en el que las mujeres realizan las trayectorias peatonales.</p> <p>Conocer las características de las personas migrantes que habitan La Chimba</p>	<p>Entrevistas semi-estructuradas a funcionarias/os municipales, mujeres migrantes organizadas y académicas/os.</p> <p>Técnica de la deriva</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Caracterización del Barrio de La Chimba, en particular. • Caracterización de las migrantes que han llegado a La Chimba. • Delimitación del polígono. • Criterios elección participantes.

				<ul style="list-style-type: none"> • Temáticas que abordar.
2	<p>¿Cómo perciben sus experiencias peatonales las mujeres migrantes en el Barrio de La Chimba, según su territorio de origen y las tareas reproductivas/productivas que realizan?</p>	<p>Conocer, en general, la experiencia peatonal cotidiana de mujeres migrantes en la Chimba.</p>	<p>Focus group a catorce mujeres migrantes:</p> <p>9 peruanas 2 haitianas 1 venezolana 1 colombiana</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de las experiencias peatonales de las migrantes. • Mapeo colectivo • Árbol de conceptos • Categorías de análisis
3	<p>¿Cómo son las trayectorias peatonales de las mujeres migrantes en el Barrio de La Chimba, según su corporalidad, el territorio de origen y las tareas productivas/reproductiva que realizan?</p>	<p>Caracterizar en profundidad experiencias de movilidad peatonal de las migrantes en La Chimba.</p>	<p>a) Entrevistas a cuatro mujeres: una dominicana, una peruana, una haitiana y una venezolana, mediante el método de sombreado (Jirón, 2016)</p> <p>b) Auto recorrido del trayecto</p>	<p>Producción de conocimiento desde la exploración de la movilidad cotidiana en la interacción en profundidad con seis migrantes de distintos países de origen y con distintas tareas productivas y reproductivas.</p>

3.2 Unidades de análisis y criterios de selección de la muestra

Si bien, es parece importante poner atención en las personas y ya no sólo en los medios de transporte y los desplazamientos, la concepción de territorio que se acuña en esta tesis obliga a mirar la relación entre las corporalidades, las emociones, el territorio y la caminata urbana, así ésta más que interesarse en el desplazamiento de un punto “A” a un punto “B”, se interesa la experiencia vivida. Por ello la principal unidad de análisis de la tesis será la relación entre las experiencias peatonales de las mujeres migrantes y el territorio.

Respecto del primer componente de esta relación, se consideran mujeres de las distintas oleadas migratorias llegadas desde la década de los noventa a Chile. A saber, la primera, compuesta por mujeres peruanas y bolivianas; la segunda, por mujeres venezolanas, dominicanas y colombianas y la tercera, por mujeres haitianas.

La muestra está compuesta por un total de catorce mujeres migrantes que habitan La Chimba (tabla 1). Se incluye también a una mujer chilena que llegó a través de los avisos del focus group que se realizaron en el barrio. Se considera que su opinión puede servir para contrastar las experiencias.

Para definir la muestra se contó con dos tipos de muestreo, uno de ellos es el muestreo teórico, que para Strauss y Corbin (2002) consiste en guiar la recolección de datos a través de conceptos vinculados a la teoría y, también, por las

comparaciones que se realizan al llegar a lugares, personas o acontecimientos lo que permite fortalecer las categorías.

Para aumentar la validez interna del estudio, se recurrió también a la técnica de muestreo conocida como “bola de nieve” y cuya característica, según José Olabuénaga (2009), es que la selección de las personas entrevistadas es intencional. Por consiguiente, las mujeres no fueron seleccionadas en términos de representatividad. Son mujeres a las que se llegó, principalmente, a través de la sucesión de contactos, que en este caso son contactos con el mundo de las organizaciones feministas, organizaciones de mujeres migrantes y académicas/os que han realizado sus trabajos de campo en el sector.

Se establecieron como criterios de selección: mayoría de edad, ser mujeres migrantes, habitar el barrio y realizar trayectorias peatonales por el sector.⁶

Población	Nacionalidad	Tiempo habitando el barrio
Edades desde 27 a 61 años 20-30 años: 1 persona 31-40: 5 personas 40 años y más: 8 personas	Peruana: 9 personas Venezolana: 1 persona Haitiana: 2 personas Colombiana: 1 persona Chilena: 1 persona	En el sector de 6 meses a 20 años Promedio: 7,4 años Menos de 1 año: 1 persona 1 a 5 años: 7 personas Más de 5 años: 6

⁶ No se excluyó de la muestra a mujeres que tienen una experiencia intermodal. Es decir, a aquellas que realizan uno o más tramos de sus viajes caminando y luego utilizan otro modo de transporte. Estos desplazamientos no son considerados en las encuestas origen – destino y por esa misma razón es que nos parece relevante hacerlo.

Recorridos

Distancia más corta: 217 mts.
Distancia más larga: 4,1 kms.
Distancia promedio: 1,12 kms.
Duración promedio caminata: 12 minutos

Figura 5. Fotografía grupo focal 2



El barrio La Chimba es considerado también una unidad de análisis, ya que es el territorio en el que se desarrollan las trayectorias peatonales (figura 7). El polígono que hemos definido para esta investigación no corresponde a la definición del barrio La Chimba en términos administrativos, sino al territorio que se ha definido históricamente como La Chimba, cuyos límites hemos construido en función de lo señalado por la literatura y las entrevistas a informantes expertos.

Figura 6. Mapa del polígono de estudio con estructura vial



Fuente: elaboración propia

Como señala Rodrigo Díaz (2012) es prácticamente imposible establecer límites precisos para el sector, por su condición irregular de caseríos y territorios habitados, pero es posible determinar ciertos hitos en base a las crónicas y estudios de La Chimba.

Los límites sur-norte son relativamente claros. Al sur La Chimba limita físicamente con el río Mapocho (Muñoz, 2005), pues como su propio nombre lo indica significa “al otro lado del río”. El otro límite geográfico natural, es el que actúa como frontera hacia el norte, el cerro Blanco.

Los límites oriente-poniente son más difusos en la literatura. Se ha señalado como uno de los límites al poniente el Camino de las Hornillas (actualmente Avenida Fermín Vivaceta) y Camino del Salto (hoy Avenida Recoleta) por el oriente. Carlos

Lavín señala que el centro de La Chimba se encontraba en la plaza de la Recoleta Francis- cana. “Desde este centro, hacia el oriente, se extendía por el callejón de La Chimba, hoy Dardignac, y por el Cequión, hoy Andrés Bello (Lavín, 1947: 37)”. (Díaz, 2012).

Por consiguiente, el polígono tomará como límite el río Mapocho al sur. Al norte el cerro Blanco, que para efectos de la investigación tomará como límites las calles Gamero, La Unión y Avenida Santos Dumont (figura 10). Este límite se justificaría además del cambio geográfico producido por el cerro, por los cambios que es posible observar en el territorio. En La Chimba hay una mixtura de vivienda colectiva (cites y edificios), calles de vivienda unifamiliar que disminuyen en la medida que avanza la vivienda en altura y equipamientos como la Vega, el Terminal, el Cementerio General, el Tirso de molina, la Pérgola de las Flores y comercio a gran escala (Ahumada, 2016).

Más allá de Santos Dumont es posible observar como el flujo peatonal disminuye bruscamente. Hay, al contrario de La Chimba, más vivienda, menos equipamientos y menos comercio. Al poniente hemos definido como límite la Avenida Fermín Vivaceta. Al oriente definimos como límite la calle Pío Nono, que es el límite con Providencia, debido a que en límite entre la Chimba y barrio Bellavista es difuso y en ambos hay una gran cantidad de vivienda donde habitan personas migrantes.

3.3 Técnicas de recolección de datos

En esta tesis se emplearon técnicas cualitativas de investigación con el fin de conocer los aspectos subjetivos relacionados con las prácticas de caminata urbana y las relaciones sociales que surgen a partir de ellas.

Hubo cinco principales etapas de investigación, a saber:

a) Primera etapa de exploración: Se realizó con el objetivo de aproximarnos tanto al territorio como a la realidad de las mujeres migrantes. Primero, se realizó una revisión de información secundaria relativa al fenómeno estudiado, tales como documentos públicos como los Planes de Desarrollo Comunal, las cifras del CENSO 2017, datos del Departamento de Extranjería y Migración, artículos de diarios en línea, informes emanados por instituciones y consultoras. Segundo, se realizaron entrevistas semi-estructuradas a académicas/os que trabajan en temas de migración, movilidad y otros temas afines; funcionarios municipales y activistas. Tercero, se observó el territorio para conocer las dinámicas sociales y peatonales de La Chimba.

b) Segunda etapa en terreno: Implicó la realización del focus group y las entrevistas caminadas en las comunas de Recoleta e Independencia.

El focus group se realizó a finales de septiembre de 2019. Habiendo analizado la información del focus group se digitalizó el mapeo colectivo; se diagramaron los recorridos y se analizaron los patrones comunes; se seleccionaron las principales

temáticas a abordar y se establecieron criterios de selección de las mujeres a entrevistar.

Las entrevistas caminadas consistieron en acompañar a cada participante en un día laboral normal, desde el momento en que salían de casa hasta que llegaban a su trabajo o a algún lugar que visitaran cotidianamente producto del trabajo doméstico o de cuidados. Excepto, en el caso de la mujer haitiana que por razones personales prefirió ser acompañada desde el trabajo a su casa.

c) Procesamiento y análisis de la movilidad: Las prácticas de movilidad cotidiana fueron sistematizadas y los recorridos caminados fueron analizados y georreferenciados.

d) Redacción de la tesis: El documento se elaboró entre marzo de 2019 y febrero de 2020, con algunas pausas producto del contexto.

El focus group se realizó a fines de septiembre, pero las entrevistas de sombreado se realizaron en diciembre/enero en un contexto radicalmente distinto, lo que, por supuesto, se intentó considerar en el análisis. Sobre todo, porque hubo en el intertanto restricciones importantes a la movilidad de las mujeres –y las personas en general- producto de la militarización de las calles, el toque de queda y el cierre de estaciones de metro. Debido a la falta de tiempo no se pudo volver a reunir a las mujeres, pero si pudimos sacar algunas conclusiones sobre el escenario post 18 de octubre a partir de las entrevistas caminadas.

3.4 Características de la muestra

La muestra del focus group está compuesta por nueve mujeres peruanas, dos haitianas, una venezolana, una colombiana y una chilena. Fueron también convocadas mujeres dominicanas, pero no llegaron a los grupos focales.

Tabla 2. Características sociodemográficas de las mujeres de los grupos focales

N°	Nombre ⁷	Edad	Nacionalidad	Ocupación	Nivel de estudios
1	Flora	42	peruana	cesante	Enseñanza media
2	Nicole	49	peruana	cesante	Técnica
3	Berta	49	colombiana	trabajadora casa particular	Media
4	Daniela	48	peruana	trabajadora casa particular	Media
5	Vilma	51	peruana	trabajadora casa particular	Técnica
6	Manuela	35	haitiana	servicios de aseo	Instituto profesional
7	Joane	27	haitiana	cesante	Instituto profesional
8	Cecilia	36	peruana	trabajadora casa particular	Técnica
9	Mariana	37	peruana	trabajadora casa particular	Técnica
10	Nied	36	peruana	servicio aseo industrial	Media
11	Teresa	61	peruana	servicios de aseo	Media
12	Macarena	45	chilena	educadora diferencial	Universitaria
13	María	37	venezolana	dueña de casa	Universitaria
14	Javiera	42	peruana	no responde	Media

Fuente: elaboración propia

⁷ Respetando el anonimato de las entrevistadas, todos los nombres que aparecen en esta tesis fueron cambiados.

El promedio de edad de las participantes es 42 años, la menor tiene 27 y la mayor 61 años (tabla 2). Haciendo una comparación con el promedio de edad de las mujeres migrantes que obtuvieron la permanencia definitiva en Chile, que es de 32 años, es un promedio de edad un poco elevado (AMUCH, 2019). Sin embargo, la muestra no tiene pretensión de ser representativa.

La composición etaria de la muestra revela que todas estarían en edades entendidas como “laboralmente productivas”, excepto Teresa que tiene 61 años. Pero debido a que no cuenta con una pensión que le permita subsistir debe seguir trabajando, realidad que no se escapa a la de la mayoría de las mujeres chilenas. A excepción de Joane- que tiene 27 años- las edades de las entrevistadas superan los 35 años (tabla 2).

Las ocupaciones de las que encuentran activas laboralmente se caracterizan por actividades ligadas a economías informales, que suponen generalmente condiciones precarias de trabajo. La mayoría de ellas además son tareas asociadas históricamente a las mujeres por ser extensiones de las tareas de cuidado (tabla 2).

Todas las participantes realizan tareas de cuidado y labores domésticas, algunas a tiempo completo como la mujer que declaró ser dueña de casa y las mujeres que señalaron ser cesantes. Mientras el resto intenta compatibilizar el trabajo remunerado con estas labores, realizando así doble o triple jornada laboral.

Respecto a su nivel de escolaridad, la mitad de ellas llegó hasta el nivel medio o

medio incompleto (tabla 1). Hay cuatro mujeres que señalaron tener educación superior. Dos haitianas, una venezolana y una chilena, cuatro mujeres declararon tener enseñanza técnica. Este resultado no es sorprendente considerando las estadísticas para la población migrante. Según el informe de AMUCH (2019), la población venezolana es la que tiene el mayor nivel educativo, alcanzando el 37,3% de profesionales universitarios(as). La educación universitaria fue declarada por 15.777 personas, siendo las mujeres con mayor nivel educativo alcanzando 3,6 puntos porcentuales más que los hombres. En cambio, las personas con enseñanza técnica alcanzaron un total de 5.063 personas, en la cual existe un leve predominio de hombres, con 0,4% puntos porcentuales más que mujeres. Respecto de la enseñanza media completa, el predominio se encuentra en Perú y Haití, con un 40,8% y 48,1%, respectivamente. (Amuch, 2019). Mientras personas nacidas en Chile tienen en promedio 11 años de escolaridad, los que nacieron en el extranjero llegan a 12,6 años de estudio en promedio.

