



Desigualdad Territorial: experiencias de mujeres trabajadoras en el sistema de Transporte público Santiago



*Tesis para optar al grado académico de Licenciadas en
Sociología.*

3 DE JUNIO DE 2021

Autoras: Paz Trinidad Báez Morales & Maira Fernanda Basualto García.
Profesora guía: Claudia Mora del Valle

Agradecimientos.

Esta etapa no fue tarea sencilla, como amigas y compañeras de Universidad debimos atravesar un camino bastante largo, con conflictos sociales y sanitarios que sin duda marcaron la diferencia en la forma de investigar. Aun así, damos por finiquitada esta etapa en nuestras vidas académicas y lo hacemos con mucho orgullo.

Asimismo, agradecemos a nuestras familias y amistades, quienes siempre nos dieron una palabra de aliento para continuar y sentirnos seguras de que no solo era una tesis, sino que también era el término de un ciclo que recordaremos para toda la vida.

Agradecemos a la profesora Claudia Mora, con quien estaremos en deuda siempre, por sus ideas, por su ayuda, por su talento para ver lo que nosotras no veíamos, por su inteligencia y su profesionalismo. Profesora, sentimos una gratitud y admiración inmensa hacia su persona, gracias por apoyarnos en este camino.

Agradecemos también a Lorena Zenteno, quien en más de una oportunidad nos apoyó con diversos trámites, dificultades y quien siempre nos demostró su apoyo en este camino largo para convertirnos en sociólogas. Muchas gracias Lore, por darlo todo por la Escuela de Sociología y sus estudiantes.

Agradecemos a los y las docentes de la Universidad, por su apoyo, su entrega, su compromiso, compañía y entusiasmo en la tarea de educar en este largo proceso académico.

Contenido

Introducción	1
Capítulo I: Fundamentos del estudio.....	5
1.1 Presentación del tema o problema a investigar.	5
1.2 Justificación de la relevancia del tema o problema	13
Capítulo II Pregunta y objetivos.....	15
2.1 Pregunta de investigación.....	15
2.2 Objetivo General	15
2.3 Objetivos específicos.....	15
2.4 Supuestos de la investigación.....	16
Capítulo III: Antecedentes de la investigación.....	17
3.1 Antecedentes de la comuna	17
3.2 Antecedentes del transporte público santiaguino: reflejo de una ciudad segregada territorialmente.	22
3.3 Institucionalización del enfoque de género en el transporte público chileno.....	25
Capítulo IV: Marco Teórico.....	30
4.1 Fenómeno Territorial: desde un abordaje social.	30
4.3 Género y desigualdad.	39
4.5 Género: rol reproductivo y productivo.	45
4.2 Ciudad feminista: relación entre género y ciudad.	53
4.7 Interseccionalidad: una mirada situada en las experiencias de múltiples desigualdades. ...	57
Capítulo V: Marco Metodológico	62
5.1 Metodologías cualitativas y abordaje de las experiencias.	62
5.2 Enfoque metodológico.	64
5.3 Tipo y diseño de investigación.....	65
5.4 Delimitación del campo a estudiar	68
a) Universo	68
b) Tipo de muestreo.....	68
c) Muestra.....	69
d) Tamaño de la muestra	70
5.5 Técnicas de recolección de la información	71
5.6 Técnica de análisis de la información	72

5.7	Protocolo de entrevista	73
	Capítulo VI: Análisis e interpretación de la información.....	74
6.1	Análisis de la información.....	74
6.2	Descripción de los casos.	76
6.3	Resultados y hallazgos según objetivos específicos.....	79
2.	Implicancias del factor económico en mujeres de sectores rurales.	120
	Capítulo VII: Conclusiones.....	123
	Bibliografía	128
	Anexos.....	137
1)	Instrumento de investigación	137
2)	Carta consentimiento.....	142

Introducción

La desigualdad territorial en Latinoamérica es un fenómeno social, económico y político que adquirió interés sociológico durante la primera década del siglo XXI. Observado desde el análisis de política pública, es una tarea aún no resuelta enraizada en la estructura social, con preocupantes consecuencias para la población. Esta problemática se caracteriza por la fuerte presencia de urbes fragmentadas en la sociedad, producto de la segmentación de la población por capas diferenciadas entre sí por aspectos principalmente económicos. Conforme el paso del tiempo se materializa en símbolos culturales de los cuales las personas se apropian según el segmento social al que pertenezcan.

Se han realizado distintos congresos internacionales para intentar abordar las consecuencias que ha producido la globalización en la distribución del territorio y en la segregación de las ciudades, sin embargo lo claro es que, quienes serían los principales afectados de este fenómeno social serían quienes habitan en los sectores periféricos, aludidos a la población más vulnerable, de más bajo ingreso y más alejada de los centros de trabajo y servicios. Esta fragmentación además de producirse a nivel regional, también está presente dentro de la capital, las distintas comunas de la ciudad de Santiago parecieran no ser una simple consecuencia de las desigualdades socioeconómicas de sus pobladores, sino que también responderían al resultado de la diferenciación social del espacio y a la implementación de políticas públicas de estructuración territorial.

Un ejemplo de dicha fragmentación se pudo observar en el sistema de transporte público, donde trasladarse por la ciudad suele ser entendido como una acción inconsciente y rutinaria, pero que se encuentra condicionado por factores culturales, sociales, económicos y políticos, que hacen de aquello una experiencia única, la cual moldea el habitar de los sujetos diariamente. El género es un aspecto transversal a todos estos componentes, ya que, al ser una construcción cultural, éste impacta en cada ámbito de la vida de mujeres y hombres, donde la concepción de lo femenino y lo masculino establece a priori la estructura de oportunidades bajo las cuales los sujetos acceden al espacio urbano. Barbosa (2001) ha abordado este fenómeno social, señalando que la segregación espacial urbana, podría entenderse como una dimensión específica de un proceso general de diferenciación social,

donde sería posible reconocer múltiples criterios, además del económico, donde tendría origen esta problemática.

La división social del espacio urbano, al configurar representaciones simbólicas culturales y materiales atribuidas al espacio, refleja la jerarquización de la sociedad. Es decir, no se trata de una diferenciación casual, histórica, o natural, sino que deja leer los cortes y clivajes que atraviesan y dan forma a la estructura social. En el caso chileno, existen sucesos en que el Estado ha desarrollado estrategias de segmentación del territorio, el caso es la conformación de la comuna de Pudahuel, los autores Martínez y Zuñiga (2000) describen que desde los orígenes de la comuna, el aparato gubernamental generó políticas públicas de asentamiento dirigidas a la población más vulnerable del país.

El aumento sostenido de la masa poblacional de las ciudades, la congestión, los problemas del transporte público y, en general, las crecientes dificultades de desplazamiento que muestran las ciudades, dan cuenta de una situación compleja, que incide de manera directa en la calidad de vida de la población y en el tiempo que se gasta diariamente en el traslado de la casa al trabajo. La incidencia del tiempo de traslado se configura como un dato relevante para la investigación ya que, además de afectar al bienestar de la población, afecta la decisión de participar o no en el mercado laboral, o bien limita los tipos de trabajo a los que pueda acceder, principalmente en quienes habitan en las periferias de la ciudad y deben realizar traslados a los centros de trabajo de la capital (Herrera & Razmilic, 2018).

Si se analizan las desigualdades territoriales que vive la población segregada de la ciudad, desde un enfoque de género, es posible observar los efectos que tienen en lo productivo y reproductivo. Las estrategias de quienes deben sobrellevar una realidad desigual geográficamente y una doble carga laboral (principalmente mujeres), culmina en la formación de obstáculos propios de un sistema desigual que desvaloriza el actuar de un género e impide su movilidad tanto laboral como social y doméstica. En gran parte de las sociedades del mundo, la construcción social de los géneros posicionó a las mujeres en el ámbito privado de la vida social, destinándolas a cumplir el rol reproductivo. Por su parte, los hombres fueron culturalmente ubicados en la fábrica (rol productivo), ocupando el

espacio público, el cual se fue reproduciendo bajo una lógica masculinizada y enfocada en la producción de bienes para la vida en sociedad.

Durante el último siglo, las mujeres han comenzado a incorporarse de manera sistemática en el espacio público, por causa de su incorporación al mundo laboral, volviéndose usuarias frecuentes de los medios de transporte de cada ciudad. En Chile esta situación es similar, según la última Encuesta Origen Destino de la Región Metropolitana, el 52,6% de los viajes efectuados en esta región son realizados por mujeres. Y, si observamos únicamente los viajes realizados en transporte público, el 52,5% de estos son realizados por ellas. Sin embargo, esto puede ser no sólo por el trabajo remunerado, sino que también por las “diligencias” de trabajo doméstico y del cuidado. La incorporación de la mujer al espacio productivo no ha modificado por completo la distribución de responsabilidades de cada género, aun recayendo en ellas las funciones de tipo reproductivas, cuya consecuencia es una doble carga en cuanto a tiempo y compromiso. Dicha situación no ha sido abordada por la planificación del espacio urbano y por el propio transporte público, manteniendo su diseño desde la visión de un sujeto neutral sin considerar la multiplicidad de desplazamientos por razones reproductivas

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

Esta disparidad en la libertad de los desplazamientos que presentarían mujeres residentes de comunas periféricas respondería al histórico mandato estructural de dominación hacia la mujer. Imanol Ilárraz (2006) señala que producto de esta subordinación hacia las labores reproductivas que vive el género femenino, muchas de sus labores requerirían de un desplazamiento fuera del hogar. Por tanto, para el caso de mujeres de estratos bajos sin acceso a vehículo, este traslado se tendría que realizar exclusivamente en el sistema de transporte

público, desplazamiento que debe ser ajustado a horarios establecidos de comercios, servicios básicos, recreacionales y la propia red de transporte público (Ilárraz, 2006).

La presente investigación centra su foco de análisis en abordar las temáticas referentes al fenómeno de fragmentación urbana que presenta la ciudad de Santiago. Lo que permite conocer las desigualdades del territorio y la disparidad en el acceso a servicios básicos como el transporte público. La presente tesis busca conocer las experiencias de desplazamientos en transporte público de mujeres trabajadoras de los sectores norte, sur y rural de la comuna de Pudahuel y que en ocasiones realizan labores de trabajo remunerado/productivo y no remunerado/reproductivo, para así indagar en el fenómeno de la desigualdad urbana a partir de la descripción y análisis de los contextos y necesidades de las mujeres usuarias del transporte público que residen en la comuna de Pudahuel.