Respecto de su estado civil, nueve declararon estar solteras, dos casadas, dos conviviendo y una señaló ser viuda. Todas las mujeres de los grupos focales señalaron tener hijas/os/es, en promedio tienen 2 hijos.

3.5 Procesamiento de datos

El procesamiento de datos de los grupos focales y las entrevistas sombreadas se basó principalmente en la transcripción de los audios, el análisis y digitalización de los mapas, la digitalización del mapeo colectivo, la creación de un árbol de conceptos y la revisión de las fotos capturadas durante los meses en que se realizó el trabajo de campo.

Luego se analizaron y organizaron los resultados a partir de los comentarios, preocupaciones y recomendaciones más comunes entre las mujeres. Algunos comentarios específicos y representativos se eligieron para ejemplificar experiencias conceptos clave.

Se consideró que el valor principal estaba en las narraciones de experiencias específicas y estrategias espaciales, así como en las historias de experiencias como tal.

4. Desarrollo de la investigación

En este capítulo se analizan los resultados de los dos grupos focales y de las cuatro entrevistas realizadas con la técnica de sombreado a mujeres migrantes residentes en Recoleta e Independencia.

4.1 Explorando el barrio de la chimba desde los ojos de catorce mujeres migrantes

El primer ejercicio consistió en pasarles un mapa del sector norte de la ciudad de Santiago (anexo N°1). Se les pidió que marcaran una cruz (X) sobre el lugar en el que viven y que luego que trazaran con el lápiz uno o más recorridos que realizaran de manera cotidiana por el barrio.

Luego de terminada esta primera parte, se desplegó un mapa del barrio en la pizarra y se estableció un diálogo en función de los lugares, relaciones, situaciones que más les agradaba experimentar al caminar por el barrio y las que más les desagradaban, anotando en el mapa algunas de las experiencias más significativas.

4.1.2 La movilidad del cuidado en la chimba

Al analizar los mapas lo primero que se observa es que todas las mujeres realizan a lo menos una trayectoria referente a la movilidad del cuidado. Las mujeres con trabajo remunerado marcan el recorrido desde su hogar al trabajo e incorporan, además – a lo menos- una ruta de trabajo reproductivo. Por su parte, las mujeres sin trabajo remunerado trazan uno o más recorridos relacionados a tareas reproductivas. Ir a La Vega es el recorrido más usual, luego aparecen actividades como ir al mercado, a la feria, al consultorio, al jardín o la escuela para ir a dejar o a buscar a sus hijas/os, entre otras.

Sería interesante estudiar más a fondo estos recorridos, pues su estudio permite comprender las tramas del cuidado y la interdependencia entre las personas (Sánchez de Madariaga, 2009 y 2013; Jirón, 2017). Como señala Jirón (2017) es precisamente en estos desplazamientos y en las estrategias de movilidad cotidiana donde aparecen los vínculos con otras personas. Es la movilidad del cuidado, en ese sentido, una red que articula diversas rutinas, necesidades, intereses, expectativas y posiciones de una comunidad determinada.

En ese sentido, se puede observar que la movilidad del cuidado de las mujeres migrantes de esta investigación está marcada, principalmente, por las tareas de cuidado de sus hijas/os y el abastecimiento de alimentos para el grupo familiar. No es extraño que nos encontremos con estas trayectorias. Primero, porque todas las participantes tienen al menos un hijo (tabla 2) y deben realizar tareas reproductivas

asociadas a ellas/os/es. Y segundo, porque hay pocas formas de abastecimiento colectivo de alimentos en Chile y, por lo tanto, las personas – generalmente mujeres- acuden a comprar alimentos – para el consumo o para la venta- a las grandes cadenas de supermercado, la feria o La Vega.

Todas las personas –tengan a alguien a su cargo o no- realizan usualmente este tipo de recorridos a menos que otra persona las realice por ellas, ya sea sus parejas, sus ascendientes o alguien a quien le paguen por hacerlas. En el caso de las participantes son ellas las principales sostenedoras de la vida de su grupo familiar, de hecho, solo una participante señaló que su marido es quien va a La Vega.

Una pregunta ausente en esta investigación fue si las participantes eran cuidadoras de adultas/os/es mayores, personas enfermas o con otras necesidades de cuidado, lo que por supuesto también incide en la movilidad cotidiana de las personas. Para una futura investigación sería de suma importancia no invisibilizar esas experiencias.

Otra pregunta ausente, y que afecta la movilidad del cuidado, es el estar o no pareja. Si bien, se preguntó por el estado civil, la pregunta más adecuada es si están o no en una relación sexo-afectiva, porque para efectos del cuidado no es relevante si la relación es reconocida o no por el estado.

Tabla 3. Estado civil y número de hijos

Nombre	Estado civil - Relación sexo-afectiva	Número de hijos
Flora	soltera	2
Nicole	soltera	2
Berta	soltera	4
Daniela	soltera	3
Vilma	conviviente	2
Manuela	casada	2
Joane	soltera	1
Cecilia	conviviente	2
Mariana	soltera	2
Nied	soltera	2
Teresa	viuda	3
Macarena	soltera	1
María	casada	1
Javiera	soltera	2

Fuente: elaboración propia

4.1.3 De la chimba al sector oriente. Las trayectorias productivas.

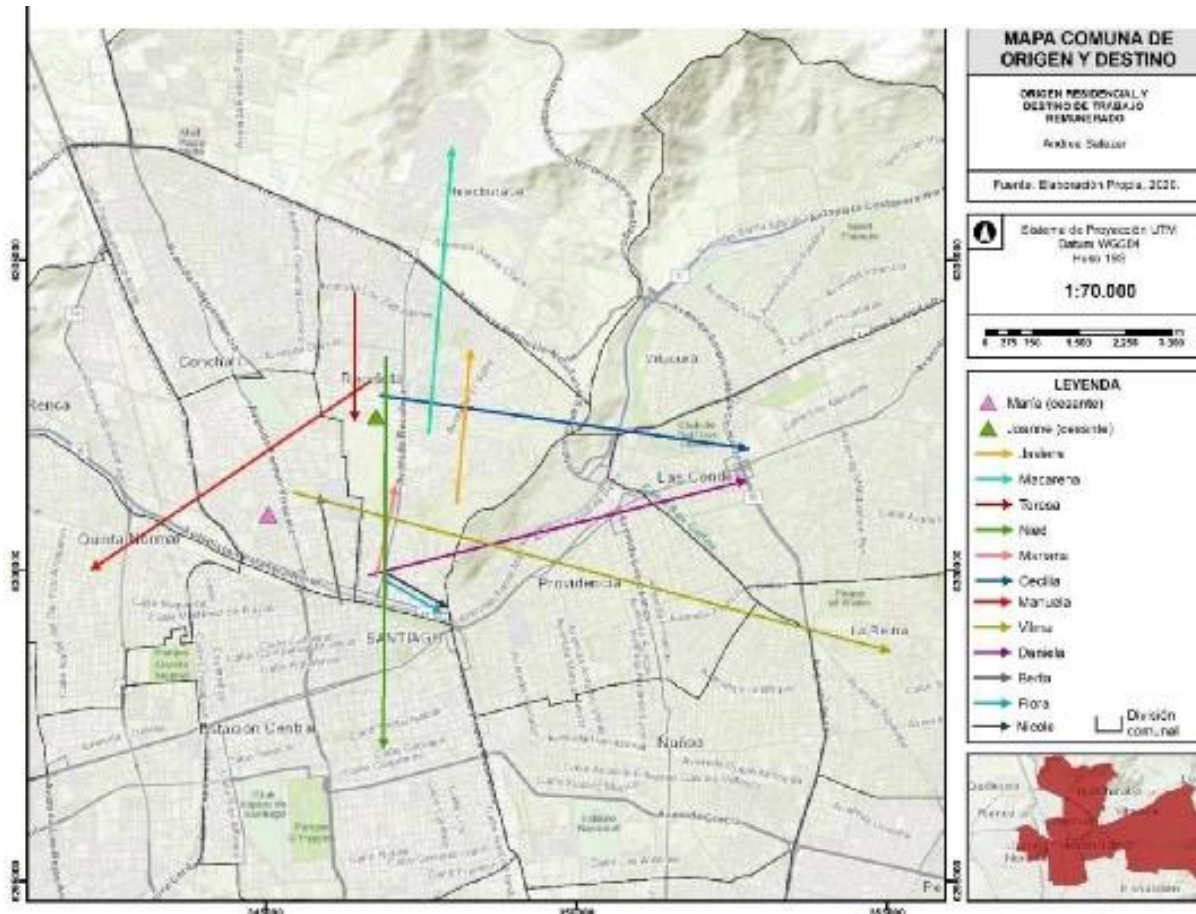
Cinco de las participantes son trabajadoras de casa particular, tres hacen labores de aseo y una es educadora diferencial. Y aunque la mayoría realiza estas tareas en Recoleta, Independencia o Santiago Centro, hay algunas que deben movilizarse al sector oriente de la capital.

Daniela (mapa 4 del Anexo N°2), Vilma (mapa 5 del Anexo N°2,) y Cecilia (mapa 8 del Anexo N°2), viajan todos los días a las comunas de Las Condes y La Reina a prestar servicios en casas particulares. Daniela y Cecilia se dedican, principalmente, a tareas domésticas y Vilma realiza labores de cuidado (tabla 2).

Hay distintas formas de movilizarse desde Recoleta e Independencia al sector oriente, Vilma y Daniela señalaron ocupar la estación de metro Hospitales y Baquedano, respectivamente.

Vilma camina 217 metros para llegar al Metro Hospitales y dice que no se demora más de 5 minutos en esa trayectoria. Daniela camina 647 metros para llegar al metro Baquedano, que no son más 8 minutos caminando. Sin embargo, se debe considerar que la estación Baquedano dejó de funcionar luego de la revuelta, así que suponemos, en base a lo señalado por las participantes en el focus group, que mientras estuvo cerrada debió usar la estación Patronato o Bellas Artes.

Figura 7. Mapa origen y destino



Fuente: elaboración propia

Cecilia, por su parte, se traslada al sector oriente en un bus del Transantiago (micro). Camina para ello un poco más de 300 metros para llegar al paradero ubicado en Recoleta con Santos Dumont. Allí toma una micro hasta la Alameda (Avenida Libertador Bernardo O’Higgins), lugar donde toma otro bus que la deja en la comuna de Las Condes.

El traslado entre hogar y trabajo puede ocupar cerca de 45 minutos. Considerando el viaje de ida y de vuelta, la movilidad diaria para las tareas productivas ocupa entre una hora y una hora y media, lo que no es tan significativo en comparación al

promedio de los traslados en Santiago. Según la CASEN 2015, en Santiago menos del 50% de los/as trabajadores/as se demora menos de media hora de su casa al trabajo, promediando 50 minutos de viaje. De todas maneras, se trata de un fenómeno de relevancia, pues la movilidad reduce drásticamente la capacidad de las personas para desarrollar otras actividades de tipo barrial, comunitario o de ocio.

Todas las mujeres que trabajan dentro de la comuna se trasladan caminando, lo cual se condice con los resultados de la última encuesta Origen-Destino, que señala que Independencia es la comuna de la Región Metropolitana que más se desplaza en medios no motorizados, el 56,3% de la población se moviliza caminando o en bicicleta.

Las trayectorias de las participantes duran entre 5 a 10 minutos máximo, exceptuando el recorrido de Joanne que dura aproximadamente 45 minutos. A la pregunta por las motivaciones para caminar, dicen que movilizan prioritariamente a pie por el alto costo del pasaje, pero también por los niveles de autonomía que da la caminata, señalan que eso implica que “no debes esperar ni quedar bajo el control de un chofer”, “controlas tus trayectos y tiempo”, “puedes ir observando las cosas que venden en la calle”, “puedes ir viendo la moda”, etc.

4.1.4 Anclajes y territorio de proximidad

Otro dato que llama la atención es el número de personas que habitan el hogar de las participantes, considerando la cantidad de hijos que señalaron tener (tabla 3), se presume que en las viviendas habitan formas de familia diversas, varios núcleos familiares o que se trata de viviendas donde se arriendan piezas a familias, grupos de afinidad y/o individuos.

Esto se puede deber a varias razones, pero identificamos al menos tres. Primero, a que usualmente las personas que migran son recibidas por familiares o amigos cuando llegan a Chile. De hecho, la mayoría de las entrevistadas declararon haber sido recibidas o haber recibido en algún momento a sus familiares. Segundo, a que conviven con la forma neoliberal de habitar, otras formas menos privatizadas y más comunitarias de vida, razón por la cual no es extraño que habiten familias extendidas en una sola vivienda. Tercero, por razones económicas y por las dificultades para arrendar, es posible que arrienden y subarrienden piezas con otras personas.

Evidentemente el hogar -como anclaje más próximo- es determinante en la movilidad de las personas. Será distinta la experiencia según la cantidad de personas que habitan el hogar, las relaciones que surgen entre ellas, la distribución de las tareas de cuidado, entre otras.

De ahí también a la importancia del tipo de vivienda desde el que se inicia y terminan los desplazamientos diarios. En esta investigación se quiso hacer una

comparación entre casa y departamento como anclaje. Lamentablemente, y por nuestra reciente aproximación en el tema, no se consideró dentro de las opciones la pieza, siendo que es una de las formas de habitar más común entre las personas migrantes. Así, aunque algunas marcaron la opción “otra” y señalaron que vivían en una pieza, puede ser que algunas respuestas “casa”, realmente sean una pieza (tabla 4).

Si bien, no profundizamos en el hogar como anclaje de la movilidad, surge como una línea de investigación interesante explorar las diferencias que surgen en la movilidad cotidiana al iniciar/terminar el recorrido desde/en una casa, una pieza o un departamento. Sobre todo, considerando la verticalización intensiva que hemos vivido en Chile durante las últimas décadas y su incidencia en la movilidad cotidiana.

Respecto del barrio, pudimos constatar que la cotidianidad de las mujeres transcurre principalmente en el barrio de La Chimba o en barrios aledaños. Como se señala en el apartado anterior, cinco de las mujeres señalaron trabajar en Recoleta y una en Independencia, delimitándose así un territorio de proximidad en un perímetro de no más de 7 kilómetros en los recorridos dentro del sector. En la misma línea, las dos mujeres cesantes realizan la mayoría de sus actividades en el barrio. En total el 57% de las mujeres realizan sus trayectorias habituales en el barrio de La Chimba. Si consideramos que trece de las catorce mujeres del focus group declararon caminar todos los días, podemos asumir que la mayoría de las participantes habitan las calles del barrio cotidianamente.

Tabla 4. Características del habitar

Nombre	Años en Chile	N° personas hogar	Vivienda	Comuna trabajo
Flora	11	7	Casa	Recoleta
Nicole	4	7	Pieza	Recoleta
Berta	2	6	Casa	Independencia
Daniela	5	7	Departamento	Las Condes
Vilma	1,8	7	Pieza	La Reina
Manuela	4	4	Casa	San Pablo
Joane	2	5	Casa	No aplica
Cecilia	12	5	Casa	Las Condes
Mariana	14	4	Casa	Recoleta
Nied	12	4	Pieza	Santiago centro
Teresa	20	4	Pieza	Recoleta
Macarena	4	2	Casa	Huechuraba
María	0,6	4	Departamento	No aplica
Javiera	11	7	Casa	Recoleta

Fuente: elaboración propia

Sumando a eso el tiempo que llevan estas mujeres en Chile, podemos inferir que muchas de ellas son grandes conocedoras del lugar, de sus virtudes y sus defectos, tanto o mejor que cualquier chileno o chilena, teniendo además la ventaja de haber habitado antes otro territorio.

Como pudimos apreciar en el focus group, tener un territorio de comparación, con el cual además siguen en contacto, les entrega buenas herramientas para analizar el barrio y realizar comparaciones con sus lugares de origen. A su vez, es una muestra rica en experiencias porque además de las mujeres que llevan varios años de residente, hay mujeres que vienen recién llegando lo que entrega una variedad de perspectivas.

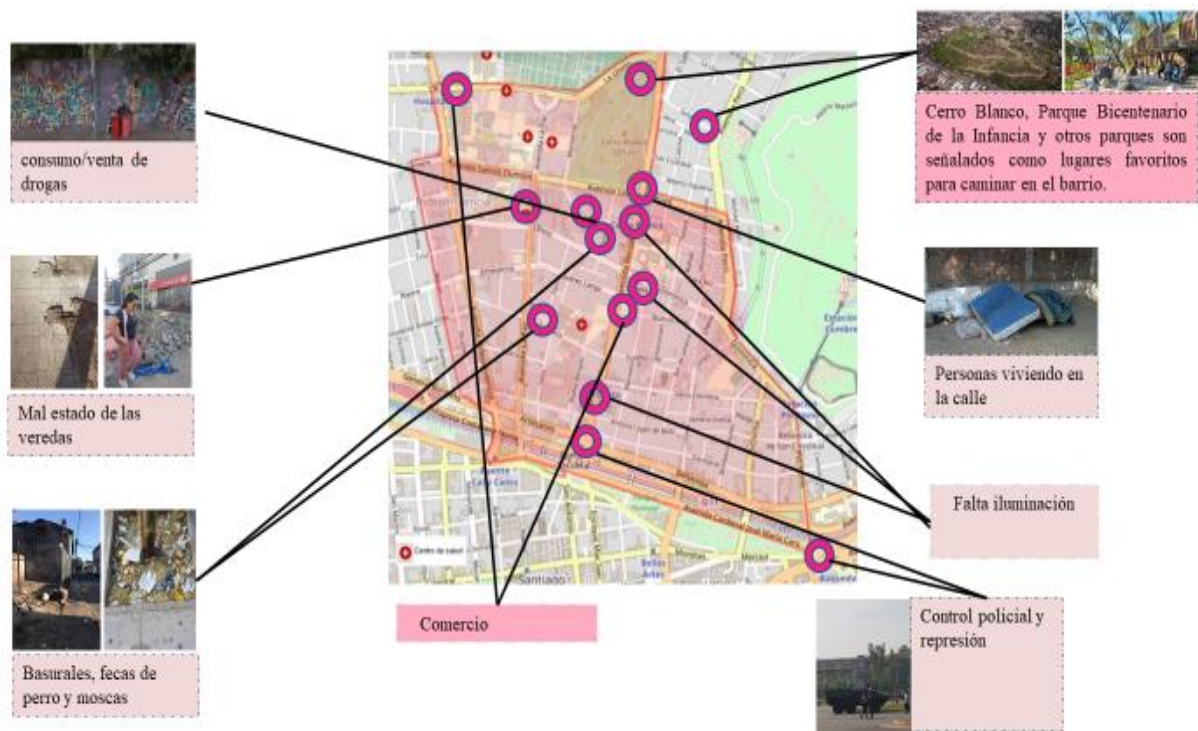
4.1.5 Sus percepciones y niveles de apego al barrio de La Chimba

La mayoría de las mujeres señala sentirse a gusto en su comuna y en particular, en el barrio en el que residen. Las más críticas son las mujeres haitianas, tanto en el grupo focal como en las entrevistas caminadas, sin embargo, también mencionan características del barrio que les agradan al momento de caminar. La primera característica que les agrada del barrio a todas las mujeres, y que fue mencionada en ambos grupos focales, es la cantidad y calidad de parques y plazas. En el grupo focal "A" se nombró en particular al parque Cerro Blanco y al parque ubicado en el bandejón central de Avenida Perú, incluso hubo una participante que señaló como un recorrido habitual la caminata recreativa desde su casa al bandejón de Avenida Perú (mapa 12 anexo N°2). En el grupo focal "B" también se mencionó la calidad de las áreas verdes como primera característica que les agrada del barrio al momento

4.1.6 Toque de queda (“auto”) impuesto a las mujeres y los cuerpos feminizados y otras limitaciones espaciales

La primera preocupación de las mujeres al caminar es la seguridad, sobre todo en la noche. Así, aun cuando consideran que habitan un barrio tranquilo, todas señalan que desde las 22:00, o incluso antes, dejan de sentirse seguras en las calles, estableciéndose así una suerte de “toque de queda” por razones de seguridad.

Figura 9. Mapeo colectivo



Fuente: elaboración propia

Refieren que eso se debe a varios factores (ver figura N°10). Primero, la falta de iluminación. Mencionan en particular tres lugares: el sector de Dominica con Recoleta; la iglesia de la Recoleta Franciscana y cerca del supermercado Tottus ubicado en avenida Recoleta N°806, donde varias señalan haber visto asaltos.

Segundo, que al ser un barrio comercial hay mucho tránsito durante el día, pero durante la noche al cerrarse el comercio hay pocas personas en el espacio público y eso les causa inseguridad. Sin embargo, no todas las actividades comerciales nocturnas les dan tranquilidad, refieren así que los alrededores de las botillerías son lugares que prefieren evitar.

Tercero, mencionan que de noche los hombres se “toman” el espacio, reuniéndose para tomar alcohol o consumir drogas, señalando como uno de los puntos conflictivos para ellas la intersección de la calle Olivos con la calle Charlin. Un par de ellas señalan como uno de los factores que inciden en la inseguridad del sector son las personas en situación de calle. Insisten que con eso no quieren decir que tengan que sacarles del lugar, pero sí que su estadía en el sector genera tensión entre estas personas, la policía y las personas que quieren que abandonen el lugar. Señalan que un par de veces desconocidos les han quemado sus artículos personales para echarlos del sector y eso les causa pena, rabia e impotencia.

La criminalización de la migración también ha tenido importantes efectos en la vida de las mujeres migrantes. Señalan que uno de los factores de inseguridad al caminar por las calles, especialmente para las que no tienen papeles, son los agentes del estado.

Joanne, haitiana, señala que la persecución de la venta y comercio en las calles, principalmente dirigida contra las personas migrantes, genera inseguridad a todas las personas que transitan por el lugar.

“Una vez iba con mi hija caminando por el lado de la Vega y llegó la policía, todos empiezan a correr, incluso las personas que tienen ollas con aceite hirviendo para vender comida. Eso me dio mucho miedo porque casi le dan vuelta el aceite encima”.

4.1.7 Condiciones ambientales del barrio

Otra de las cuestiones que se menciona durante el mapeo colectivo es la cantidad de residuos o basura que se acumula en las calles. Señalan que es un factor que desalienta la caminata y torna la experiencia desagradable no solo a la vista, pues hay moscas y malos olores. Nombran algunos microbasurales, mencionándose en ambos grupos la basura acumulada la calle Fariña en Recoleta.

Por otra parte, se diagnostica como un problema ambiental la proliferación de edificación en altura, tanto los edificios ya construidos, como los que se encuentra en construcción. Los edificios ya construidos generan grandes conos de sombra como en la calle Santos Dumont. Por su parte, los que están en construcción levantan una gran cantidad de tierra y “polvillo” que les generan alergias y les ensucian al caminar.

4.1.8 Principales conclusiones de los grupos focales

A partir de sus relatos, observamos que las caminatas de las mujeres migrantes en La Chimba tienen en común, primero, la centralidad del trabajo de cuidados. Gran parte de sus experiencias peatonales están destinadas a reproducir la vida de su entorno familiar y a realizar trabajos remunerados que son extensión de las tareas de cuidado.

Segundo, la mayoría ha comenzado a caminar de manera más intensa desde su llegada a Santiago. Señalan que más que por gusto lo han hecho por obligación, debido al alto costo de los pasajes de locomoción colectiva, la ausencia de vehículos motorizados familiares y la distancia de los tramos que recorren. Sin embargo, pese a que esta forma de moverse haya sido impuesta, a la mayoría le agrada como forma de desplazamiento.

Tercero, la percepción de la inseguridad por las noches. Todas refieren sentir temor en el barrio una vez que termina el día y relatan diversas estrategias espaciales para enfrentar el miedo, que van desde el andar acompañadas; cambiar la ruta usual por una que, aunque sea más larga esté más iluminada; pedir *uber*; pero principalmente, señalan que dejan de salir por las noches imponiéndose así un “toque de queda” a las mujeres de La Chimba.

Cuarto, que a medida que aumentan las redes sociales y comunitarias, el territorio se vuelve menos hostil, lo que implica una ampliación de las fronteras simbólicas y

el horario del “toque de queda” impuesto.

4.2 Caminando por el barrio de La Chimba. Cuatro entrevistas bajo la técnica del sombreado

En este apartado se conocerá la experiencia de Micaela de Perú, Angela de República Dominicana, Emma de Venezuela y Joanne de Haití. Las acompañaremos en uno de sus recorridos habituales, conociendo un poco de su experiencia y sentires al caminar por el barrio.

4.2.1 Micaela de Cerro Blanco-Trujillo

“Cuando vengo del trabajo me bajo del metro, camino hasta el colegio de A. (hijo mayor), luego me vengo a la casa, le doy una leche y luego me voy a recoger a mi otro hijo al jardín”

Micaela (36) es oriunda de la ciudad de Trujillo, Perú, llegó hace quince años a Chile y hace catorce a la comuna de Recoleta, lo que la convierte en la entrevistada que habita hace más tiempo en el barrio. Su primer destino fue la comuna de Estación Central, comuna que también se caracteriza por ser un territorio receptor de personas migrantes, pero al año decidió cambiarse a Recoleta por recomendación de un tío que vivía en el sector.

Micaela vive en la calle en Dr. Raimundo Charlin, lugar en el que vive con su cónyuge, su padre y sus dos hijos. Todos de nacionalidad peruana.

Según cifras del INE, el 2017 había 223 923 personas peruanas residentes en Chile, siendo, según C. Stefoni (2003), la emigración peruana el único caso donde las mujeres superan ampliamente a los hombres. Para ese entonces la proporción por

sexo era de 66 hombres por 100 mujeres.

Iniciamos la caminata junto con ella y sus dos hijos en una de sus experiencias peatonales cotidianas. Así, sin quererlo, sus hijos fueron también parte de la entrevista, pues no sólo caminaban a nuestro lado, sino que también a medida que íbamos conversando daban su opinión sobre el territorio y su experiencia al caminar por el barrio. En efecto, más de una vez aportaron con otras lecturas.

Figura 10. Fotografías calle Dr. Raimundo Charlin



Fuente: Google Earth

De hecho, cuando se le preguntó cuando se demora habitualmente de su casa a la escuela ella señaló que 10 minutos, mientras uno de sus hijos dijo que en realidad eran. Y el recorrido duró, en efecto, 15 minutos.

Según el estudio Ella se mueve segura, un 11% de las mujeres en Santiago viajan acompañadas, ya sea con niños o familiares, comparado con solo el 3% de los hombres (Allen, Cárdenas, Pereyra y Sagaris, 2019). En las entrevistas caminadas, dos de los cuatro caminantes hacen a lo menos dos recorridos caminando con sus hijos.

La calle Dr. Raimundo Charlin es una calle corta y curva, que va de poniente a oriente, desde Santos Dumont hasta Recoleta. En la vereda norte se encuentran casas con fachadas bien conservadas, de colores llamativos y habitadas mayoritariamente por personas migrantes. En la vereda poniente, hay un gran muro ciego pintado completamente con murales y por donde sobresale la vegetación del campus Química Olivos de la Universidad de Chile. Al oriente se ve el cerro San Cristóbal (Tupahue).

Mientras caminamos Micaela reflexiona sobre su decisión de venir a Santiago, cuenta que estudió técnico en enfermería en Trujillo, pero nunca se tituló. Acá vino a probar suerte como tantas/os otras peruanas/os que han migrado a nuestro país, lo que coincide con lo señalado por Tijoux (2007), “las peruanas que viven en Chile provienen principalmente de Trujillo, Chiclayo y Chimbote, tienen un nivel de escolaridad más alto que el promedio de las chilenas que trabajan en sus rubros, contando con educación básica, secundaria y en algunos casos universitaria” (p.3)

Figura 11. Panorámica calle Dr. Raimundo Charlin desde el oriente



Fuente: Google Earth, diciembre 2019

Micaela, como varias de las entrevistadas que tienen hijas/os/es bajo su cuidado, debe moverse de un lugar a otro encadenando una serie de tareas a realizar durante el día.