El estudio aborda cómo estas experiencias se encuentran supeditadas a elementos relacionados con la fuerte presencia de una estructura desigual territorial, que vista desde una mirada interseccional de género y clase, produce un sistema de transporte fragmentado que incide en las trayectorias laborales de mujeres de comunas marginadas y obstaculiza su desplazamiento en la esfera de lo privado.

Capítulo I: Fundamentos del estudio

1.1 Presentación del tema o problema a investigar.

Históricamente, las mujeres han desarrollado las labores reproductivas de crianza, mantención y quehaceres del hogar, lo que las ha ubicado en posiciones de subordinación por una estructura patriarcal hegemónica, que desvaloriza el trabajo del cuidado y simbólicamente a todas las mujeres. El trabajo reproductivo, al no ser una actividad remunerada, queda fuera del mercado del trabajo y por tanto, se constituye como una labor excluida del sistema de producción capitalista. A su vez, se observa como una actividad eminentemente realizada por mujeres a lo largo de su ciclo de vida, de manera total o parcial. Las mujeres que se encuentran insertas en el mercado laboral, deben lidiar con una situación de doble jornada o de doble presencia según indica Laura Balbo (1978).

Contextualizando el panorama que vivían las mujeres en la segunda mitad del siglo XX, la literatura nos permite establecer el rol doméstico y reproductivo al que era principalmente asociado el género femenino. Pese a las crecientes ideas post guerra de desarrollo global y productividad económica, la estructura jerarquizada hegemónica implicaba que la mayor parte de las mujeres cumplía una labor sin remuneración y culturalmente desvalorizada, por tanto precaria y lejos de estar sujeta a derechos laborales. El informe PNUD (2006), señalan que: “En las décadas de los 50’ y 60’, las políticas de desarrollo gravitaban sobre el objetivo del crecimiento económico, a través del ahorro y la acumulación de capital. A las mujeres se las percibía como beneficiarias pasivas del desarrollo y el objetivo era mejorar su bienestar y el de sus familias, convirtiéndolas en mejores madres...No fue hasta, la Primera Conferencia Mundial sobre la Mujer (México 1975) y el Decenio de la Mujer (1975-1985) que Naciones Unidas, puso en el debate la incorporación de las mujeres al desarrollo. Surgieron entonces propuestas conceptuales y técnicas para alcanzar ese objetivo” (PNUD Chile, 2006, pág. 11).

La socióloga italiana Laura Balbo (1991), señala que en las sociedades industriales es donde se construye la base del trabajo, un trabajo remunerado y valorizado de manera material y simbólica, realizado fuera del hogar y principalmente ejecutado por hombres. En paralelo, se construye la base de un segundo trabajo, desvalorizado, realizado dentro del hogar,

especialmente realizado por mujeres adultas, esto es, el trabajo reproductivo, socialmente adjudicado al género femenino.

La actividad laboral, y su valoración material y simbólica, resultan ininteligibles si no se considera la división sexual del trabajo, la cual es junto con el matrimonio, la consolidación del modelo de familia nuclear moderna. Esta división da cuenta de la doble jornada, de la doble adscripción productiva y reproductiva de las mujeres. Esta doble jornada sienta las bases para el desarrollo de la crítica feminista a la economía capitalista, para la cual, no existe otro trabajo a considerar más que el mercantil, el trabajo que se compra y se vende por un salario. La noción de trabajo propia de la corriente marxista clásica, concibe el concepto de trabajo como un valor esencial del “hombre” y no como un acto únicamente restringido a la obtención de un salario. Reconoce el trabajo como una actividad relacionada con la riqueza material y natural de la sociedad, y no sólo, como un bien de extracción y producción, destinada a la generación riquezas, con valores de cambio.

El fenómeno social y económico referente al avance del trabajo asalariado capitalista en el siglo XIX, sirvió de terreno empírico a los economistas clásicos y neoclásicos de la época para pensar un concepto restringido de trabajo, remitiéndose únicamente a la concepción de trabajo asalariado capitalista, que es una de las formas de trabajo, que implica, además de la compraventa de fuerza de trabajo, el que el trabajo genere valores de uso dedicados al intercambio en el mercado (De La Garza, 2010, pág. 16). Las corrientes feministas, elaboran su visión de la economía capitalista, destacando entre sus premisas que, dentro del proceso productivo las mujeres y la dimensión de género, quedan excluidas de los razonamientos y señalan que, la razón de tal invisibilidad, se debe a que el trabajo del género femenino, no sólo es de tipo cuantitativo mercantil.

Al llevar estas nociones a la práctica y observar los índices de participación laboral de la población chilena, no se trataría sólo de que las tasas de actividad femenina en el mercado laboral formal sean bajas, sino que es el concepto de trabajo utilizado, pues la noción de trabajo asalariado moderno se construiría al margen de los ejes de diferenciación, de las opresiones y las desigualdades sociales que dividen a mujeres y hombres (género, clase, etnia, edad, sexualidad, etc.). Así, esta vindicación termina por transformar un espacio de reproducción no asalariado en un nuevo espacio de valorización para el capital. Por esto,

como sostiene Hochschild (2008, pág. 28) “en lugar de humanizar a los hombres, capitalizamos a las mujeres”.

En el ámbito académico, a finales de los 80’ se comienza a incorporar el enfoque de género dentro de centros de investigación, visibilizando problemas estructurales que apremien a los distintos géneros, relacionados con la presencia de desiguales de poder entre hombres y mujeres y a que estas desigualdades de género afectarían las condiciones de equidad en las esferas de lo público y privado. A finales del siglo XX, la propuesta de Mujeres en el Desarrollo (MED) y posteriormente de Género en Desarrollo (GED) del PNUD permitió hacer visible la contribución de las mujeres en los distintos ámbitos en que participaban. Las investigaciones realizadas documentaron el aporte de las mujeres a los procesos de desarrollo y la importancia de su contribución, tanto en el campo reproductivo, como productivo y político. Forjó las bases para una evolución significativa sobre el derecho a decidir sobre la sexualidad y la reproducción como aspectos esenciales para la participación de la mujer en el desarrollo. También se reconoció la desigualdad de género vinculada a necesidades de clase y de etnia como el principal obstáculo que impide alcanzar la equidad.

Autores de la teoría social latinoamericana y europea, después de la segunda mitad del siglo XX, centraron su foco de investigación en el desarrollo de teoría crítica referida a la idea de “desarrollo” y a las vías para alcanzar la idea de “progreso”, exhibiendo los intereses particularmente económicos de los países hegemónicos. Esta discusión sienta las bases de las dos facetas más importantes que encontramos en las escuelas de sociología latinoamericanas: la reformista-estructuralista y la teoría crítica marxista. Lo que une a estas dos corrientes es que ambas refutan a la teoría neoclásica y a la de la modernización, y definen el subdesarrollo como el resultado de un proceso mundial de acumulación capitalista el cual de manera permanente reproduce ambos polos del sistema mundial.

El aclamado “Desarrollo Global” (transnacional) de los países hegemónicos, sobre los países –mal apodados- “Tercermundistas” (explotados), construye la idea de desarrollo global, que impulsa a idear nuevas concepciones acerca del volumen de personas que habitan una ciudad. Nuevos modelos de urbes con diseños fragmentados de ciudad, donde ya no sólo la desigualdad se aprecia desde el género en lo económico, político y cultural, sino que además se materializa en la territorialidad, modificando las urbes en concordancia con el plan de

desarrollo global capitalista y determinando desde la territorialidad los privilegios que se posean o no.

En este sentido, Soja (2000) plantea que las transformaciones en las urbes estarían llevando al surgimiento de un nuevo tipo de configuración urbana, a la que denomina "postmetrópolis". Ciudades como Los Ángeles podrían considerarse como el prototipo de esta idea, que corresponde a un reestructurado mosaico social, cuya expresión sería una ciudad fractal, fragmentada y polarizada, marcada por la emergencia de nuevas formas de metropolaridad, desigualdad y marginalización étnica y racial en medio de una extraordinaria riqueza. La autora señala que frente a una transformación de esta naturaleza, algunos modelos de segmentación del mercado de trabajo reconocen no sólo una división bipolarizada entre un sector primario y otro secundario, sino una *compartimentalización* basada en raza, etnicidad, género, y otras características distintivas indicadoras de la existencia de una realidad más compleja que la postulada por los modelos del dualismo del mercado de trabajo.

Estos lineamientos teóricos como el de Soja (2000), advierten nuevas formas de segregación territorial expresadas en el cruce con otras variables, no sólo económicas sino que, como lo expresa la investigación de género y clase. En Latinoamérica la mayor parte de las investigaciones referidas a las ciudades del cono sur, dan cuenta de la tendencia dominante hacia el aumento de las desigualdades intra-metropolitanas y la polarización social.

Prévôt-Schapira (2000) desarrolló una investigación de las urbes fragmentadas de Latinoamérica, donde agregó en su análisis a la ciudad de Santiago de Chile y su red de transporte público, señalando que se encuentra configurada de acuerdo a la noción de capas, exaltando comunas con alto acceso y conectividad de servicio de transporte y privando a otras en conectividad. El autor plantea que la fragmentación espacial es uno de los fenómenos urbanos que se imprimen con más fuerza sobre la ciudad contemporánea.

El concepto de fragmentación, da cuenta de la existencia de una ruptura en la concepción integral de ciudad. Su utilización en los estudios urbanos ha permitido dar cuenta de la presencia de unidades homogéneas y autónomas, haciendo referencia a la segmentación y la atomización del espacio urbano, lo que genera discontinuidades espaciales que limitan la unificación del conjunto urbano. La noción de fragmentación desarrollada por Mattus (2002),

permite entonces describir las lógicas de separación, extensión y nuevas fronteras urbanas, que establecen distinciones entre los diversos grupos sociales en el proceso de fragmentación de la ciudad.

Las lógicas de separación territorial, interceptas en el cruce del modelo estructural chileno que opera bajo los roles prefijados de género, dan cuenta de cómo aún prevalecen las nociones del hombre como figura proveedora y la mujer como representación de las labores de protección y cuidados del hogar, que refleja la subordinación histórica del género femenino hacia la esfera de lo privado. Por décadas, las mujeres han luchado por derrocar y cuestionar la estructura que las oprime. Sin embargo, conforme el paso del tiempo, estas luchas sociales fueron adquiriendo mayor acogida.

Trabajo femenino y ciudad.

En la actualidad, Chile pareciera conservar algunos elementos de la noción de desarrollo propia de los años 50' y 60' donde la mujer era un ente pasivo en el proceso productivo. Esto es evidenciado un claro y preocupante ejemplo de dominación ejercida hacia la mujer dentro del mercado laboral. La actual situación de las trabajadoras chilenas, grafica una participación laboral que alcanza apenas a un 48,5%, cifra que según el INE (2017). Cuatro de cada 10 mujeres que están fuera de la fuerza de trabajo se encuentra en esa situación por razones familiares permanentes. En materia de ingresos, las mujeres ocupadas percibieron en 2016 un ingreso medio mensual 31,7% menor que los de los hombres y un ingreso mediano mensual un 25% inferior. Del total de mujeres ocupadas, un 31,9% se desempeña en el sector informal (INE, Brechas de género en el mercado laboral chileno a nivel nacional, 2017, pág. 1)



Fuente: INE, Encuesta de Microemprendimiento, 2017.

El microempresario clasificado como empleador corresponde a un trabajador independiente que contrata al menos a un empleado asalariado de forma permanente.

Existen innumerables dificultades que deben enfrentar las mujeres para poder conciliar sus responsabilidades familiares y laborales, lo que genera un peligroso círculo vicioso de discriminación y de exclusión, que ni el mercado del trabajo, ni el Estado han logrado revertir. Las desigualdades en el mercado laboral, si bien son evidenciadas y plausibles hacia las mujeres, no se expresan de un mismo modo para todas las mujeres. Esto, debido a que la heterogeneidad del universo de mujeres trabajadoras en la ciudad de Santiago presenta notorias disparidades en cuanto al nivel socio-económico, a la etnia, generación y en cuanto a las prestaciones y resguardos que las diferentes instituciones y servicios públicos le brindan a las distintas mujeres, promoviendo el levantamiento de barreras de clase y género.

La relación de las mujeres de estratos bajo con el mercado del trabajo es parte central del argumento al problema que se busca plantear, exponiendo la necesidad de diferenciar y comparar las pautas de desplazamiento de mujeres de una comuna periférica de la Región Metropolitana, Pudahuel. Lo particular de esta comuna se encuadra en la división geográfica que existe dentro de su territorio, donde existen tres sectores: norte, sur y rural, diferenciados entre sí por sus estratos socio-económicos, y principalmente por el acceso que tiene o no, al servicio de transporte público. La diferenciación que genera las condiciones del sistema de transporte en cada comuna y analizar si se configura como una barrera para garantizar el derecho de desplazamiento, forja aspectos centrales para el debate en la presente investigación, poniendo en consideración el factor determinante de la ubicación de residencia de mujeres de comunas periféricas de estratos bajos en la definición de su trayectoria laboral.

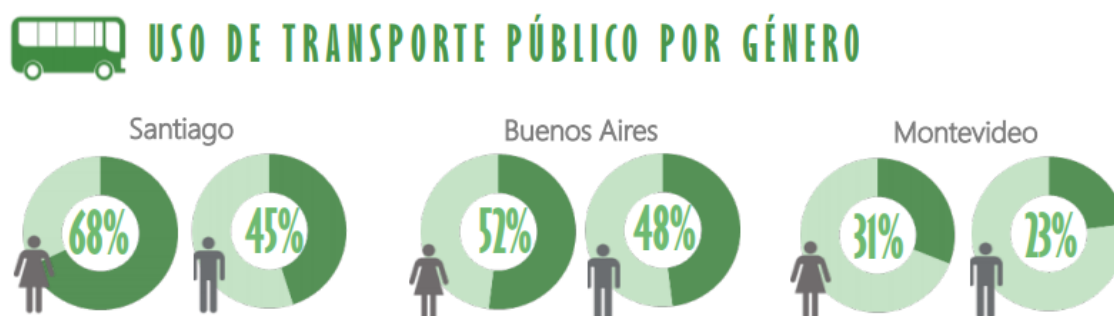
Se plantea que quienes presentan oportunidades restringidas de desplazamiento, en contraposición con aquellas personas que se encuentran dentro del área factible de recorrer

en el tiempo disponible, tendrán menos opciones de ascender dentro del mercado del trabajo, que quienes cuentan con facilidad de transporte. Referido en particular a las mujeres, ellas no parecen tener la misma libertad de movimiento que los hombres por razones directamente referidas a las labores reproductivas, que condicionan el traslado de la mayoría del género femenino (Herrera & Razmilic, 2018).

El rol que cumple el servicio transporte público capitalino de garantizar la igualdad de acceso, distribución y protección a sus usuarias para el desarrollo integral de todas las mujeres, ejerce como un facilitador para el desarrollo de actividades laborales y sociales, principalmente en espacios donde el poder se encuentra cooptado por círculos masculinos y de gran poder adquisitivo como lo es el mercado laboral chileno. El Ministerio de Transporte en su informe Política de Equidad de Género en Transportes, ha declarado dentro de sus objetivos, contribuir en acortar las brechas que dividen nuestra sociedad y replantear sus políticas públicas, para dar paso a la conjunta construcción de un servicio de transporte enfocado hacia la equidad de género, para las mujeres de todos los estratos sociales y económicos. Así, este informe plantea que: *“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en concordancia con los lineamientos impulsados en el Plan Nacional de Igualdad Entre Hombres y Mujeres 2018-2030, ha desarrollado un trabajo intersectorial para instalar la equidad de género en el quehacer institucional. Basados en el enfoque de derechos, en pos de propender a la igualdad y autonomía de las mujeres y niñas, quienes en la mayoría de los casos, son las principales afectadas por las problemáticas derivadas del sistema sexo-género, y en general, para disminuir brechas y desigualdades entre los géneros... El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se plantea el desafío de identificar aquellos obstáculos que complejizan la movilidad de los géneros, dimensionando con ello, en qué medida se ha limitado el derecho a, por ejemplo, un desplazamiento seguro.”* (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2018, pág. 13)

En el informe desarrollado por el centro de investigación BID (2016), se evidencia los índices de los y las usuarias del sistema de transporte público de las ciudades de algunos países de Latinoamérica, señalando que de las tres ciudades investigadas, en cada una de ellas se aprecia un mayor uso de la red de transporte público por parte de la población femenina, y

para el caso de chileno, que más de la mitad de los usuarios del sistema de transporte público serían mujeres, cifras que se presenta la gráfica siguiente:



Fuente: investigación BID. Acerca del plan de Género de TFC 2007-2010.

El plantear un adecuado análisis acerca de las desigualdades urbanas reflejadas en el transporte público, abre el debate a dimensionar cómo estas disparidades de género y clase, interceptan en el derecho al desplazamiento de mujeres de sectores marginados de la ciudad, aumentando barreras sociales y las oportunidades de mujeres en las esferas de lo público y lo privado. Las condiciones que determinan el traslado de mujeres son diversas, pero el tiempo y los modos que emplean para realizar sus trayectos son directamente referidos a las prestaciones que otorga o no, el transporte público Santiaguino a ciertos grupos de mujeres. Esto, con el fin de contribuir a posicionar al género y la clase como variables influyentes en las experiencias y la accesibilidad que otorga el servicio de transporte público a mujeres trabajadoras, que deben lidiar con una doble jornada laboral y una marginalidad territorial, donde como único recurso tienen la red de transporte para realizar su desplazamiento.

La presente investigación pretende analizar desde el género y la clase social los procesos de desplazamiento tanto laborales como reproductivos, determinados por un servicio que no considera las demandas y condiciones de la población femenina, y que además, las segrega, adhiriendo a un modelo de estratificación económica de residencia comunal que frena el avance hacia la equidad en las mujeres, para posteriormente plantear un plan de equidad que no privilegie al hombre y subordine a la mujer.

1.2 Justificación de la relevancia del tema o problema

La relevancia del tema de estudio está en el aporte que realiza en la comprensión de la desigualdad territorial sobre la producción de la ciudad de Santiago y sus servicios, como el de transporte público, en relación al género y la clase social, argumentando cómo dichas variables se configuran en elementos determinantes que inciden en las experiencias de traslado de mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel. La investigación recoge las condiciones de accesibilidad que presenta el sistema transporte público de la ciudad de Santiago, para indagar en las experiencias de mujeres de un sector periférico de la ciudad, como así se caracteriza Pudahuel, describiendo cómo estas desigualdades territoriales propias de una ciudad fragmentada se profundizan aún más al tener que sobrellevar las labores reproductivas, mayormente desempeñadas por mujeres.

La aproximación del estudio es relevante socialmente debido a la urgencia de visibilizar dentro de la estructura del sistema de transporte público la necesidad de generar nuevas estrategias que congenien en sus planos las demandas propias de mujeres, las que requieren en sus desplazamientos un sistema que se ajuste a las necesidades que ellas demandan en los espacios públicos históricamente masculinizados. La relevancia sociológica de este estudio, se centra en observar cómo la desigualdad territorial profundiza otras desigualdades, como la desigualdad de género y clase. Como eje de análisis de la desigualdad territorial se tomará el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, y el sujeto de estudio serán las mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel, tomando las experiencias de traslado como tema central de la investigación.

Las experiencias de desplazamiento de mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel de sus tres sectores (Norte, Sur y Rural), evidencian las diferencias en el acceso al servicio de transporte público, lo cual es parte de un sistema estructural de la configuración de la ciudad que produce y reproduce la segregación de la población, fragmentando la ciudad bajo un sistema de transporte público estratificado, que además profundiza las desigualdades de género y clase dentro de la sociedad. Lo anterior porque en gran parte de las sociedades del mundo, la construcción social de los géneros posicionó a las mujeres en el ámbito privado de la vida social, destinándolas a cumplir el rol reproductivo. Por su parte, los hombres fueron culturalmente ubicados en el ámbito público para cumplir con el rol productivo, ocupando y

haciendo suyo el espacio público, el cual se fue reproduciendo bajo una lógica masculinizada donde las necesidades de las mujeres fueron invisibilizadas. Esta diferenciación tiene efectos particularmente negativos para quienes dependen del sistema de transporte público, mayoritariamente segmentos de escasos recursos, donde las mujeres dentro de estos rangos enfrentan mayores barreras y dificultades.