“Cuando vengo del trabajo me bajo del metro, camino hasta el colegio de A. (hijo mayor), luego me vengo a la casa, le doy una leche y luego me voy a recoger a mi otro hijo al jardín”. (Micaela)

Escuchando su relato, y observando su experiencia al caminar, hace sentido lo planteado por Zuchinni (2015) en relación a los desplazamientos de las mujeres:

“Siguen una pauta espacial del tipo poligonal porque encadenan varios viajes entre distintos lugares del espacio urbano, uno tras otro, para poder realizar todas las tareas relacionadas con el trabajo doméstico y el cuidado de personas y con el trabajo remunerado.” (p.78)

Micaela es la única entrevistada que trabaja fuera del barrio La Chimba y que

combina la caminata con el transporte público -metro-, pues es la forma más conveniente para llegar a las cinco casas a las que va durante la semana a hacer aseo.

Metro Los Leones, metro Escuela Militar y metro Manuel Mont son los destinos habituales. La casa más lejos queda en la comuna de La Florida. Señala que todas quedan relativamente cerca del metro, pues al bajarse de la estación correspondiente no debe caminar más de 10 a 15 minutos, lo que le agrada bastante, pues dice le gusta caminar. Cuando le preguntamos por su sensación al caminar señala:

“Es como relajante, porque uno camina (hace gesto de ir caminando con tranquilidad). A mí sí me gusta. A mí, a mi esposo. Siempre caminamos. También con los niños (...). Me gusta ir a mirar al centro. A mirar las tiendas, o salir con los niños a los juegos. Sí. Los fines de semana, vamos los sábados, a veces, porque los domingos nos vamos al parque. Entonces los sábados, salimos a caminar, sí, al centro. Más en esta época navideña.”

Cuando Micaela reflexiona sobre la caminata aparece como un momento de relajación y distensión, aun cuando caminata entre una hora y media y dos horas al día. Cuenta que además de realizar trayectos productivos, va de compras al centro de Santiago, a la Vega, al consultorio y al Parque Forestal. Convirtiéndose así en una conocedora por excelencia del barrio y sus entramados.

Mientras esperamos la luz verde para cruzar la calle me comenta algunas diferencias

que observa entre la movilidad cotidiana de las personas migrantes y de los chilenos:

“Los chilenos mayormente se movilizan en auto, en bicicleta, en moto y nosotros, mayormente, caminamos (...) Otra diferencia que ves con mi ciudad natal es que aquí hay semáforo, en cualquier lado donde tú ves, en cambio, allá no. Uno tiene que correr para que el carro no te atropelle o cualquier cosa. Entonces, siento que acá es como más ordenado, más tranquilo.”

Cuando se le pregunta por los principales contrastes entre el territorio actual y su territorio de origen, al igual que otras entrevistadas no encuentra, a primeras, grandes diferencias. Dice que en las calles de Trujillo había mucha tierra. En cambio, acá las calles y las veredas están más asfaltadas, aunque no en muy buenas condiciones. Lo que dificulta la caminata a personas con movilidad reducida, a las personas que transportan carros o a sus hijos en coche. O como dice su hijo mayor, dificulta también a quienes andan en scooter eléctrico.

Hay dos lugares considerados como displacenteros por las mujeres migrantes en el focus group: Dominica con Recoleta, y Charlin con Olivos por ser un lugar de venta y consumo de drogas. Ella está de acuerdo con esa lectura y agrega a ello la cantidad de microbasurales que hay en el lugar.

Lo que relata Micaela es una preocupación usual de las personas en nuestro país, según la Encuesta Nacional de Medio Ambiente (2018), se indica que uno de los principales problemas ambientales percibidos por la población es la basura, con un 29% del total de las respuestas.

Cuando hablamos sobre la seguridad es tajante en señalar que el barrio le parece un lugar tranquilo, señala que hay lugares en los que se siente más insegura por las noches.

“De noche prefiero tomar bus, o taxi porque sí, sí me da miedo. A no ser que sea acompañada con mi esposo, ahí sí puede ser, pero sola no, no me atrevo. Por- que igual como que se ha incrementado un poco la delincuencia en la noche. En el alumbrado público, también, hay una precariedad, si se le puede decir así”.

Figura 12. Fotografías de residuos y microbasurales



Fuente: Mariana Yañez, diciembre 2019.



Fuente: Google Earth, diciembre 2019.

Su estrategia así para ocupar el “espacio público” durante la noche, es cambiar la caminata por otra forma de movilizarse o bien, andar acompañada de un hombre. Micaela señala que se siente insegura particularmente por ser mujer.

“Las mujeres somos más indefensas que los hombres. No nos podemos defender ante un delincuente. Sé que asaltan a hombres y mujeres, pero las mujeres somos más susceptibles de nos puedan hacer algo.”

Luego asocia la inseguridad a la iluminación y a que es un barrio comercial por el cual no transita mucha gente de noche, tónica que se repite en zonas mixtas que conviven con estacionamientos, empresas, bodegas, etc. Como señala el estudio “Nocturnas”:

“[E]l diseño de las áreas, de sus espacios públicos e intermedios, influye en la sensación de miedo, derivado de la monofuncionalidad de esas zonas. En polígonos industriales(...), la falta de diversidad de actividades y usos mixtos también va ligada a un diseño que se aleja de la escala de quien camina; son zonas con calles donde la prioridad es para el tráfico rodado, con avenidas anchas, no siempre bien iluminadas, con grandes deficiencias de transporte público (...) y donde no ves a casi nadie caminando en la noche.” (p.45)

Figura 13. Cerro Blanco (Apu Wechuraba)



Fuente: Google Earth, diciembre 2019.

Figura 14. Fotografías del barrio de Micaela



Fuente: Google Earth, diciembre 2019.

Pese a la sensación de inseguridad por las noches, a Micaela le gusta el barrio sobre todo por la tranquilidad con la que se vive durante el día. Quizás esto tiene directa relación con que es un barrio habitado, pero no congestionado y con que es un sector bastante apropiado por la comunidad peruana de la que es parte. Quizás por eso mismo es que refiere que no se ha sentido nunca discriminada en el barrio, aunque no desconoce esta realidad:

“Mira, yo, gracias a Dios, no he tenido la oportunidad de chocarme con personas que me discriminen. Al contrario, todas las que yo conozco me han tratado bien y no. Lo he visto sí, con las personas haitianas. Mucho. Eso será por el color de la piel, no

sé. Pero, sí. Hay mucha—cómo se le llama- ¿xenofobia?”

Cuando hablamos de la revuelta popular señaló que no cambió mucho su movilidad, principalmente por su horario laboral. Sin embargo, cuando empezamos a ahondar en los cierres de estaciones de metro recuerda que durante las primeras semanas si hubo cambios:

“Claro, cuando cerraron el Metro Cementerios, el Metro Cerro Blanco, me bajaba en Metro Patronato y caminaba. Porque a veces se intercalan. Cierran el Metro Cerro Blanco y abren este, Patronato, pero si no pueden abrir el Metro Patronato, entonces como que se intercalaba el Metro. En la tarde sí afecta, a las personas que salen tarde. Pero a mí, por mi horario de trabajo, no.”

Figura 15. Metro y entorno barrial del trabajo remunerado



Fuente: Mariana Yañez, diciembre 2019.

Tomamos el metro en la Estación Patronato de la línea 2 hasta Los Héroes para combinar en la línea 1 hasta la estación Los Leones. Nos bajamos nueve estaciones después, aunque ya ahora son ocho estaciones, porque ya no se detiene en Estación Baquedano.

Al salir el paisaje es evidentemente distinto a sus barrios de origen Recoleta-Trujillo. La cantidad de áreas verdes y, por lo tanto, la sensación térmica al caminar por el lugar. El estado de calles y veredas.

Parece que tienen mucho más en común Trujillo y Recoleta, dos territorios alejados por miles de kilómetros, que Providencia y La Chimba, aun cuando son parte de una misma ciudad. Lo que no sorprende considerando las cifras de desigualdad urbana de nuestro país, producto de décadas de planificación urbana en función del lucro y no de las necesidades de las grandes mayorías.

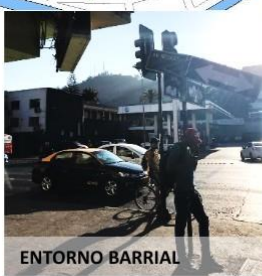
Figura 16. Cuadro resumen caminante 1

Entrevista caminante N°1 recorridos en barrio la chimba

COMUNA DE RESIDENCIA	RESTRICCIONES AUTOIMPUESTAS	¿NOTAS DIFERENCIAS EN "EL CAMINAR" DE CHILENAS E INMIGRANTES?
RECOLETA	TOQUE DE QUEDE AUTOIMPUESTO POR LAS NOCHES	
ESTADO CIVIL / HIJOS (as)	MEDIOS DE TRANSPORTE HABITUALES	
CASADA / 2 HIJOS	METRO Y CAMINATA	
FRECUENCIA DE CAMINATAS	NACIONALIDAD / CIUDAD DE ORIGEN	<p>Los chilenos mayormente se movilizan en auto, en bicicleta, en moto y nosotros, mayormente, caminamos (...). Otra diferencia que ves con mi ciudad natal es que aquí hay semáforo, en cualquier lado donde tú ves, en cambio, allá no. Uno tiene que correr para que el carro no te atropelle o cualquier cosa. Entonces, siento que acá es como más ordenado, más tranquilo."</p>
DIARIO CON LOS 2 HIJOS	PERUANA/ TRUJILLO, PERÚ	
EDAD /	TIEMPO RESIDIENDO EN CHILE	
36 AÑOS	15 AÑOS	
PROFESIÓN / OCUPACIÓN	TIPOLOGÍA DE VIVENDA	
TRABAJADORA CASA PARTICULAR	CASA EN CITÉ	

Percepción espacial

- ELEMENTOS POSITIVOS DEL BARRIO**
TRANQUILIDAD, COMERCIO, ZONAS RECREATIVAS, REDES.
-
- ELEMENTOS NEGATIVOS DEL BARRIO**
* MICROBASURALES
* INSEGURIDAD POR LA NOCHE
-
- CAMBIOS IMPORTANTES POST 18OCT**
"CUANDO CERRARON EL METRO CEMENTERIOS Y CERRO BLANCO, ME BAJABA EN METRO PATRONATO Y CAMINABA"
- PERO EN GENERAL NO AFECTA SUS HORARIOS



Estrategias espaciales

Durante la noche cambia la caminata por otra forma de movilizarse o bien, anda acompañada de un hombre.

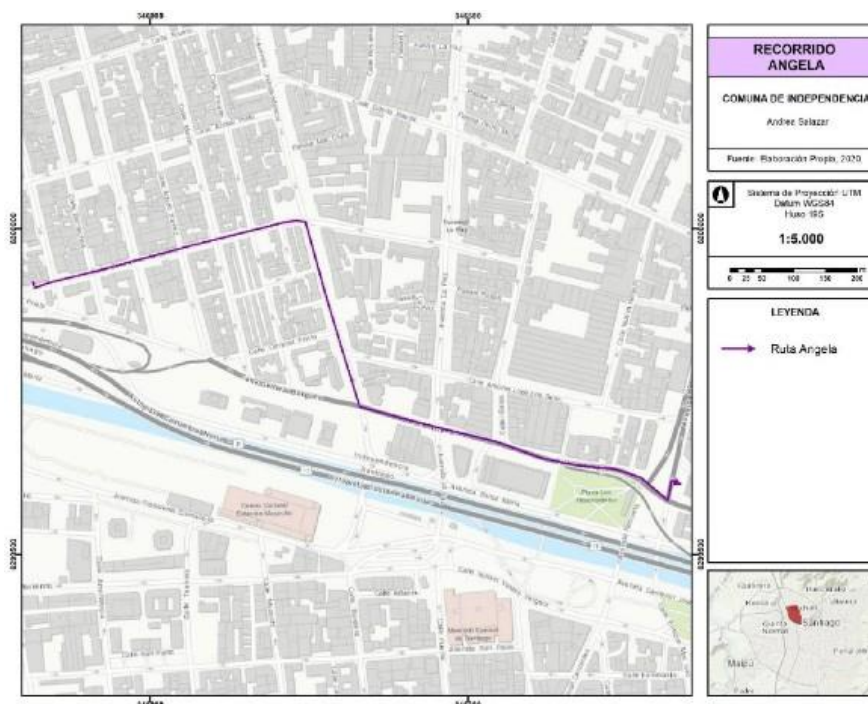


4.2.2 Ángela de Matancita de Nagua y Cal y Canto

“Yo le digo a mi niño (su hijo) que aquí en Chile he caminado más que Kung Fu”.

Angela (48) llegó hace ocho años a Chile, es dominicana⁸, una comunidad numerosa, pero sumamente invisibilizada. A diferencia de Micaela llegó sola y sin conocer a nadie. Cuenta que el señor que le “hizo el viaje” le mintió, le dijo que la iba a recibir, pero eso nunca pasó. A partir de eso tuvo que ingeniársela.

Figura 17. Mapa recorrido Angela



Fuente: elaboración propia.

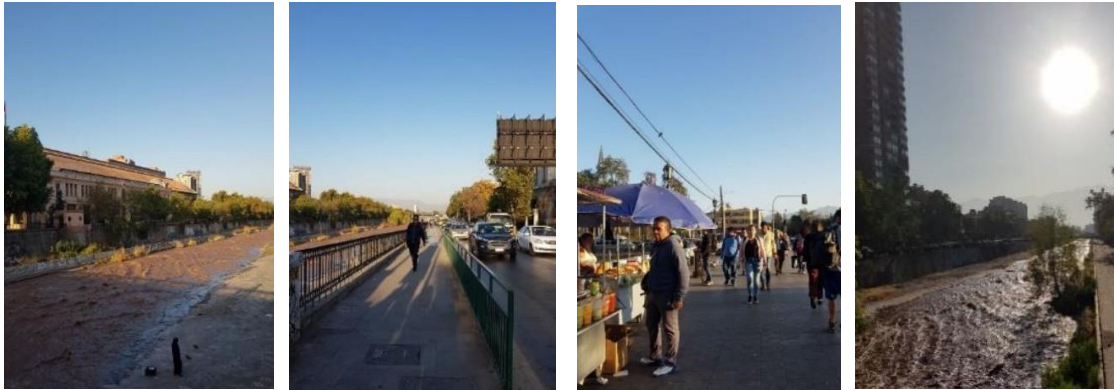
⁸ El 2014 el DEM realizó una estimación del número de personas extranjeras residentes en el país, que estableció que en Chile los/las inmigrantes alcanzarían casi las 411.000 personas. El colectivo dominicano se compondría para esa fecha de 2.510 personas, lo que equivaldría al 0,6% de los inmigrantes residentes.

Para llegar a la casa de Angela atravesamos el puente Cal y Canto, puente que durante las mañanas ve pasar a cientos de personas en dirección al metro, a los paraderos de buses o directamente a sus trabajos. Un par de personas paran en los carritos de comida a desayunar sopaipillas, empanadas de queso o completos.

No seguimos las indicaciones del GPS, aunque la verdad es que en varias ocasiones las mujeres no lo hacemos, sobre todo si es de noche, porque lamentablemente no distingue entre calles peligrosas para las mujeres y no. Al principio nos lamentamos, porque evidentemente era un camino más complicado. Pero fue una buena idea seguir la intuición porque se pudo experimentar en carne propia lo difícil que es para los y las peatonas caminar por el borde de la Avenida Santa María.

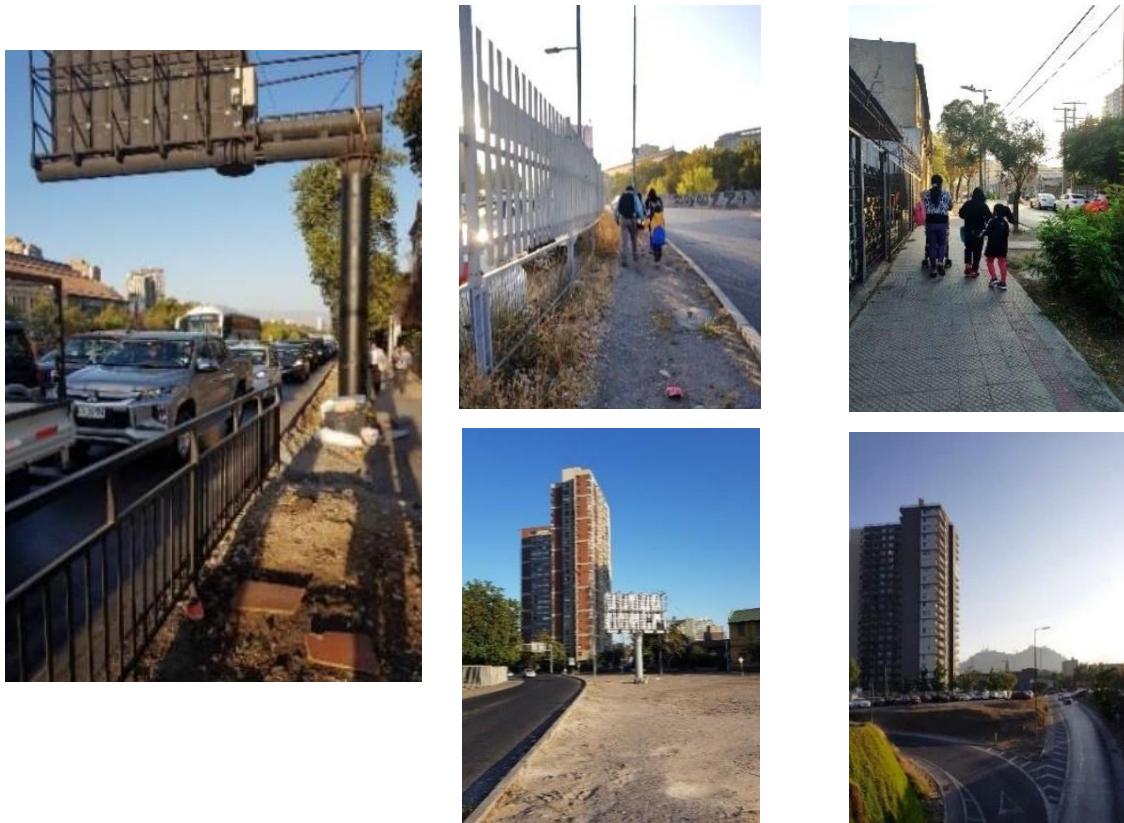
Desconocemos como era el territorio antes de la construcción de la Costanera Norte – y no es resorte de esta tesis investigarlo-, pero sin lugar a duda dividió el barrio y hace extremadamente difícil y también peligroso el caminar por el sector.

Figura 18. Fotografías Puente Cal y Canto



Fuente: Andrea Salazar, enero 2020.

Figura 19. Entorno Autopista Costanera Nore y Avenida Santa María



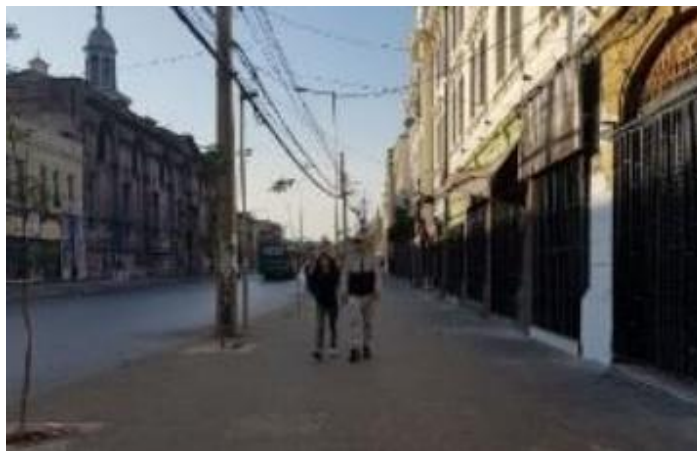
Fuente: Andrea Salazar, enero 2020.

Esperamos a Angela unos minutos en la esquina de Escanilla con Lastra, pudiendo así observar que muchas mujeres caminan a esa hora por el barrio, la mayoría de las veces con una/o/e o más niños a su cargo.

Angela vive sola y no tiene personas bajo su cuidado de manera presencial. Decimos de manera presencial, porque tiene un hijo de 19 años en República Dominicana y aunque no lo cuida directamente, también participa en su cuidado de manera virtual. Esta forma de cuidados ha sido analizada en los estudios migratorios, haciendo una importante contribución en conceptualizar las cadenas globales de cuidados y afectos, las maternidades transnacionales, entre otros fenómenos relacionados con el trabajo reproductivo realizado por las mujeres migrantes. (Hondagneu-Sotelo, Estrada y Ramírez, 2011).

Ese día de enero salió a las 8:00 horas, como todos los días, para caminar por calle General de La Lastra hasta avenida Recoleta, lugar donde trabaja controlando los parquímetros. Señala que aun cuando entran a las 9:30 horas, la mayoría de sus compañeras/os de trabajo llegan una hora antes para tomar desayuno juntas/os.

Figura 20. Entorno barrial General de La Lastra



Fuente: Andrea Salazar, enero 2020.

Nos demoramos 30 minutos aproximadamente en una caminata relajada y una conversación muy amena, que, a ratos, se vio interrumpida por varios obstáculos producto de la gran cantidad de arreglos que se están realizando en calle Artesanos.

En el camino vemos muchas personas caminando hacia el metro, otras comenzando a abrir sus locales comerciales y unas cuantas tomando desayuno en los puestos de calle Artesanos.

Angela tiene ya dos migraciones en el cuerpo. La primera vez tuvo que migrar desde Matancita de Nagua a la ciudad para poder estudiar administración. Situación que se repitió con 6 de sus 8 hermanas/os que hoy son profesionales.

El pueblo de Matancita de Nagua está localizado en el nordeste de la costa de la península de Samaná en República Dominicana, y aunque es un territorio completamente distinto al nuestro, hay dos cuestiones – al menos- en común: vivió uno de los terremotos más grandes del siglo XX y vivió una dictadura.

Sin embargo, Angela no refiere ni a la dictadura ni al terremoto. Cuando habla de similitudes y diferencias lo primero que dice es que acá caminamos. O al menos, que ella anda mucho más a pie y cree que eso tiene que ver con los medios de transporte utilizados. Dice que allá casi no caminaba, porque vivió muchos años en un pueblo pequeño y su familia tenía una motoneta.

Dice que le gusta caminar, *“yo le digo a mi niño (su hijo) que aquí en Chile he caminado más que Kung Fu”*. Sin embargo, más que una decisión es porque el pasaje es muy caro y muchas veces no tiene no tiene dinero para pagar locomoción.

Angela anda a paso lento y relajado, y tal como señaló una mujer haitiana en el focus group, refiere que las/os chilenas/os caminamos muy acelerados:

“Aquí los chilenos dicen, me decían antes, ustedes los dominicanos andan como si estuvieran paseando (muy lento). Porque antes yo caminaba al paso, pero ahora ya ando más rápido”.

Cuando Angela sale de su casa lo hace generalmente por el barrio. Va a comprar a la Vega, a los bazares más cercanos y los días domingo sale de paseo con sus amigas también por el sector. Va a reuniones con mujeres feministas en Epicentro, local ubicado cerca de Plaza de Armas, o al Sindicato al que pertenece.

Mientras caminamos se saluda con un par de personas. Nos llama la atención lo efusivo de uno de los saludos. Ella se ríe y dice que así se saluda con los compatriotas. Cuenta que acá los chilenos piensan que cuando se saluda con alguien afectuosamente es porque son “pololos”, pero señala que es simplemente que son más cariñosos que nosotres con sus coterráneos.

Casi finalizando el recorrido dice que le gusta el barrio, aunque muchas personas dicen que es peligroso. Sin embargo, ella no ha experimentado ninguna situación de peligro, cuestión que tiene que ver quizás -dice ella- con que no sale mucho, pues va en general de la casa al trabajo y del trabajo a la casa.

“Yo casi en la noche no salgo, porque como dicen que es peligroso”. Sin embargo, aun cuando dice no salir mucho por las noches y que nunca le ha pasado nada, su principal recomendación en materia de planificación territorial es la seguridad, sobre todo en las noches.

“A mí no me ha pasado nada, pero sé de la experiencia de otras personas. Por eso me preocupa la seguridad, no por mí, porque yo no ando de noche, pero me parecería bien que las calles sean más seguras. Eso no implica que haya más policías”.

Figura 21. Obstáculos y/o limitaciones espaciales del barrio



Fuente: Andrea Salazar, enero 2020.

Cuando hablamos de la revuelta popular, señala estar de acuerdo con las protestas. Sin embargo, le preocupa que vaya a haber un incendio cerca de su casa. Cuenta que un momento personas del barrio iban a prender unas barricadas, *“pero los vecinos dijeron que mejor no quemaran nada ahí, porque hay una bomba de bencina.”*

Dice que su movilidad no ha cambiado tanto después de la revuelta de octubre, debido a que se mueve principalmente caminando por el barrio. Lo que sí le preocupa es la estabilidad laboral, cree que la situación va a empeorar, porque *“este estallido social no ha terminado”*.

Luego de la realización de esta entrevista estaba a la espera de su solicitud para la residencia definitiva y le fue bien, puede quedarse cuatro años más, relativamente tranquila y sin la presión del estado chileno.

Figura 22. Fotografías del barrio de Ángela



Fuente: Andrea Salazar, enero 2020.

Figura 23. Cuadro resumen caminante 2

Entrevista caminante N°2 recorridos en barrio la chimba

COMUNA DE RESIDENCIA	RESTRICCIONES AUTOIMPUESTAS	<p>¿NOTAS DIFERENCIAS EN "EL CAMINAR" DE CHILENAS E INMIGRANTES?</p> 
INDEPENDENCIA	TOQUE DE QUEDE AUTOIMPUESTO POR LAS NOCHES COSTO DEL PASAJE ALTO, OPTA POR CAMINAR	
ESTADO CIVIL / HIJOS (as)	MEDIOS DE TRANSPORTE HABITUALES	
SOLTERA /1 HIJO	CAMINATA	
FRECUENCIA DE CAMINATAS	NACIONALIDAD	
A DIARIO, NORMALMENTE SOLA	DOMINICANA	
EDAD	TIEMPO RESIDIENDO EN CHILE	<p><i>"Aquí los chilenos dicen, me decían antes, ustedes los dominicanos andan como si estuvieran paseando (muy lento). Porque antes yo caminaba al paso, pero ahora yo ando más rápido".</i></p>
48 AÑOS	8 AÑOS	
PROFESIÓN / OCUPACIÓN	TIPOLOGÍA DE VIVENDA	
TRABAJADORA <u>PARQUIMETRO</u>	PIEZA CASONA	

Percepción espacial

ELEMENTOS POSITIVOS DEL BARRIO

TRANQUILIDAD, COMERCIO, ZONAS RECREATIVAS, EQUIPAMIENTOS, CENTRALIDAD.