Por lo tanto este estudio ayuda a pensar la reconfiguración del espacio público, en que los servicios, como el sistema de transporte, estén diseñados desde una perspectiva de género que sea capaz de satisfacer las necesidades tanto de hombres como de mujeres. Lo más importante es que la producción del espacio no segregue el territorio, para que las comunas que actualmente conocemos como periferias y sus residentes no queden al margen de los diferentes servicios disponibles en la urbe, así mismo del mercado laboral, y que las mujeres en este caso puedan realizar desplazamientos en mejores condiciones y no ser puestas en desventaja por el sistema. Esto, en particular porque durante el último siglo, las mujeres han comenzado a incorporarse de manera sistemática en el espacio público, especialmente en el mercado laboral, aumentando así el uso de servicios de transporte público para desplazarse hasta sus lugares de trabajo. Según los datos de la Encuesta Origen Destino de la Región Metropolitana, el 52,6% de los viajes efectuados en esta región son realizados por mujeres. Y, si observamos únicamente los viajes realizados en transporte público, el 52,5% de estos son realizados por ellas.

Ahora bien, dicha incorporación de la mujer en el espacio productivo no ha modificado por completo la distribución de responsabilidades de cada género, como las funciones reproductivas y de cuidado, cuya consecuencia es la doble jornada laboral. Esta situación no ha sido abordada por la planificación del espacio urbano y por el propio transporte público, manteniendo su diseño desde la visión de un sujeto universal sin considerar la multiplicidad de desplazamientos por razones reproductivas. Frente a este panorama, el estudio busca conocer las experiencias de desplazamientos de mujeres trabajadoras que actualmente se encuentran realizando viajes a comunas lejanas de su lugar de residencia (Pudahuel y sus sectores: Norte, Sur y Rural) para así indagar en el fenómeno de la desigualdad territorial a partir de la descripción y análisis de los contextos, necesidades y percepciones que estas mujeres tienen respecto al uso del sistema de transporte público de la Región Metropolitana.

Capítulo II Pregunta y objetivos

2.1 Pregunta de investigación

¿Cómo la desigualdad territorial, reflejada en el transporte público santiaguino, profundiza las desigualdades de clase y género en la experiencia de mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel?

2.2 Objetivo General

Explorar la desigualdad territorial, presente en el sistema de transporte público y cómo aquella profundiza las desigualdades de clase y género de mujeres trabajadoras de estratos bajos de la comuna de Pudahuel.

2.3 Objetivos específicos

- I. Caracterizar el Ordenamiento Territorial Geográfico de Pudahuel de acuerdo a la distribución del sistema de transporte público urbano y de los servicios básicos de cada sector.
- II. Describir los patrones de desplazamiento laboral productivos y reproductivos de mujeres de los sectores: norte, sur y rural de la comuna Pudahuel.
- III. Identificar y comparar las experiencias de las mujeres trabajadoras de Pudahuel en el sistema de transporte público, en base a las condiciones de seguridad, temporalidad, conectividad, opciones de traslado y acceso a servicios básicos.
- IV. Identificar los factores económicos y su incidencia en las experiencias de traslado.

2.4 Supuestos de la investigación

1.5.1 Supuesto General

La configuración territorial de la Región Metropolitana representa un diseño segregado de urbanización, que se relaciona con desigualdades de género y clase reflejadas en su sistema de transporte público.

Capítulo III: Antecedentes de la investigación

3.1 Antecedentes de la comuna.

Las Barrancas

El territorio de estudio, originalmente denominado comuna de Las Barrancas (1897-1980), nació el 25 de febrero de 1897, desde las necesidades de las y los habitantes que residían en las zonas intermedias de lo que en ese momento eran las comunas de Maipú y Renca. Los historiadores Martínez y Zúñiga (2000) describen el origen de la comuna a raíz de la necesidad de acceso a servicios básicos cercanos para dicho sector.

La autoridad de la época, el Presidente Federico Errázuriz Echaurren, junto con José Víctor Besa Navarro (primer alcalde) crearon un decreto supremo para generar la división administrativa. Sin embargo, no sería sino hasta finales de la década de 1920 que se consolidarían los límites oficiales que tiene hoy la comuna. La historia de Las Barrancas (actualmente Pudahuel), tiene hitos esenciales que permiten forjar gran parte de su identidad en su historia. El primer poblamiento del sector conocido como “Pueblo Antiguo”, se ubicaba en la intersección de las actuales avenidas San Pablo y la Estrella. Esta aldea nació en torno al camino a Valparaíso, el cual permitió un aumento significativo del tránsito en la zona, facilitando la formación de pequeños polos de comercio y bodegaje, como el poblado de “El Resbalón”, que se ubicaba en una zona cercana al Río Mapocho entre la actual calle Huelén y el Puente Carrascal. Además, se fundó la Parroquia San Luis Beltrán, en la actual avenida San Pablo y calle San Luis, que contribuyó a la formación de poblaciones en su entorno.

Con todo, Las Barrancas no surgió a partir de una fundación “oficial”, como otras ciudades o comunas del país, sino que más bien respondió a un proceso de tomas de terreno e instalación de numerosas familias por motivos laborales (de carácter rural) en los diferentes poblados señalados. De acuerdo a Martínez y Zúñiga (2000), desde 1897 hasta 1930, el territorio inicialmente correspondía a un sector rural, sin embargo y dada sus cualidades viales y comerciales (carreteras y aeropuerto) rápidamente buscó consolidarse como una

comuna urbanizada. Los alcaldes del período buscaron solucionar los principales problemas que afectaban a la comuna, entre ellos: locomoción, delincuencia, educación, alfabetización, alumbrado público y la salubridad e higiene (Martínez & Zúñiga, 2000).

En el año 1935, la comuna consiguió extender los recorridos de transporte público, que partían desde Santiago hasta Las Barrancas, ya que antes de esa fecha sólo llegaban hasta Quinta Normal. Pese a que la comuna experimentó una mayor urbanización y conectividad, no cambió su fisonomía esencialmente rural hasta ese momento. Fue en la década de 1940, con la gran explosión demográfica, que se produjo una transformación mayor. Los índices demográficos de la comuna del año 1940 señalan que la población de Las Barrancas correspondía a un total de 9.264 habitantes, de los cuales un 44% habitaba en zonas urbanas, mientras que el 56% restante vivía en zonas rurales. Hacia 1943, el alumbrado público abarcaba la totalidad de la comuna, a lo que se suma el fin de las obras de pavimentación y empedrado de algunas calles importantes como San Pablo, La Estrella y San Luis (Martínez & Zúñiga, 2000).

Estas inversiones en el sector urbanizado de la comuna, produjo el arribo de nuevos pobladores, resultando en el surgimiento de las poblaciones José Joaquín Pérez y Serrano, que pese a los avances en materia de urbanización, no fueron suficientes para albergar a la gran cantidad de personas que llegaba al territorio (Martínez & Zúñiga, 2000). Pedro Milos (2007) en uno de sus estudios sobre el origen de las zonas periféricas de Santiago, señaló que los masivos asentamientos en la comuna se debían principalmente a la venta de terrenos y loteos irregulares por parte de particulares y/o empresas inescrupulosas que entregaban los sitios o las viviendas sin las debidas obras de urbanización y alcantarillado. Concretamente, en la década de 1960, se dan soluciones a los problemas de urbanización y vivienda, **sin embargo, en materia de transporte todavía existen carencias**, al no abarcar la totalidad de territorios habitados (Milos, 2007).

Llama la atención que durante este período (1960) se produjo una gran paradoja en cuanto a conectividad vial, ya que por una parte la locomoción colectiva (buses) no entraba a la comuna, generando serios problemas para las y los pobladores que habitaban en el territorio. Sin embargo, en este mismo período se crea la Ruta 68 (principal carretera que conecta la ciudad de Valparaíso y Santiago) y el Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez, ex

Pudahuel, dotando a la comuna de elementos significativos en materia de transporte y distribución industrial.

Hacia 1966 seguían existiendo áreas deficitarias en conectividad dentro de la comuna, las que para Martínez & Zúñiga (2000) se seguían perpetuando por la gran cantidad de personas que llegaban a habitar a Las Barrancas. Este patrón de ausencia de conectividad constituye un antecedente relevante para fines de esta investigación, dado que históricamente, la comuna ha tenido problemas de transporte público, pese a su cercanía con el centro de la capital y su conectividad con carreteras, como la ruta 68 que conecta Santiago y Valparaíso.

Un hecho histórico importante en el crecimiento de la comuna está dado por políticas dirigidas a su poblamiento: la mayor parte de la población que llegó a Pudahuel en la década de los 60' formó parte de un plan habitacional impulsado por el gobierno de Eduardo Frei Montalva, denominado "Operación Sitio". A su vez, en esta década, la comuna fue parte del proceso de la Reforma Agraria, donde se expropiaron trece predios, de los cuales sólo tres culminaron la etapa y diez restantes fueron devueltos. Lo anterior generó profundos conflictos sociales entre los dueños de los terrenos y los inquilinos. Además, tal como destaca el autor Armando Ramón (2000), se producen emblemáticas tomas de terrenos en la comuna, donde alrededor de 4.000 pobladores/as se toman un sitio cercano a la calle San Pablo. Culminando esta organización territorial, en el período del presidente Salvador Allende (1970-1973) se consolidaron las tomas de terrenos del sector, y se obtuvieron importantes avances para la comuna tales como alcantarillado, consultorios, pavimentación, escuela entre otros.

Pudahuel

En 1975, bajo la dictadura militar, la comuna de Las Barrancas cambia de nombre a Pudahuel. Los historiadores Martínez y Zúñiga (2000) señalan que el cambio de nombre del territorio correspondía a elementos atribuidos a la fuerte presión demográfica; la incapacidad de la gestión municipal para mantener tan extenso territorio; y especialmente a la gran cantidad de personas que iban llegando a la comuna. Esto provocó que en 1981 definitivamente se desprendieran de Pudahuel las actuales comunas de Lo Prado y Cerro Navia.

La gran cantidad de población que contenía Pudahuel, pese a la separación de parte importante de su territorio, hizo que los problemas asociados a ello perduraran por muchos años más. En ese sentido, es importante considerar el factor de segregación socio-espacial al cual se vieron sometidos las y los pobladoras/es durante el régimen militar, producto de las políticas de erradicación. Los inconvenientes de infraestructura constituyen un contexto de marcado deterioro y precariedad, tanto en la ordenación como en la re-organización de los territorios de la comuna (la cual en la actualidad se distribuye en 3 sectores norte, sur y rural).