ELEMENTOS NEGATIVOS DEL BARRIO

COSTOS POR CONCEPTO DE DESPLAZAMIENTO:

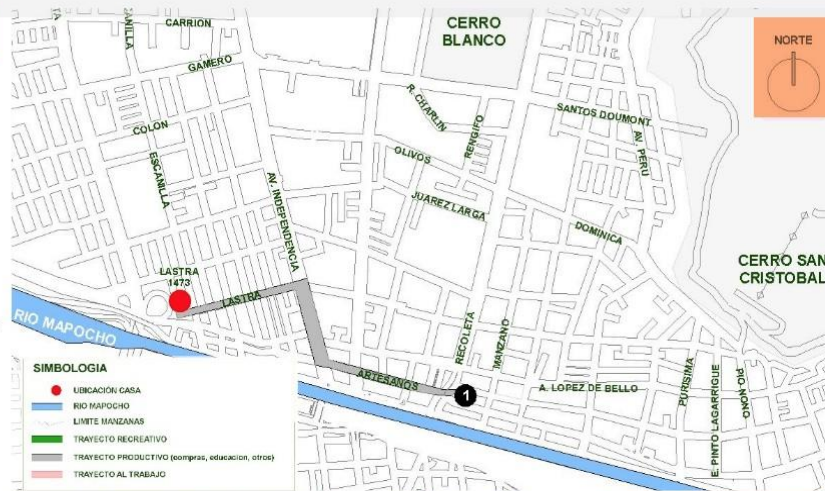
- PASAJES MUY VARIOS Y MUCHAS VECES NO TIENE DINERO SUFICIENTE PARA PAGAR LOCOMOCIÓN

SEGURIDAD:

* INSEGURIDAD POR LA NOCHE

CAMBIOS IMPORTANTES POST 18OCT

TEMOR A BARRICADAS PORQUE VIVE FRENTE A UNA BOMBA DE BENCINA, PERO EL CIERRE DEL METRO NO LE HA AFECTADO PUES ES MUY CARO Y NORMALMENTE CAMINA, ESTÁ ACOSTUMBRADO INDICA

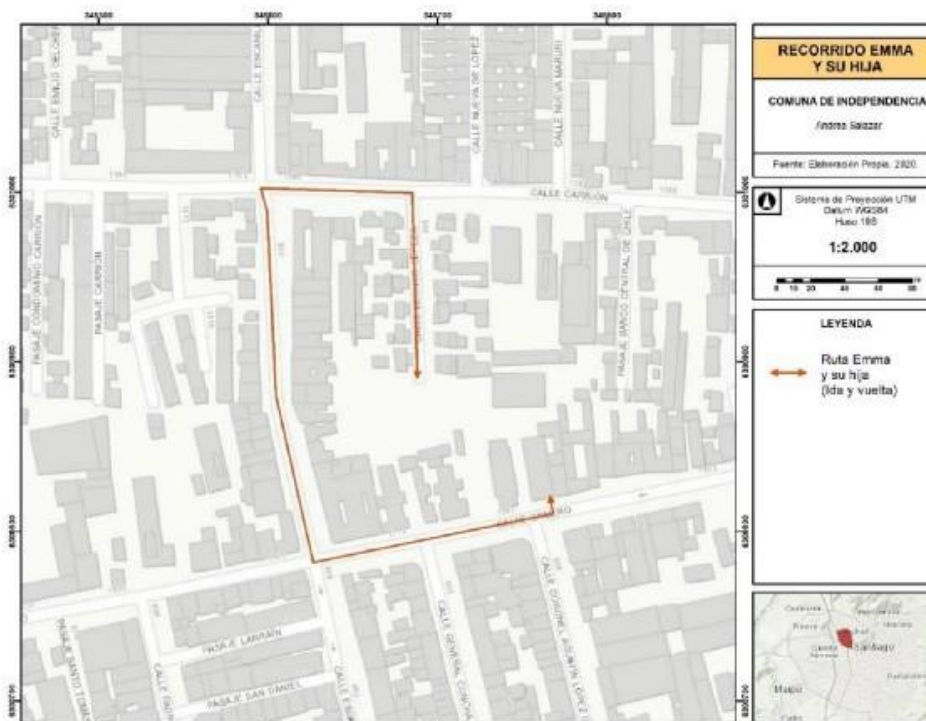


4.2.3 Emma de Leonor Cepeda y Caracas

“La reproducción del hogar es a pie. Yo no digo que yo voy a agarrar un Uber ni un Metro para ir a hacer mercado o para... no, nada. Es todo a pie. Todo. (...) Pero antes de llegar a Chile no me gustaba caminar, aprendí [risas]”

Emma (37) es la entrevistada que lleva menos tiempo en Chile. Llegó con su familia hace solo 10 meses desde Caracas a la comuna de Santiago centro donde vive su sobrino. Al mes encontraron un departamento relativamente nuevo en Recoleta, donde vive con su marido y su hija.

Figura 24. Mapa recorrido Emma y su hija



Fuente: elaboración propia.

Es licenciada en educación y tiene una maestría en gerencia educativa. Acá aún está buscando trabajo remunerado e intentando resolver algunos “problemas con los papeles”, cuestión que vemos se repite en casi todas nuestras entrevistadas.

Se levanta temprano y su horario depende principalmente de la hora a la que se levanta su marido y su hija.

“Hay semanas que me levanto a las cinco, porque tengo que hacerle el desayuno a mi esposo que se va y además el almuerzo, porque vuelve a llegar tarde. Y los otros días, normalmente siempre a las siete de la mañana. Porque tengo que hacer el almuerzo; recibo niñas para darles clase, entonces me levanto a las siete de la mañana”

Figura 25. Imágenes territorio de proximidad de Emma



Fuente: Google earth,, enero 2020.

Nos juntamos en la puerta del edificio y caminamos con ella a buscar a su hija al colegio, trayecto en el que se demora 25 minutos caminando ida y vuelta. Al igual que las otras entrevistas suele hacer los recorridos caminando, Sus trayectos generalmente son a la escuela, a hacer las compras de la casa y a entrenar volleyball en avenida Recoleta. Si el recorrido es un poco más largo usa el metro. Pero si es cerca va a pie principalmente para no gastar en el pasaje.

También le gusta el barrio, principalmente porque lo encuentra bonito, encuentra bonito el colegio y dice, que como en todo, “hay sitios más abandonaditos que otros”. Pero que de este lado – haciendo referencia a Recoleta respecto a Independencia- le parece que está bien “chévere”.

También le gusta porque todo cerca y puede ir caminado. Con eso se refiere principalmente a los supermercados; al Mall; a los bancos; a la escuela de su hija y al colegio donde entran vóleibol. Sin embargo, señala que si quiere salir a pasear debe salir del barrio, pero que en general “todo, todo, es aquí”.

A diferencia de las otras entrevistadas dice que va poco a la Vega porque, aunque le queda cerca, le cansa el carrito y no le gusta ir sola.

“¡Porque me cansa el carrito y todo eso! Entonces, como mi esposo vive trabajando, entonces no me gusta ir sola, y a veces prefiero ir a la feria, o comprar por aquí en las bodegas la harina que nosotros compramos para hacer arepas, y el encuentro aquí mismo”

El recorrido que hacemos para ir a buscar a su hija es relativamente corto y dice casi siempre usa el mismo camino. Si llega a cambiar de recorrido es para realizar “de pasada” otras actividades domésticas y de cuidado.

“Siempre me voy por aquí o, a veces que quiero ir a la panadería, entonces lo que hago es que no me voy por aquí sino me doy la vuelta por allá y llego por aquel lado”

Otra variable que cobra incidencia para decir que ruta tomar es el clima. Si hace calor elige la vereda de la sombra y al revés en invierno, cuando prefiere caminar por el sol.

Al igual que las otras entrevistadas Emma no caminaba en Caracas, debido a que usaba otros medios de transporte, que acá no puede usar.

“No caminaba, porque allá teníamos auto [risas] y entonces de verdad era poco lo que caminaba. De hecho, cuando llegamos aquí, me pegó un poquito caminar tanto porque allá no más nos montábamos en el auto y llegaba al trabajo, volvía, bajaba hasta donde mi mamá -que era donde me le cuidaba (a su hija), porque trabajaba todo el día. La buscaba, subía y me iba para mi casa, pero teníamos auto y de verdad no caminaba.”

Emma cree que las chilenas somos más deportistas que las venezolanas. Eso porque andamos más en bicicleta, en patines, scooters y otros. Piensa que eso tiene que ver con el relieve, porque su barrio es mucho más plano que el barrio en el que vivía en Caracas.

“En Venezuela, pues, ya es un poco subidas, bajadas. Pero allá tú no ves patines en la calle, no ves bicicletas. La gente en bicicleta si no es que, de repente, a un parque de paseo. Pero aquí es muy distinto. Totalmente distinto.”

Al igual que las otras entrevistadas dice sentirse cómoda en el barrio y que no ha experimentado ningún tipo de discriminación.

“Siempre lo he dicho, los chilenos nos han tratado muy bien. Hay personas que tienen otro... pero a nosotros, nunca hemos tenido ningún problema. Tengo amigas chilenas y me caen super bien. Se la llevan bien conmigo, son muy amables. O sea, no. me parece que todo bien. Nos han recibido muy bien.”

Cuando le preguntamos qué le desagrada al caminar por el barrio insiste en que le parece todo lindo, pero quizás más problemáticos del sector, la basura. Dice que a veces se acumula basura en las calles y que eso no le gusta, pero no responsabiliza a las autoridades o a la comunidad en general, si no a las personas que ensucian la calle.

Figura 26. Fotografía microbasurales



Fuente: elaboración propia

Dice que el problema es principalmente porque las personas no hacen ese aseo frente a su casa.

Manuela se siente segura en las calles de su barrio, dice no haber vivido nunca una mala experiencia y que quizás siente algo de temor cuando ve alguna persona “indigente”, pero del resto no. Sin embargo, reconoce que es poco lo que sale de noche. Dice que para ella ya es tarde las ocho, ocho y media y quizás si anduviera de “noche noche” – con eso hace referencia a la madrugada- sí le daría un poco de miedo, pero no porque le haya pasado algo, sino porque de noche es muy solo y muy oscuro. Señala que si saliera de noche cambiaría el recorrido que hace habitualmente y usaría las calles que ella sabe están más alumbradas.

Cuando hablamos del estallido social, a diferencia de las otras entrevistadas, dice que sobre todo le da lástima porque Santiago era una ciudad muy bonita, “muy cuidada”. Sin embargo, no quiso ahondar en su reflexión, “no soy quién, de repente,

para opinar sobre las cosas porque eso les corresponde a ustedes”.

Le preguntamos si le había afectado en sus dinámicas cotidianas y dijo que no mucho, sin embargo, al profundizar pudimos notar que, si bien no le afectó directamente, al afectarle a su marido también modifica sus horarios y tareas, producto de las redes de interdependencia que se generan dentro de la familia.

“A mi esposo si le tocó fuerte. Porque por lo menos él salía a trabajar a las diez de la noche y había el Metro hasta las once y media. Ahora le toca salir. A veces le toca caminar y llega aquí a las doce, o le toca a veces, de repente, agarrar un Uber, o le toca salir corriendo, pero si ya no llega a las mismas estaciones de Metro sino le toca hacer otras cosas. A él sí le afectó un poquito más.”

Emma no siente miedo como el resto de las entrevistadas, si no, un poco de tristeza. Lo que está directamente relacionado con los motivos de su migración. “Venimos de una ciudad y de un estallido social, por eso estamos aquí. Esto, si no, pues estaríamos en Venezuela”. Dice que en particular se vinieron por su hija, porque querían llegar a un lugar que les diera mejores oportunidades. Cuenta que pasaron unos días “por allá” – haciendo referencia a la plaza de la dignidad- y su hija le dijo: “Mamá, cómo está esto tan feo”. A lo que ella respondió “Sí, mami, pero bueno. Ya lo arreglarán”.

Figura 27. Cuadro resumen caminante 3



Figura 28. Fotografías **Plaza de la dignidad** durante las jornadas de protesta 2019



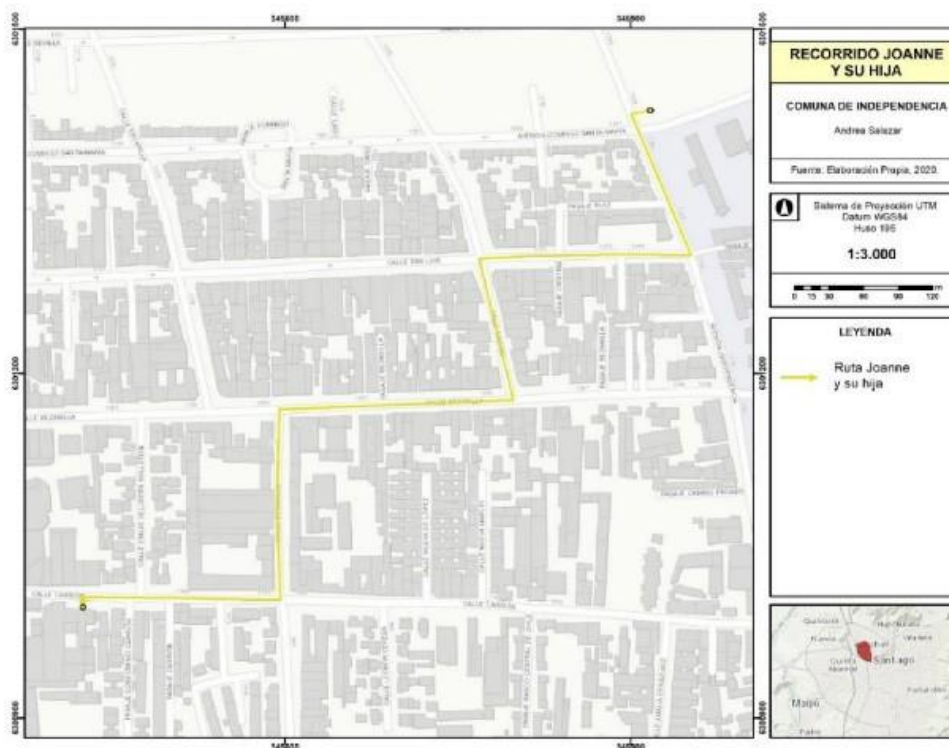
Fuente: Andrea Salazar, octubre, noviembre 2019.

4.2.4 Joanne de Hospitales- Petition Ville

No fue fácil encontrar dentro de nuestras redes a una mujer haitiana que hablara castellano y que quisiera/pudiera ser parte de esta investigación. Fue a través de Jessica –traductora castellano/kreolé- que llegamos a Joanne (28), mujer haitiana residente hace cuatro años en el barrio de La Chimba.

Por dificultades para coordinar, tuvimos que hacer la entrevista con Joanne exactamente al revés, es decir, en la tarde -al finalizar la jornada laboral- desde su trabajo a su casa.

Figura 29. Mapa del recorrido de Joanne y su hija



Fuente: elaboración propia

Nos juntamos un lunes de enero a las 17:00 en el Consultorio Agustina Cruz Melo, ubicado en avenida Independencia con avenida Santa María, lugar donde trabaja hace 3 años con 7 meses.

Caminamos junto a su hija Mila (4), quien también fue parte de este recorrido, ya que asiste a la sala cuna Gabriela Mistral donde van los y las niñas del personal del consultorio. No alcanzamos a caminar ni media cuadra cuando Mila le pidió que la llevara sobre los hombros. Mientras la tomaba dijo que llevarla en brazos o en hombros era algo habitual, porque no le gusta mucho caminar. Aunque se cansa, dice que prefiere llevarla así que llevarla en coche, pues tiene que ir de a poco acostumbrándola a caminar ahora que va a ir a la escuela. Así, inmediatamente concluimos que no es una trayecto relajado o paseado, sobre todo por la cantidad de obstáculos que tiene Joanne para caminar.

figura 30. Joanne y su hija caminando por el barrio



Fuente:Andrea Salazar, noviembre 2019.

Lo primero que nos comenta es que avenida Independencia lleva bastante tiempo en reparaciones. Pudimos constatar que eso ha generado una gran cantidad de polvo – que dice le ha causado alergia- y mucho ruido ambiental.

Producto de la construcción y una gran cantidad de escombros, en varias ocasiones se debe caminar esquivando obstáculos para pasar entre las mallas, los postes y la basura. Caminamos por la calzada de avenida Independencia que se encuentra cerrada como la mayoría de las personas que transita por ahí. A los pocos metros, nos cruzamos con una retroexcavadora que remueve tierra de un lado al otro. Joana comenta que “cuando uno usa un zapato nuevo y camina por acá al rato está todo sucio”.

Durante el camino nuestra principal interacción con el resto de las personas se da a través de Mila que saluda a los trabajadores de la construcción, a los conductores y a las personas que pasan cerca de ella. Joanne no se encuentra con personas conocidas, lo que tiene sentido considerando lo que cuenta después: la mayoría de sus amistades no viven en el barrio.

Cuando Joanna llegó a Chile llegó a Independencia, a la calle Sevilla – entre Fermín Vivaceta e Independencia-, a solo unas cuadras de su residencia actual. No conocía mucho de Chile, ni de Santiago, pero su “pololo” de ese entonces vivía en el sector y se fue a convivir con él.

Cuenta que su casa actual – hacia dónde vamos – se ubica en la Calle Emilio

Oelckers, pero de inmediato dice que para ella su lugar de residencia no es una casa:

“Para mí no es una casa porque no tiene ventana, no tiene patio. Tiene dos pie- citas, el living, la cocina, pero para mí no es una casa.”

Cuando se cruza avenida Independencia se puede tener un poco más de sombra, antes el calor agobiaba bastante. Señala que en invierno las condiciones también son algo adversas si está lloviendo, pero dice que afortunadamente sus compañeras de trabajo le ofrecen llevarla en auto, porque, aunque sean pocas cuadras con su hija es difícil.

Cuenta que el trayecto que realizamos es el que hace más seguido, pues no sale mucho y aunque le gustaría, por ejemplo, ir de compras, prefiere no hacerlo para no gastar.

Al pasar por la calle Carrión, Mila comienza a gritar para que nos vayamos por ahí. Joanne dice que da lo mismo la calle que elijamos, así que decidimos seguir la ruta que nos sugiere su hija.

Figura 31. Personas caminando por Av. Independencia



Fuente:Andrea Salazar, enero 2020

Figura 32. Imágenes Metro Hospitales



Fuente: Andrea Salazar, enero 2020

En la calle Carrión está ubicada la 30° Comisaría de Radiopatrullas de Carabineros de Independencia. Esta ocupa casi toda la manzana, marcando fuertemente el barrio con su presencia, pues además de sus instalaciones, frente a ella hay casas de carabineros.

Otra cuestión que llama la atención del barrio es la gran cantidad de edificios en

construcción. Justo frente a la comisaría se construye un mega edificio, causando las típicas molestias a la vecindad: ruidos, polvo, escombros y atochamientos producto de la salida de vehículos del lugar. Joanne dice que lo más le preocupa es que en espacios tan reducidos pueden construir edificios tan grandes y con tantas personas.

Al igual que las otras entrevistadas, refiere que se mueve mucho más a pie que en su barrio de origen. Esto se debe a que en Haití era comerciante y como debía moverse con dinero prefería andar en un vehículo motorizado. Dice que en Haití las distancias eran más largas y por eso usaba el transporte público. En cambio, acá las rutas que realiza son más cortas y por ello es que su movilidad, en general, es a pie. Sólo en algunas ocasiones sale del barrio para ayudar a sus amigas en labores de traducción, pero tampoco suele ser en comunas tan distantes a Independencia.

Refiere que una de sus principales recomendaciones en materia de planificación territorial es que se considere la seguridad. Dice que aun con la comisaría al frente le da miedo caminar por el sector, sobre todo en las mañanas de invierno, ya que son muy oscuras y con la neblina se vuelve un lugar peligroso. Señalando como uno de los principales problemas la falta de iluminación.

Dice que su experiencia caminando mejoraría si el barrio fuese más bonito, pues si bien hay árboles que hacen agradable el lugar, las veredas no están en tan buenas condiciones y cuando han hecho reparaciones se demoran demasiado tiempo causando más costos que beneficios.

Cuando le preguntamos por la diferencia entre caminar por este barrio y su barrio de origen dice no encontrar muchas similitudes. En Petite Ville “había muchos más árboles, había más verde y más viento, era mucho más fresquito”. No encuentra que sea feo el barrio, pero cree que es descuidado y que hay poca ornamentación del espacio público, cuenta a modo de ejemplo que en su barrio en Haití decoraban los árboles con luces y adornos. En cambio, acá poco o nada se hace afuera de las casas.

Llegamos a su casa y baja de sus hombros a Mila con evidente dolor de espalda. Luego de un rato lo piensa bien y nos dice que la verdad es que le cuesta encontrar cosas del barrio que le agraden y que tampoco le gusta mucho caminar. Lo hace simplemente porque no tiene otra alternativa.

En su casa seguimos conversando, aunque tenemos varias interrupciones, sobre todo por las ganas de jugar de Mila. Al rato recibe una videollamada de una sobrina que vive en EEUU y trabaja en un callcenter. Mientras le hacemos unas últimas preguntas, su sobrina se escucha de fondo hablando en inglés con un cliente. Pareciera ser que no es una situación extraña para ellas, pero llama la atención este puente

transfronterizo entre Chile y Estados Unidos creado por dos haitianas.

Respecto de la revuelta popular, señala que su cotidianidad no ha cambiado mucho. Por lo demás, como vive al frente de la comisaría, en su calle no ha habido protestas. Aunque cree que si hubiese habido barricadas fuera de su casa no lo sabría, porque no sale a la calle de noche.

Figura 33. Cuadro resumen caminante 4



5. Conclusiones y recomendaciones

En este capítulo se presentan las principales conclusiones en dos líneas: el análisis de los casos de estudio y algunas recomendaciones para avanzar hacia una planificación territorial con perspectiva feminista.

5.1 Sobre el análisis de los casos de estudio

Aún con tensiones y contradicciones, las mujeres migrantes se han apropiado del espacio que habitan a partir de sus prácticas cotidianas. El hecho de caminar por las calles; hablar en otro idioma o con otros modismos en el espacio público; comprar y vender productos de sus territorios de origen; organizarse y protestar contra las políticas racistas del Estado; construir nuevos relatos sobre el lugar; ha ido transformando el territorio. Y, como señala Harvey (1998), construyendo “puentes transfronterizos” entre sus lugares de origen y su lugar de destino.

Uno de los principales hallazgos de la investigación es que las caminatas de las mujeres migrantes están mucho más cerca de la reproducción de la vida que otras caminatas, lo que dice relación con su posición en el entramado global de los cuidados. Por ello consideramos, que al ser ellas las principales cuidadoras, tanto de sus familias como de las familias para las que trabajan, deberían ser una de las sujetas prioritarias al planificar las ciudades y su movilidad. Pese a ello, pocas investigaciones las consideran. Recomendamos, en ese sentido, que se estudie y profundice en la relación entre las cadenas globales de cuidado y la movilidad cotidiana de las mujeres migrantes.

Se observa también, que aun cuando la caminata no fue en principio una opción para las mujeres migrantes, sino más bien una imposición, con el tiempo se transformó en un modo de desplazarse que les satisface, que las relaja y que, por, sobre todo, les ha posibilitado conocer al territorio, sus dinámicas y las personas que lo habitan.

Observamos que la mayoría de las mujeres migrantes viven las limitaciones que sufren los cuerpos considerados como “no productivos” en el espacio público, principalmente, las referentes a la violencia de género. Relatan diversas estrategias espaciales para enfrentar el miedo sobre todo en las noches, las cuales son similares a las estrategias que adopta cualquier mujer o cuerpo feminizado, pero relevan la importancia de la generación de tejido social y comunidad para enfrentarse a dichas barreras.

Pudimos constatar, sin embargo, que las experiencias de caminata urbana de las participantes no son homogéneas y, por lo tanto, se considera adecuado pensar en la existencia de movilidades cotidianas pluriversales, que dependen tanto de las variables señaladas en la hipótesis, como de otras surgidas a lo largo de la investigación, a saber: la condición socioeconómica; el tiempo habitando el barrio; las redes comunitarias generadas por las migrantes; el/los idioma(s) que hablan; entre otras.

Se observa que a medida que aumentan las redes sociales y comunitarias, el territorio se vuelve menos hostil para ellas. Uno de los casos más emblemáticos es el de las mujeres peruanas que, al tener una comunidad mucho más asentada y haber generado una identidad territorial, parecieran tener menos limitaciones

espaciales que las demás. Conocen más el lugar, sentirse parte de él, genera mayores niveles de apropiación y apego, siendo más placentero su habitar.

Aunque la mayoría muestra altos niveles de apego con el territorio, pudimos notar que las mujeres haitianas son sumamente críticas del barrio, de la ciudad y del país en general. Lo que se puede deber a varias causas. Si bien, no ahondamos en ellas, creemos que es evidente la relación que ha generado el estado con esta comunidad por parte del estado; tanto su criminalización como estigmatización y “los imaginarios segregadores de la población frente a ciertas nacionalidades” (Entrevista Natalia Carmona, enero 2020). Sin embargo, cuando abordamos este tema en las entrevistas, refieren haber visto actitudes racistas, xenófobas, acoso callejero y paternalismo, pero ninguna mujer dijo haberlo vivido en carne propia.

Así, aún con tensiones y contradicciones las mujeres migrantes se han apropiado del espacio a partir de sus prácticas. El simple hecho de caminar en él para ir a dejar a los hijos a la escuela; hacer la fila en extranjería; hablar en otro idioma; comprar y vender productos; e incluso construir nuevos relatos sobre el lugar; etc. (Imilan et al, 2014), ha ido transformando el barrio que habitan, construyendo así un puente transfronterizo entre sus espacios de origen y el espacio de destino o bien, como señala Harvey (1998), haciendo operar origen y destino casi como una unidad que comprime tiempo/espacio.

Finalmente, sostenemos que existe en las mujeres migrantes un privilegio epistemológico para analizar el territorio que habitan. Primero, porque por su posición marginal pueden observar lo que los planificadores no ven y, por lo tanto,

ser más asertivas respecto de las necesidades del territorio. Segundo, por su cercanía con las cadenas globales de cuidado. Tercero, porque pueden comparar dos territorios diversos. Si bien, no se pudo profundizar mucho en esta idea, surge como una línea de investigación interesante a explorar.

5.2 Recomendaciones para avanzar hacia una planificación territorial con perspectiva feminista y que incorpore a las mujeres migrantes

Desarrollar una planificación territorial que se haga cargo de la crisis de reproducción de la vida, supone necesariamente la incorporación de la experiencia de las mujeres migrantes, principales sostenedoras de la vida a escala planetaria.

Para esta tarea se les debe considerar como protagonistas de la planificación, sin mediaciones. Por eso nos interesa señalar, que esta tesis no tiene, en ningún caso, el interés de suplantar la voz de las migrantes, si no, solo contribuir a la visibilización de algunas de sus ideas, sentires, pensares, que sabrán ellas explicar mucho mejor en las instancias que se requieran.

Mencionaremos acá las principales ideas que surgieron a partir del dialogo con diversas mujeres y que pueden servir para la construcción de ciudades en clave feminista y transfronteriza:

1. Plan de movilidad sustentable a escala nacional, regional y local con perspectiva de género y que incorpore la experiencia de las personas migrantes;
2. Incorporación de la dimensión reproductiva y cotidiana a la planificación urbana, considerando las cadenas globales de cuidados;
3. Condiciones espaciales y de equipamiento que consideren a los cuerpos “no

productivos”, posibilitando la colectivización de las tareas de cuidado. Señalamos a modo de ejemplo las siguientes medidas señaladas por las entrevistadas que podrían adoptarse en el barrio:

- a) Acceso a servicios higiénicos gratuito;
- b) Veredas y calles aptas para todo tipo de movilidades (sillas de ruedas, andadores, carros de feria, etc);
- c) Vegetación, que de sombra y haga agradable el espacio para propiciar la permanencia;
- d) Señalización e información en distintos idiomas y con mapa que oriente la situación del espacio;
- e) Bancas adecuadas para que se puedan sentar niños y adultos mayores;
- f) Semáforos que se adecúen al ritmo de las y los peatonas(es), incluidos niños, adultos mayores y personas con movilidad reducida;
- g) Iluminación continua y en todo el espacio;
- h) Manejo adecuado de los residuos, promoviendo el reciclaje;
- i) Ornamentación comunitaria de los barrios, para fomentar la identidad territorial;

4. Transporte público accesible, con especial énfasis en la promoción de la caminata y los medios de transporte no contaminantes;

5. Vivienda pública, gratuita y de calidad, que considere las distintas formas de habitar, incluyendo los modos de habitar de las comunidades migrantes. Que se adecuen a los ciclos vitales y que fomente la colectivización de las tareas de

cuidado y la sustentabilidad energética; entre otras.

6. Articulación de los diversos ordenamientos territoriales, incorporando el enfoque de género en la planificación; ley de migración con perspectiva anti-racista y con enfoque de DDH, que incorpore la dimensión de género y aborde las temáticas socioespaciales atinentes.

6. Referencias bibliográficas

Adame, A. (2019) Caminar en la Periferia y en la Centralidad, experiencias de movilidad cotidiana de mujeres de Santiago. Una Aproximación desde la Ciudad Inclusiva y la Justicia de Género. Tesis para la obtención de magister en Desarrollo urbano por la Universidad Católica de Chile.