Actualmente, la comuna de Pudahuel cuenta con una extensión territorial de 197 km². Hasta el año 2017 contaba con 230.293 habitantes, de los cuales 117.881 son mujeres, representando un porcentaje del 51,187% del total de la población. A continuación se presenta un mapa comunal e índices demográficos de la comuna respecto a su población total y la distribución de los sexos.



Unidad Territorial	Censo 2002	Censo 2017	Variación (%)
Comuna de Pudahuel	195.653	230.293	17,70
Región Metropolitana	6.061.185	7.112.808	17,35
País	15.116.435	17.574.003	16,26

Fuente: Censos de Población y Vivienda 2002 y 2017, INE.

Unidad Territorial	Año 2002		Año 2017		Índice Masculinidad	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	2002	2017
Comuna de Pudahuel	96.328	99.325	112.412	117.881	96,98	95,36
Región Metropolitana	2.937.193	3.123.992	3.462.267	3.650.541	94,02	94,84
País	7.447.695	7.668.740	8.601.989	8.972.014	97,12	95,88

Fuente: Censos de Población y Vivienda 2002 y 2017, INE.

La historia del origen y transformación de la comuna aporta al estudio de aspectos esenciales para el análisis del enfoque territorial histórico de Pudahuel, destacando los puntos referidos a la inversión económica productiva que tuvo la comuna en la década del 60' en el sector, proyectos liderados por privados y el Estado de Chileno (principalmente la carretera Ruta 68 y el Aeropuerto Internacional de Santiago). Por un lado, la comuna cuenta con grandes conexiones viales que favorecen al sector productivo-industrial, sin embargo, los y las pobladoras de la comuna en el mismo período de inversión económica, carecían de servicios de transporte público.

Tales carencias de acceso a transporte públicos y servicios básicos perduran hasta la actualidad, y se configuran como reflejo de una estructura de ciudad desigual. A continuación se exponen antecedentes que contribuyen a retratar la desigualdad territorial presente en el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago de Chile.

3.2 Antecedentes del transporte público santiaguino: reflejo de una ciudad segregada territorialmente.

Santiago fue una de las primeras ciudades en el mundo en tener un sistema de transporte colectivo. Las primeras redes urbanas en Santiago se establecieron a partir del tren, tranvías y caballos. Ya en el siglo XIX, los llamados “carros de sangre”, tranvías a tracción animal, fueron los primeros que permitieron el movimiento de grandes masas de personas y la aparición de nuevos barrios habitacionales alejados del centro de la ciudad.

Es así que poco a poco, los recorridos de transporte se extienden hasta alcanzar los barrios más pobres y alejados de la urbe. Por ejemplo, los barrios del sector sur de Santiago que han albergado tradicionalmente a la clase obrera (Puente Alto, La Granja, El Bosque, La Cisterna, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, entre otros), comienzan a contar desde muy temprano con servicios de transporte. Incluso, ya en esa época, este servicio de transporte santiaguino desplazaba aproximadamente un millón y medio de pasajeros al mes (Tomic & Trumper, 2006). Conforme el paso del tiempo y los avances en la tecnología, fue con la llegada de la electricidad, donde se transforman no sólo las fuentes de energía que alimentaban al transporte, sino que también las nociones de cómo desplazarse por la ciudad. Ya en el siglo veinte, fueron los tranvías eléctricos quienes se encargaban de trasladar principalmente a la clase trabajadora en la mayoría de los países de Latinoamérica.

Rápidamente la forma de desplazarse comienza a evolucionar demandando más tecnología. Los autores Patricia Tomic y Ricardo Trumper (2006), describen en sus trabajos cómo en esos tiempos el modo de desplazarse por la ciudad ya estaba asociado a un valor simbólico de estatus social, relacionado con el poder adquisitivo de las personas: el auto para los ricos y el transporte públicos para los más pobres y desposeídos.

Es a comienzos de los años veinte cuando aparece tímidamente y por primera vez el sistema de buses que lentamente fue desplazando a los tranvías. Pequeños empresarios dueños de vehículos empezaron a competir con los tranvías por los pasajeros y espacios en las calles, transformando el transporte urbano en competencia y desorden. No sólo el caos se instalaba en la calle para atrapar pasajeros, sino que también al interior de los buses, donde no existían

las normas ni las reglas. Ricardo Trumper (2005) señala que los buses en las calles no hacían más que reflejar la situación de **segregación social y de clases que comenzaba a enfrentar el país**, donde los actores del mundo popular eran los usuarios obligados del transporte colectivo.

Así emerge la época de las apodadas “micros amarillas”, microbuses colectivos pintados de amarillo encargados de desplazar a buena parte de la población de Santiago. De este modo las “micros” pasan a formar parte de la identidad del transporte colectivo de la ciudad. Es Nancy Scheper-Hughes (2005) quien nuevamente ilustra y evidencia el panorama de desigualdad social y estatus social asociado a las formas de transporte de la época, cuando dice que las micros estaban dirigidas para los “don nadie” de la sociedad chilena y el automóvil para “los que son alguien” (Scheper-Hughes, 2005, pág. 76) .

A pesar de los problemas que comenzaban a existir en torno a las tarifas y al constante hacinamiento dentro de los buses, este sistema fue el único que podía adaptarse al crecimiento de la ciudad y a la consiguiente demanda por transporte que comenzaba a existir. Se comienzan a alargar las rutas según la demanda y se sacan cada vez más buses a las calles. El estado también quiso participar en el sistema de transporte con la creación del ETCE (empresa de transportes colectivos del estado), adquiriendo las empresas de tranvías que en nombre de la modernidad, vendrían a reemplazar los carros por modernos “trolleys” y por buses a diesel. Sin embargo, la empresa estatal de transporte termina con la dictadura militar (Trumper, 2005).

A partir de los años setenta, las micros (buses) fueron apropiándose del espacio de la capital y dominando el paisaje santiaguino. La percepción por parte de las y los usuarios de este servicio era la noción de un sistema de micros caótico, sin ley ni orden, que funcionaba al día y según la lógica del libre mercado. En 1975 empezó a funcionar el sistema de tren subterráneo (metro) el cual funciona como empresa estatal pero que solo cubría, en sus comienzos, una pequeña parte de la ciudad. Es importante mencionar que en la época de la dictadura se impulsó un fuerte desarrollo del parque automotriz como una forma de entrada a la modernidad, pero a la cual tuvieron acceso solo unos pocos. También se trató de controlar el desorden del sistema pintando de amarillos los buses y estableciendo licitaciones para los recorridos, pero esto no cambió el panorama de caos y competencia que reinaba en la calle.

Ricardo Trumper sostiene que: “... en el discurso imperante, el riesgo de la micro y del transporte colectivo se presenta como inevitable, como si fuera un fenómeno natural, más allá de la voluntad del estado y las personas (...) los que controlan ese espacio son chóferes enloquecidos tras el volante, luchando por pasajeros e indiferentes, un diez por ciento dopados con alcohol o cocaína (...) el riesgo aparece como un elemento más al que los trabajadores están sometidos y al que pueden escapar en forma individual a través de adquirir un auto” (Trumper, 2005, pág. 77).

El desplazamiento se presenta por tanto como una necesidad para la sociedad moderna y a partir de esta, la población accede a la ciudad en su totalidad. Así, es posible hablar de un capital simbólico material asociado a la movilidad, donde la distribución de este sólo le pertenece a quienes pueden pagar por este bien de consumo, y gozar del privilegio de trasladarse largas distancias. La diferenciación y la exclusión social son fenómenos evidentes en sociedades capitalistas donde el uso del tiempo y del espacio no son posibles ni accesibles de igual manera para todos y todas. Las políticas urbanas de los últimos años en Santiago han privilegiado el uso del automóvil y por consiguiente la construcción de grandes carretas y autopistas que cruzan la ciudad. Sostiene Trumper: “...La dominación del automóvil es relativa y fuertemente influenciada por la clase social. Por una parte los planificadores y empresarios ven en el sistema de micros una constante para las clases dominadas. Pero por otra, para ellos el automóvil es central en la constante expansión y suburbanización de la ciudad, en la normalización del sprawl urbano (Trumper, 2005, pág. 80).

Al analizar la situación de diferenciación por clases en cuanto a los modos de desplazamiento, el autor Oscar Figueroa (2005) define el transporte en América Latina a partir de la capacidad por parte de los sectores medios y altos de la sociedad para adquirir un auto propio, mientras los estratos bajos únicamente pueden acceder a un sistema de transporte público. El impacto del uso del automóvil no sólo se limita a la reducción de la demanda de transporte público, sino que también al aumento de los costos de este último, debido a los efectos del automóvil en la congestión general y a las menores tasas de ocupación de los buses, lo que hace que el sistema se deteriore aún más. Por otra parte también, la expansión urbana, producto de los cambios económicos y políticos, es otro de los factores que vienen a afectar al transporte colectivo y a las poblaciones más marginadas. La diferencia en la accesibilidad, el

equipamiento y las condiciones de infraestructura de transporte público en los barrios periféricos refleja la realidad de una cobertura insuficiente que perjudica a quienes más utilizan este servicio.

El sistema de transporte público de Santiago refleja las profundas desigualdades presentes en el país; se estructura desde una lógica productiva y segregada, donde las condiciones económicas determinan la movilidad/desplazamiento de las personas, otorgando privilegios -simbólicos y materiales- a quienes pueden pagarlos. Sin embargo, la desigualdad de clase no la única presente en el transporte público, ya que a diario en sus distintos espacios se viven experiencias de diferencias y discriminación por género, es por eso que ahora el estudio ahondará en cómo opera este sistema desde una perspectiva de desigualdad de género.

3.3 Institucionalización del enfoque de género en el transporte público chileno.

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

Junto a lo anterior, mediante el tratado internacional de las Naciones Unidas denominado Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer - CEDAW, se creó la **Carta Internacional de los Derechos de la Mujer**. En su primer artículo, se define como discriminación contra la mujer:

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

A partir de la formulación de esta Carta, se visibilizó la urgencia en materia de legitimidad e institucionalidad de género en todos los países Latinoamericanos. De acuerdo con la evaluación realizada en el año 2012, el comité de esta convención solicitó a Chile la aplicación de las obligaciones propuestas en esta carta, donde **requiere que Chile genere estrategias y un plan de acción para prevenir y eliminar todas las formas de violencia contra la mujer**.

En Chile, la oficina del PNUD cuenta desde hace varios años con una Punto Focal de Género (PFG) con formación especializada, capaz de impulsar acciones en la perspectiva de promover la equidad de género. Los PFG son quienes cumplen un rol central en la tarea de implementar la clamada transversalidad de género en las actividades del PNUD y en el presionar a las instituciones de servicio públicas, como el transporte, a su implementación.