Aguilar Díaz, M. A. (2016). El caminar urbano y la sociabilidad. Trazos desde la ciudad de México. *Alteridades*, 26(52), 23-33. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-70172016000200023&script=sci_arttext&tlng=en

Alegre, M. (2010). Todos somos peatones: Un enfoque de derecho para el tratamiento de la movilidad urbana en Lima Metropolitana. Tesis para la obtención de magíster de Derechos Humanos por la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Berroeta, Héctor, Ramoneda, Alvaro, Rodriguez, Viviana, Di Masso, Andres, & Vidal, Tomeu. (2015). Place attachment, place identity, sense of community and civic participation in displaced persons from the city of Chaitén. *Magallania (Punta Arenas)*, 43(3), 51-63. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-22442015000300005>

Blanco, J., & Bosoer, L., & Apaolaza, R. (2014). Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58), 41-53. Recuperado de:

https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_34022014000200003&lng=es&nrm=iso

abstract&pid=S0718-

Bobet, A. (2018) "Ser ciudadano inmigrante del Siglo xxi. Un análisis contemporáneo a partir del comercio informal en el espacio público de La Chimba, Independencia". (Tesis de Magister). Universidad de Chile, Santiago, Chile.

Creswell, T. (2010) Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space* vol. 28, pp. 17-31.

Cruz, M., Reyes, M., & Cornejo, M.. (2012). Conocimiento Situado y el Problema de la Subjetividad del Investigador/a. *Cinta de moebio*, (45), 253-274. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-554X2012000300005>

Diaz, R.(2012) Imaginario social de la cartografía histórica del barrio de La Chimba. Poder, Significación y simbolismo. *Revista Antropología Visual*, N°36, p. 3 - 6

Elizalde, A., L. E. Thayer y M. G. Córdova (2013), "Migraciones sur-sur: paradojas globales y promesas locales", En: *Polis, Revista Latinoamericana* N°35, Migraciones sur-sur: Paradojas globales y promesas locales, [En línea], 35 |2013, Publicado el 15 octubre 2013, consultado el 28 de mayo 2019. URL: <http://polis.revues.org/9375>

Fuentes, Antonia (2018) La movilidad cotidiana en las nuevas configuraciones del habitar migrante. El caso del Barrio norte histórico La Chimba, Independencia. (Seminario de investigación). Universidad de Chile, Santiago, Chile.

Giglia, A. (2012). El Habitar y la cultura: perspectivas teóricas y de investigación. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades.

Grosfoguel, R. 2007. Implicaciones de las alteridades epistémicas en la redefinición del capitalismo global: transmodernidad, pensamiento fronterizo y colonialidad global. In Zuleta Pardo, M., Cubides, H., & Escobar, M. R. (Eds.), ¿Uno solo o varios mundos? Diferencia, subjetividad y conocimientos en las ciencias sociales contemporáneas. Siglo del Hombre Editores. doi:10.4000/books.sdh.416

Gutiérrez, A. (2010) Movilidad, transporte y acceso: Una renovación aplicada al ordenamiento territorial. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. issn: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. XIV, núm. 331 (86), 1 de agosto de 2010. Recuperado de : https://www.researchgate.net/profile/Andrea_Gutierrez31/publication/47614082_Movilidad_transporte_y_acceso_una_renovacion_aplicada_al_ordenamiento_territorial/links/595fae5daca2728c1184d287/Movilidad-transporte-y-acceso-una-renovacion-aplicada-al-ordenamiento-territorial.pdf

Gutiérrez, A. (2012). Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las

definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano-Territorial*, 21(2), 3.

Haraway, Dona.(1991) Conocimientos situados: la cuestión científica en el feminismo y el privilegio de la perspectiva parcial. En: haraway, Dona. *Ciencia, cyborg y mujeres. La reinención de la naturaleza*. Madrid: Cátedra,, p. 313 – 346

Harding, Sandra (1993) “Rethinking Standpoint Epistemology: What is «Strong Objectivity»?”, en L. Alcoff y E. Potter (eds.) *Feminist Epistemologies*. New York: Rout- ledge, 49-82.

Heather Allen, Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L (2019). *Ella se mueve segura (ESMS). Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Caracas: caf y fia Foundation. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

Hernández, D. T. C. (2016). una mirada muy otra a los territorios-cuerpos femeninos1. In *Solar* (Vol. 12, pp. 45-citation_lastpage).

Jirón, P. (2011). On becoming ‘la sombra/the shadow’. *Mobile methods*, 36-53.

Jirón, P. (2017-11). *Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado*. Disponible en <http://repositorio>.

Siguiendo trayectorias, dibujando trayectos. Construcción de diagramas desde la experiencia de los habitantes. En: Diseño urbano: La escala de la Ciudad y la Urbanización del territorio.

Jirón, P. y Imilan, W. (2018) Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. Revista Cuestiones de Sociología, 16, e030, 17-36. Recuperado de: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116>

Jirón, P(et. al) (2010) Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. Revista INVI, v. 25, n. 68, p. 15 – 57.

Jirón, P. y Zunino, D. (2017) Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. Revista Transporte y Territorio [en línea] [Fecha de consulta: 3 de mayo de 2019] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591001>> issn

Kwan, M. y Schwanen, T. (2016) Geographies of Mobility, Annals of the American Association of Geographers, 106:2, 243-256 [en línea], [Fecha de consulta: 28 de mayo de 2019]

Lazo, A, & Calderón, R. (2014). Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana: Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. EURE (Santiago), 40(121), 121-140. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300006>

Lindón, A.. (2012) "Corporalidades, emociones y especialidades: hacia un renovado be- tweenness". RBSE. Revista Brasileira de Sociología da Emoção, v. 11, n.33, Dexembro. pp.698, 723

Márquez,. (2014). Inmigrantes en territorios de frontera: La ciudad de los otros. Santiago de Chile. EURE (Santiago), 40(120), 49-72. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000200003>

Márquez, f, & Truffello, R. (2013). Geografías de un territorio de fronte- ra: La Chimba, Santiago de Chile. Siglo XVII - XXI. Revista de geografía Norte Gran- de, (56), 75-96. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300005>

Martínez, C. y Santibáñez, N. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: re- producción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 7(1), 48-61. Epub April 00, 2015.<https://dx.doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO03>

Martínez, C., & Claps, R. (2015). Movilidad femenina: los reveses de la utopía so- cio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. Revista de Estudios Sociales, (54), 52-67. <https://dx.doi.org/10.7440/res54.2015.04>

Mezzadra, S. (2005). Derecho de Fuga. Migraciones, ciudadanía y globalización. Argentina: Tinta Limón.

Miralles-Guasch, C. (2002). Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. *Documents d'analisi geografica*, (41), 0107-120.

Muñoz, C. (2005). "Memoria y fronteras urbanas: el caso del río Mapocho. En *Revista electrónica DU&P*. Universidad Central de Chile Volumen 2, N°6, Santiago.

Novack, P. N., & Martinez, C. A. F. (2018). Geografía y sus Epistemologías: nuevas narrativas, nuevos problemas. *Geografia em Atos (Online)*, 1(6), 47-64.

Olabuénaga, J. I. R. (2012). Metodología de la investigación cualitativa (Vol. 15). Universidad de Deusto.

Piazzini, C (2014). Conocimiento situado y pensamientos fronterizos: una relectura desde la universidad. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 5(1), 11-33. http://dx.doi.org/10.5209/rev_GEOP.2014.v5.n1.4755

Quidel Lincoleo, J.. (2016). el quiebre ontologico a partir del contacto mapuche hispano. *Chungará (Arica)*, 48(4), 713-719. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562016000400016>

Rodríguez, G., Gil J. y García, E. (1996) Metodología de la investigación cualitativa.

Ediciones Aljibe. Granada, España.

Salazar , F. (2017). Cohesión social y derecho a la ciudad de inmigrantes: efectos del hábitat precario en la cohesión de grupos inmigrantes peruanos y haitianos en Recoleta y su incidencia en el uso y apropiación de los espacios de la ciudad. (Tesis de Magister). Universidad de Chile, Santiago, Chile. Recuperado de: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/146465>

Segato, R. L. (2006). En busca de un léxico para teorizar la experiencia territorial contemporánea. *Politika Revista De Ciencias Sociales Gizarte Zientzien Aldizkaria*.

Serrano Romero, R. (2015) De la supremacía del automóvil a la supremacía del peatón. Un enfoque alternativo en la planificación de la movilidad Para la configuración de redes de espacio público orientadas al peatón. Tesis para optar al grado de Magister. Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Bogotá, Colombia. Recuperado de: <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/18855/SerranoRomeroronalOrlando2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Soto, P. (2013) Repensar las prácticas espaciales: ruptura y continuidades en la experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México. *Revista Latinoamericana de Geografía y Género* vol. 4 nro. 2, pp. 2-12. Recuperado de: <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rlagg/article/view/4008>

Stefoni, C. (2009). Migración, género y servicio doméstico. Mujeres peruanas en Chile. En M. E. Valenzuela y C. Mora (Eds.), Trabajo doméstico: un largo camino hacia el trabajo decente (pp. 191-232). Santiago, Chile: Organización Internacional del Trabajo OIT.

———. (2011). Perfil Migratorio de Chile. Buenos Aires, Argentina: Organización Internacional para las Migraciones OIM.

Strauss, A. L., Corbin, J., & Zimmerman, E. (2002). Bases de la investigación cualitativa: técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada.

Selley, A. (2010) comparing walkability of ethnically diverse, low-income neighborhoods of sacramento, california.

Talavera, R., Soria, J. A., & Valenzuela, L. M. (2014). La calidad peatonal como método para evaluar entornos de movilidad urbana. *Documents d'anàlisi geogràfica*, 60(1), 161-187. Recuperado de: <https://dag.revista.uab.es/article/view/v60-n1-talavera-soria-valenzuela>

Tironi, M., & Mora, G. (2018). Caminando: Prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad. Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

Trelles, L (2016). PASO A PASO Prácticas de caminata urbana cotidiana como mecanismo de adaptación a un nuevo territorio residencial: El caso de las personas reloca-

lizadas residencialmente a la periferia de Talca post 27F. Tesis magister en Desarrollo Urbano Pontifica Universidad Católica de Chile.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

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* (Doctoral dissertation, Arquitectura).

Zunino, D. (2007). Dossier. *Historia de la movilidad en América Latina: espacios, artefactos, prácticas y sentido*. [en línea], [Fecha de consulta: Disponible en: < <http://www.historiapolitica.com/dossiers/movilidad-en-america-latina/>>

Zunino Singh, Dhan. (2018). *Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana*. *Tempo Social*, 30(2), 35-54. <https://dx.doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142171>

Anexo N°1 Mapas utilizados en los grupos focales

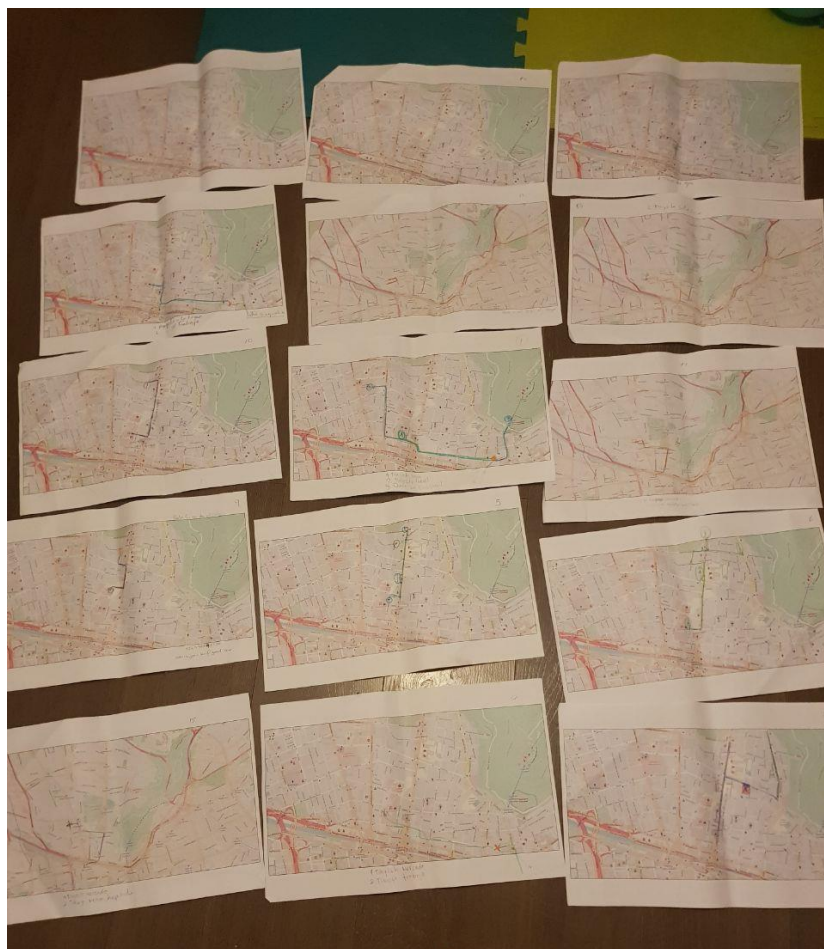


Figura 10. Mapas grupos focales

- Mapa N°1 Flora



Fuente: Elaboración propia

- Mapa N°2 Nicole



Fuente: Elaboración propia

Mapa N°3 Berta



Fuente: Elaboración propia

Mapa N°4 Daniela



- Mapa N°5 Vilma



Fuente: Elaboración propia

Mapa N°6 Manuela



Mapa N°7 Joane (1)



Fuente: Elaboración propia

- Mapa N°7 Joane (2)



Fuente: Elaboración propia

Mapa N°8 Cecilia



Fuente: Elaboración propia

- Mapa N°9 Mariana



-Mapa N°10 Nied



Fuente: Elaboración propia

Mapa N°11 Teresa



Fuente: Elaboración propia

- Mapa N°12 Macarena



Fuente: Elaboración propia

Mapa N°13 María



Fuente: Elaboración propia

Fuente: Elaboración propia

Mapa N°14 Javiera



Fuente: Elaboración propia