A inicios del siglo XXI, Chile se enfrenta a un conjunto de desafíos en materia de equidad de género. Consolidándose como una de las barreras más importantes a superar, se encuentran los **elevados niveles de desigualdad económica y social que persisten en la población**, incluidas las inequidades de género, que esta investigación busca analizar.

El Estado de Chile asumió en 1990, un compromiso con la democratización del país en todos sus ámbitos y junto con esto, la superación de las desigualdades entre los géneros, ya que garantizar a hombres y mujeres un acceso equitativo a los beneficios, recursos, servicios y oportunidades permitiría a las mujeres alcanzar su plena participación en todos los espacios y esferas (pública y privada).

La creación del Servicio Nacional de la Mujer (SERNAM), aprobada mediante Ley de la República (1991), buscaba promover la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, expresando en su misión institucional:

“Diseñar, proponer y coordinar políticas, planes, medidas y reformas legales conducentes a la igualdad de derechos y oportunidades entre hombres y mujeres; y a disminuir prácticas discriminatorias en el proceso de desarrollo político, social, económico y cultural del país. “ (PNUD Chile, 2006, pág. 55).

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

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

El Ministerio de Transportes por su parte, ha desarrollado un trabajo para instalar la equidad de género en el quehacer institucional, es decir aplicar la política de equidad de género como un nuevo plan de desarrollo en las reformas del sistema de transporte actual y con proyección al futuro, en pos de propender a la igualdad y autonomía de las mujeres y niñas, quienes en la mayoría de los casos, son las principales afectadas por las problemáticas y discriminaciones de género en los espacios del transporte público y en la sociedad en general.

Como medida para dar solución al problema de desigualdad de género presente en el transporte público santiaguino, el Ministerio de Transportes replicó los modelos impulsados en el extranjero, que apuntan a dar solución a las experiencias locales de desigualdad de

género en el sistema de transporte público, estrategias que culminaron en la elaboración de un plan denominado “Política de Equidad de Género en transporte (2018)”. Los especialistas acuñaron el término transversalidad para formularlo como un plan organizacional para replantear políticas públicas, partiendo desde la base de existencia de profundas desigualdades que recaen sobre las mujeres.

Respecto al surgimiento del concepto “transversalidad”, este fue acuñado y debatido por primera vez en la mencionada “Cuarta Conferencia de Beijing” (1995), como resultado del bajo impacto que estaban teniendo las diferentes políticas, programas y acciones para la reestructuración de los roles de equidad de las mujeres en la sociedad. En este contexto, se identificó la necesidad de definir una estrategia que involucraran a todos los actores, que aceleraran los cambios estructurales y, sobre todo, analizaran cómo las **políticas y los servicios públicos producen desigualdades hacia las mujeres, reproduciendo la dominación histórica hacia el género femenino.**

A partir de la conferencia de Beijing, se instala en la agenda de la mayor parte de las agencias del sistema de Naciones Unidas, gobiernos, agencias de cooperación bilateral y otras organizaciones de desarrollo, adoptar la estrategia de “Transversalización de Género” (TG), a pesar de no contar con las directrices, con teoría fundada, ni estudios que otorgaran un análisis socio-práctico de cómo desarrollar esta estrategia.

En la esfera de violencia contra la mujer, organismos como ONU MUJERES (2015) determinó que se requiere prestar mucha más atención a la **accesibilidad a servicios de calidad, como lo constituiría en la investigación el servicio de transporte público Santiaguino**, motivo que hace lógico la creación de una política de equidad en transporte público chileno, que asegure los derechos y necesidades de las mujeres para movilizarse y acceder de modo seguro y eficiente, a los servicios que ofrece la ciudad y para poder desarrollarse de manera integral dentro del mercado laboral y fuera de él.

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

Ministerio, tiene la responsabilidad de dar solución a las problemáticas de movilidad, seguridad, accesibilidad y eficiencia que vive el género femenino, para asegurar un desplazamiento integro para todas las mujeres y promover su desarrollo en la esfera de lo público.

Capítulo IV: Marco Teórico

Este capítulo aborda los fundamentos teórico-conceptuales en los que se fundan nuestra investigación y el análisis de los datos obtenidos, dando cuenta de discusiones que serán de utilidad para analizar las consecuencias de la intersección entre los fenómenos de desigualdad territorial, desigualdad de género y clase en la experiencia de mujeres que habitan en las periferias de la ciudad de Santiago y utilizan el sistema de transporte público para cumplir con su trabajo productivo y reproductivo. El objetivo de este capítulo es entregar categorías analíticas que nos permitan en los siguientes apartados de la investigación, retratar la experiencia en los desplazamientos de estas mujeres en concordancia con la visión teórica y conceptual expuesta a continuación.

4.1 Fenómeno Territorial: desde un abordaje social.

Los territorios desde una perspectiva sociológica son un espacio físico cargado de vida social; son el escenario en donde los individuos de sociedades urbanas interactúan y se relacionan entre actividades económicas y reproductivas, instituciones y recursos naturales; y son un lugar donde los sujetos de una sociedad poseen experiencias significativas (Barbosa, 2001). Por lo tanto, un territorio tendría múltiples funciones (Perez, 2007), y una de ellas –de principal interés para la investigación– se enmarcaría en la función que cumple el territorio como espacio o escenario central donde acontece la **acción social entre las y los sujetos**, y donde además, en este espacio se practican experiencias de intercambio y distribución de poder económico y simbólico en la sociedad.

La desigualdad económica y social persistente entre los géneros es un claro ejemplo de este intercambio de experiencias simbólicas y materiales que ocurren en la sociedad. Esta distribución desigual de capitales económicos y culturales es posible observarlas en los espacios del transporte público, principalmente de zonas periféricas de la ciudad de Santiago, las cuales son considerados por el presente trabajo como un escenario donde estas

experiencias de diferenciación y discriminación de género y clase se materializan en obstáculos que afectan a diario a la necesidad de desplazamiento de mujeres de estos sectores.

La lectura más común sobre territorios está asociada a la geografía y arquitectura, enfocada al análisis de diseños y planificación urbana, destacando centralmente elementos como espacialidad, distribución, forma y tamaño, entre otros. Es decir, de elementos cuantificables (Castells, 1974). Esta noción clásica de territorio como delimitación geográfica -numérica- ha permeado incluso en la producción de teoría en las ciencias sociales, donde la literatura clásica centró su lente investigativo en la función más técnica de territorio, relegando su aspecto y función subjetiva y simbólica a un segundo plano.

Históricamente, el concepto territorio se ha empleado para definir un espacio geográfico claramente delimitado, que además atribuye a una administración propia que aplica una normativa común (Castells, 1974). Sin embargo, el debate cualitativo-cuantitativo sobre las implicaciones teóricas del territorio en las instituciones públicas, en general se involucran dos tipos de interpretaciones: el enfoque cualitativo, que sitúa al concepto territorio con un **carácter teórico social** propiamente tal, resaltando su importancia subjetiva y significativa para el análisis y solución de problemas asociados a desigualdad social.

Por otra parte, el enfoque cuantitativo sitúa “lo territorial” como una variable que forma parte de la **gama de factores** que deben ser considerados en la aplicación de diseños urbanos, programas de vivienda o ampliación de cobertura (kilómetros) del sistema de transporte público de una ciudad, etc. Este enfoque no considera un desarrollo académico social, por ende, territorio es trabajado como una cifra numérica.

Los trabajos territoriales realizados por CEPAL (2011) y algunas organizaciones especializadas en las temáticas de segregación urbana, descentralización, desarrollo rural, desarrollo urbano y/o desarrollo territorial en general, han abordado al territorio desde un paradigma subjetivo, evidencia en sus postulados, que los estudios de los fenómenos territoriales deben adquirir **mayor relevancia en el campo de los estudios de desigualdad social, políticas públicas y programas sociales**. Destacando su relevancia para el análisis cualitativo desde las experiencias significativas de la personas que habitan en él.

La presente investigación se enmarca dentro del debate teórico vinculado al carácter subjetivo del territorio, destacando la importancia de las experiencias y significancias que las actoras le otorgan a su realidad (espacio vivido) de segregación territorial desde su cotidianidad en los espacios del transporte público. Por tanto, la representación cuantificable que se le ha dado al territorio, donde el concepto ha sido abordado desde una visión “neutral, objetiva y transparente” **limita la capacidad productora que tiene una sociedad para modificar su propio espacio social**, ya que es acá (territorio) donde ocurren todas las relaciones sociales y donde se materializan las desigualdades para la ocurrencia de las luchas de los sujetos que habitan en un contexto y territorio particular (Lefebvre, 2013, pág. 56).

La crítica que elabora Manuel Castells (1977) dirigida a casi la totalidad de la sociología urbana (positivista) de los años 70', se enmarca en la idea de la **desaparición de la ciudad como una unidad social autónoma y la consecuente desaparición de la sociología urbana como cuerpo teórico subjetivo**. Dicho de otra manera, el límite crítico de una perspectiva únicamente geográfica cuantitativa ignora los elementos de carácter social, cultural y político que acontecen en el territorio, por ejemplo, las experiencias de las usuarias que usan y se trasladan en transporte público en una ciudad por motivos no sólo productivos asociados a un trabajo asalariado, sino que además, por motivos reproductivo asociados a labores y quehaceres del hogar.

El olvido por parte de la academia del carácter social y cualitativo de los territorios, y en particular, de las interacciones y experiencias que en él ocurren es definido por Henri Lefebvre (1975) como consecuencia de la proliferación de ciudades modernas capitalistas, donde habría una hegemonía de elementos cuantificables y racionales en su diseño y planificación, como por ejemplo, el caso del sistema de transporte público donde únicamente son considerados datos cuantitativos asociados a frecuencia y cobertura, ignorando aspectos y experiencias sociales significantes para las y los sujetos que a diario transitan en estos espacios como por mencionar algunos. Sobre la importancia del espacio social Lefebvre afirmará:

“El espacio/territorio (social) no es una cosa entre las cosas, un producto cualquiera entre los productos: más bien envuelve a las cosas producidas y comprende sus

relaciones en su coexistencia y simultaneidad: en su orden y/o desorden (relativos)” (Lefebvre, La producción del espacio, 2013, pág. 129).

Las concepciones más críticas y con enfoque en la subjetividad del territorio, entienden este espacio como un **producto social** (Lefebvre, 2013). Esto en el sentido de que el territorio es el resultado mismo de la acción social, en los espacios del transporte público por ejemplo, es posible observar prácticas, relaciones y experiencias sociales propias del territorio urbano, demostrando que el territorio no es sólo un repositorio de la sociedad ni de los sistemas de producción, sino que es un **participante activo** que produce y es producto del espacio social.

Una consideración importante del proyecto del autor Henri Lefebvre estaba dirigido a mostrar cómo las **formas espaciales son productos de modos específicos de producción** y cómo ellas contribuyen a **perpetuar la dominación capitalista**, aportando una serie de ideas que estimulan la acción radical (Saunders P. , 1986). El urbanismo moderno, según Lefebvre, había generado una mayor segregación espacial, el predominio del valor de cambio del territorio ahora mercantilizado, y la imposibilidad de que las personas pudieran participar en las decisiones sobre la ciudad en la que viven, confinados en una realidad urbana enajenada por el consumo, la fragmentación de la cotidianidad y la marginación territorial.

Desde la concepción del autor, la producción social del territorio debe ser entendida como una economía política del espacio y su producción, es decir, es un análisis de producción social de espacio/territorio cuyo carácter histórico y dinámico es posible observarlo desde una triada conceptual, esta se compone por: (a) las prácticas espaciales (el espacio percibido), (b) las representaciones del espacio (el espacio concebido) y (c) los espacios de representación (Lefebvre, 2013, págs. 95-99). A continuación, se expone una breve revisión conceptual sobre el modelo diseñado por el autor para describir el «espacio social» y la existencia de tres espacios sociales que se encuentran en constante vinculación.

El primero de ellos, **el espacio percibido**: es el generador del espacio, y tiene una estrecha relación entre la realidad cotidiana (es decir el uso del tiempo) y la realidad urbana (que son las rutas o medios de transporte que encadenan la vida privada con la vida pública y el ocio). Por ende, el espacio percibido (o de las prácticas espaciales), es donde se llevan a cabo las diferentes prácticas de la **experiencia material** de la realidad cotidiana urbana, y por

consiguiente, tiene directa relación con la percepción que tienen los sujetos respecto al uso diario de esta materialidad (Lefebvre, 2013), ejemplo el sistema de transporte público como servicio de locomoción de una ciudad (una visión funcional-estructural de la institución).

El segundo de ellos, **el espacio concebido** (o representaciones del espacio), es el espacio interpretativo; en él se ubican las **relaciones de producción y el orden impuesto** por estas mismas, el territorio es coartado por el “modelo económico establecido” el que le entrega a su vez un ordenamiento al conocimiento y a las representaciones de la ciudad. En las sociedades capitalistas modernas, y bajo las ideas del urbanismo, lo que sucede es la **primacía del espacio concebido**.

Este espacio, según el autor, es determinado y conceptualizado exclusivamente por: “(...) científicos, planificadores, urbanistas, tecnócratas fragmentadores, ingenieros sociales y hasta el de cierto tipo de artistas próximos a la cientificidad, todos los cuales **identifican lo vivido y lo percibido con lo concebido**” (Lefebvre, 2013, pág. 97), y son quienes, describen de manera teórica o científica lo que es percibido bajo un ordenamiento dominado por lo preestablecido según cada sociedad o modo de producción.

Las representaciones del espacio concebido, poseen el poder de **establecer de manera teórica y/o científica lo que es percibido** bajo un ordenamiento dominado por lo preestablecido según cada sociedad o modo de producción. Acá, las conceptualizaciones de este espacio, señala Lefebvre (2013), tenderán a un sistema de signos “verbales intelectualmente” elaborados. Este espacio es generado y regenerado por las relaciones de producción hegemónicas capitalista, y es, por tanto, el espacio dominante en cualquier sociedad materializándose a través del uso de sistema verbales (por ejemplo modelos de transporte público) y signos gráficos como mapas, planos e imágenes del territorio que contienen las representaciones del poder y la ideología dominante.

Desde los lineamientos teóricos territoriales que guían al presente trabajo, el espacio concebido se constituye como un agente ordenador hegemónico del conocimiento académico, del territorio geográfico, y configurador de conductas sociales que ocurren dentro del espacio social. Al analizar el ordenamiento territorial (OT) de la ciudad de Santiago, es posible observar diferencias territoriales significativas en cuanto al acceso al transporte

público, áreas verdes, servicios básicos, etc. Estas diferencias en la distribución de los servicios de la ciudad responden a los intereses de quienes controlan, investigan y poseen el poder de decidir sobre el territorio (sector industrial y Estatal), resultando en zonas desiguales del espacio, delimitadas de esa manera en beneficio de la acumulación de capital económico de estos mismos grupos dominantes.

Finalmente, **el espacio vivido**, es el lugar donde se encuentran los simbolismos y las subjetividades de la vida social, es decir, este ocurre a diario en el territorio físico-material y es el lugar donde **los sujetos simbolizan sus experiencias vividas en sus prácticas espaciales**, y es también el **espacio de acción y búsqueda por mejores posibilidades para su realidad social** (Lefebvre, 2013). El espacio de las representaciones es de especial interés para la investigación, ya que en él se incluyen las experiencias significativas, las realidades cotidianas y urbanas de diferenciación de género y clase existen dentro del sistema de transporte público de la ciudad, desde las experiencias de mujeres habitantes de zonas periféricas de la ciudad.

Por lo tanto, **lo que constituye un territorio vivido, son las relaciones y fuerzas que lo enlazan y mantienen vivo**. En palabras de Simmel “lo que tiene importancia social no es el espacio, sino el eslabonamiento y conexión de las partes del espacio” (Simmel, 2014, pág. 597), lo relevante del espacio es la acción recíproca que acontece entre sujetos.

En efecto, el “espacio social” o “territorio social” como categoría analítica es donde se conjugan estas tres dimensiones cuyo concepto sirve para interpretar a la sociedad a través de la observación de estos tres espacios mencionados. Así, se puede comprender contextualmente el carácter social del territorio observado en su totalidad. Si no se considera la existencia de estos tres espacios, es imposible pensar en una transformación social, ya que para que exista una modificación del espacio social dominante (espacio concebido), se requiere examinar cada práctica espacial (espacio percibido) y su simbolización (espacio vivido), reconociendo las desigualdades y luchas vividas por los actores sociales para impulsar la modificación el espacio concebido.

Como se ha revisado, son múltiples las definiciones sobre territorio. Sin embargo, una de las más completas y utilizadas sobre todo que favorece a su **operacionalización en el campo de**

programas sociales, es la que proporciona el autor Darío Viroto (2014), cuando señala que el territorio tiene que ver con la conjugación de tres elementos: “espacio acotado, con límites más o menos precisos, apropiado por un grupo social.... sentimiento o una conciencia de pertinencia por parte de sus habitantes... existencia de formas de autoridad política y de reglas de organización y de funcionamiento” (Viroto, 2014, pág. 4).

Dicho de otro modo, un territorio tendrá que ver con una delimitación geográfica, pero que está dada por la **existencia de una comunidad de personas que comparten una identidad común** respecto a un lugar e historia de residencia; y esto, bajo un sistema de normas y acuerdos que regulan el funcionamiento de la comunidad. De esta manera, el territorio es mucho más que un espacio físico o geográfico, tiene que ver con una **construcción social del entorno**.

El territorio, según la definición clásica para los estudios de desarrollo rural de Schejtman y Berdegúe (2004, pág. 5) “es un conjunto de relaciones sociales que dan origen y a la vez expresan una identidad y un sentido de propósito compartido” sobre el que se ejerce algún tipo de autoridad (Agnew, 2005). En otras palabras, territorio daría cuenta de un espacio con **identidad socialmente construida**, donde se pondría acento en los procesos sociales, económicos, culturales, históricos que **dan forma y sentido** al territorio, en contraposición con otras definiciones que únicamente tienen un contenido normativo.

Para el ILPES (2013) esto significa que tanto las áreas estructurales (físicas o materiales), como las dimensiones subjetivas o culturales que caracterizan a un territorio determinado (y en un momento histórico dado), son resultado de diversas **interacciones sociales** históricas que producen y transforman lugares específicos, así como su vinculación o interacción con otros lugares del contexto. Por su parte, Revesz y Oliden (2003) proponen que el territorio es **fuerza de identidad y autoestima colectiva**, así como un objeto de análisis y un **espacio funcional** a los objetivos y alcances al desarrollo de sus actores.

La noción de territorio propuesta por Pecqueur (2000) de “entidades socio-económicas construidas” implica superar la lectura geográfica de territorio e **incorporar la dinámica económica** como agente ordenador del territorio a nivel local. Sostiene este autor:

“El territorio no es una escala geográfica de coordinación entre actores (escala infrarregional, cantonal...) sino una dimensión que se **sitúa entre el individuo y los sistemas productivos nacionales**. El territorio, es entonces más que una red, es la constitución de un espacio abstracto de cooperación entre diferentes actores con un anclaje geográfico para engendrar recursos particulares y soluciones inéditas” (Pecqueur, 2000, pág. 15).

Lefebvre (2013) dirá que el espacio es abstracto y a la vez concreto, esto quiere decir, que teóricamente puede ser utilizado en estudios cuantitativos como cualitativos. Abstracto porque no existe sin la interrelación entre todos los componentes del espacio, y concreto porque es material y está localizado. Por tanto, el espacio existe, porque hay relaciones, a su vez que el espacio existe porque es parte de ellas (Lefebvre, 2013).

Como se enuncio anteriormente la relación entre experiencia y territorio varía principalmente por componentes estructurales de la sociedad atribuidos a los intereses económicos y políticos del sistema hegemónico, esto quiere decir que la manera en que los individuos se relacionan y perciben los espacios físicos de la ciudad, tales como el transporte público no es igual para todas las personas, ya que la percepción del espacio, está siempre mediada por como los sujetos perciben simbólicamente el territorio desde sus propias experiencias, de modo que **siempre se identifica una percepción simbólica del territorio asociado a las experiencias**. Esto visto desde los lineamientos de la investigación, daría cuenta de que las diferencias que existirían en los desplazamientos en transporte público entre mujeres y hombres no serían percibidos de la misma manera entre los sujetos. Los espacios siempre están cargado de alguna asociación emocional, en cuanto las experiencias que se tenga, de hecho, según Simmel la vida sentimental de los individuos se liga fuertemente al espacio (Simmel, 2014).

Esta diferenciación en lo modos de experiencias al transitar por el territorio, el autor Lefebvre la describió en su libro “El derecho a la ciudad” (1975) como el derecho de las personas a habitar, construir, decidir y crear la ciudad en la que viven, y hacer de esta un espacio privilegiado de lucha anticapitalista. Desde sus postulados, se aprecia cómo los intereses económicos del territorio habrían contribuido de manera definitiva a la **fragmentación de la vida en común**, dejando al capitalismo y al Estado al mando de las decisiones sobre la

realidad urbana. Para Lefebvre (1975), el urbanismo funcional era tanto una ideología de clase como una estrategia burguesa de organización espacial enfocada **apropiarse de la ciudad para convertirla en una mercancía**.

En la actualidad, tal como señala Schlotfeldt en un capítulo del libro Ordenamiento Territorial en Chile de Arenas & Cáceres (2000), las áreas contempladas como urbanas o de expansión urbana son **“tierra de nadie”**. Al respecto la autora señala: “Es necesario destacar que tanto los Planes Reguladores intercomunales como los Comunales y Seccionales establecen un “área normada” o “área urbana”, dejando **sin norma al espacio existente fuera de los límites urbanos**. Los espacios no urbanos (o rurales” se encuentran afectos en la actualidad a los expedientes de Cambio de Uso de suelo industrial y Predios Rústicos [...]” (Schlotfeldt, 2000, pág. 41).

Estos postulados retratan la realidad del sector rural de Pudahuel, donde los asentamientos locales carecen de servicios básicos y presentan graves problemáticas en cuanto a servicios de transporte públicos, pero que sin embargo, dicho sector ha sido foco de expansión industrial en la última década evidenciando la influencia del sector empresarial en la utilización del territorio.

Al referirse a las consecuencias del ordenamiento territorial capitalista en la presencia de territorios fragmentados, es posible observar una problemática común en las ciudades Latinoamericanas, en la medida en que la configuración territorial/espacial ha generado zonas de **desarrollo desigual**, y por consiguiente, habitantes que viven experiencias de marginación económicas, social y culturalmente, lo que se traduce en la formación de sectores privilegiados territorialmente, social y económicamente por un lado, y sectores excluidos por el otro.

La teoría desarrollada por Lefebvre sobre el derecho de la ciudad, dio paso a futuras visiones situadas desde un enfoque en la desigualdad de género, donde la lectura Feminista basada en las concepciones y críticas hacia la dominación capitalista, patriarcal, y teorías de la diversidad, aportado una concepción situada en las **desigualdades urbanas que afectan más a la mujer que al hombre** (Harman E. , 1988). La explicación feminista de la segregación enfatiza una crítica a las formas actuales de reproducción social, lo cual lleva a las mujeres a

una localización suburbana, con identidades fragmentadas, y a una reproducción de una nueva generación de límites socio-culturales (Markusen, 1980).

El presente estudio le otorga esencial importancia a las nociones feministas planteadas, asumiendo la diferenciación en los desplazamientos de los géneros, resultando en problemáticas en cuanto al “Derecho a la Ciudad” (Lefebvre, 1975) y la apropiación del sistema capitalista de los modos de ordenamiento territorial actual.

A continuación, se elaborará una revisión teórica sobre las principales corrientes del feminismo urbano, basadas en los postulados de desigualdad en el acceso a la ciudad. Estas perspectivas abordan las experiencias significativas y los roles del género femenino, en un contexto de ciudad capitalista desigual en términos territoriales y genéricos, donde en esta diferenciación simbólica y material observada en los desplazamientos que realizan hombres y mujeres, se constituye como el reflejo de las complejidades de la ciudad, y de la subordinación en la relaciones de poder entre ambos. Desde estos abordajes teóricos se pretende visibilizar las realidades de mujeres que experimentan múltiples opresiones estructurales, como resultado de su (des)valoración social por el género al que pertenecen y por habitar zonas periféricas de la ciudad.

4.3 Género y desigualdad.

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

A través de estos trabajos teóricos, la comprensión del género ha ido problematizando su orden conceptual, el cual plantean, se ha asumido bajo una **lógica binaria de lo femenino y masculino**, que además de estar asociada a su condición biológica, agrega roles y conductas que son convenciones sociales. Sobre esta conceptualización binaria, son variadas las teóricas que han planteado y analizado la visión dicotómica; entre ellas se encuentra: Patricia

Hill Collins, Joan Scott, Caroline Monser, Verena Stolcke, entre otras académicas, quienes aluden que esta visión binaria es la que posibilita la dominación de un género sobre otro.

Como antesala del encuadre de la perspectiva de género podemos considerar el rol histórico que ha subordinado al sexo femenino, tanto en cuestiones triviales, como en aspectos estructurales de orden social, político, económico y cultural. A lo largo de la historia esta **dominación hegemónica ha implicado transformaciones en las esferas de lo público como en lo privado**. Los movimientos feministas y de mujeres han luchado por derribar la exclusión, conforme el paso del tiempo, han conseguido cambios en las concepciones de los nuevos órdenes sociales.

El surgimiento de la segunda ola del movimiento feminista en la década de los 70' abre el camino a un fuerte debate en torno al análisis de la posición de la mujer en la estructura social. Desde este momento, se establecen las bases teóricas para el estudio de las relaciones entre hombres y mujeres, y específicamente se intenta visibilizar la condición de subordinación histórica empleada hacia la mujer.

La Teoría de Género es la teoría de las construcciones históricas en torno al sexo y a las atribuciones simbólicas de las cosas, los espacios, los territorios, etcétera. Es también la teoría de la organización social y de las concepciones de la realidad construidas con esas bases; y también lo es de las características de cualquier conformación de poder social como parte del orden de géneros, lo que incluye los mecanismos estatales de la reproducción de ese orden" (Monser, 1991, pág. 1).

Según la definición de Joan Scott el género se estructura en dos partes:

- *“El género es un elemento constitutivo de las relaciones sociales basado en diferencias percibidas entre los sexos (1) y el género es una forma primaria de relaciones significantes de poder. Los cambios en la organización de las relaciones sociales corresponden siempre a cambios en las representaciones del poder (2), pero la dirección del cambio no es necesariamente en un solo sentido. Como elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en las diferencias percibidas entre los sexos, y el género comprende cuatro elementos interrelacionados: Símbolos culturalmente disponibles que evocan representaciones múltiples, conceptos*

normativos que manifiestan las interpretaciones de los significados de los símbolo, las instituciones y organizaciones sociales de las relaciones de género, la identidad subjetiva de género” (Scott, 1986, pág. 23).

La definición de género que desarrolló Joan Scott (1986), observa el género como una forma de significar las relaciones de poder “El género es el campo primario dentro del cual o por medio del cual se articula el poder” (Scott, 1986, pág. 62) señalando que el género no es el único campo en disputa, históricamente ha sido una forma persistente de facilitar la significación del poder en la tradición occidental, judeo-cristiana e islámica (Scott, 1986).

La noción de género de una sociedad influye en las **estructuras de poder** de las mismas, desde la familia hasta las superestructuras hegemónicas, y en un sentido inverso, las relaciones de poder de una sociedad influyen en lo que simboliza el ser hombre o mujer. En este sentido, “los cambios en las relaciones de género pueden ser impulsados por consideraciones de necesidades de Estado... La relación entre regímenes autoritarios y control de las mujeres ha sido denunciada pero no suficientemente estudiada” (Scott, 1986, pág. 66) Esta relaciones de poder entre los géneros, también son percepciones de desigualdades que dan cuenta de la desventaja de las mujeres en la estructura social. En este caso, la definición de Scott nos señala la importancia de que estos símbolos se cristalicen en las estructuras, ya que la relación entre estructuras de poder y dinámica de género en la sociedad afirma que “la propia alta política es un concepto de género, porque establece su crucial importancia y el poder público, las razones y el hecho de su superior autoridad, precisamente en que excluye a las mujeres de su ámbito” (Scott, 1986, pág. 69).

Por tanto, es crucial la importancia del poder público en relación al género cuando se trata de instituciones como el Ministerio de Transportes y las políticas asociadas/destinadas al servicio de transporte público, porque aquel es un sitio donde ocurren situaciones comunes en el encuentro con los otros de la vida social, tales como **cuestiones naturalizadas o entendidas como “común”** de carácter violento o abusivo.

Es pertinente para el estudio la definición de género de Joan Scott, ya que establece que el género está en constante construcción de diferenciación simbólica, social y cultural, se cristaliza en las prácticas, ideas, discursos y en las posiciones que se encuentran cada

individuo en el espacio social, repercutiendo en las relaciones, no sólo entre individuos, sino que también en cómo cada sujeto se relaciona con las estructuras de la sociedad. Esas representaciones simbólicas de las que habla Scott construyen las relaciones entre hombres y mujeres, aprendidas a través del **proceso de socialización**.

En referencia a los procesos de socialización, las ciudades y territorios son cruciales para entender su imbricación con el género, ya que de igual forma, el espacio social reproduce como diría Scott esa constante construcción de **diferenciación simbólica, social y cultural entre los géneros**. Espacios de los cuales las mujeres no se sienten parte o pasadas a llevar por su condición de género, no ocurre lo mismo desde los varones, ya que el espacio público y el mismo sistema de transporte público representa un espacio masculinizado desde sus orígenes. Espacios que dan cuenta de la desigualdad territorial, la cual es una realidad significativa en la Región Metropolitana, en ámbitos tan diversos como pobreza, educación, salud, empleo, ingresos comunales, seguridad ciudadana e igualdad de género.

Por lo tanto, **la distribución territorial** es uno de los factores claves para avanzar en la igualdad y/o equidad de género para que las mujeres alcancen mayor autonomía económica como la capacidad de las mujeres de generar ingresos y recursos propios a partir del acceso al trabajo remunerado en igualdad de condiciones que los hombres, así mismo la capacidad de las mujeres de **movilidad/desplazamiento** por los espacios públicos en igualdad de condiciones que los hombres. Las estructuras, las instituciones y agentes sociales, están marcadas por sistemas de género, es decir de diferenciación sexual que pueden restringir o abrir oportunidades de desarrollo tanto para las mujeres como para el territorio, desde ahí la importancia que pone el estudio en la vinculación del género y el territorio.

En definitiva, el género ha sido una categoría conceptual desarrollada con la intención de teorizar la construcción social y simbólica de la diferencia sexual, en las que las mujeres aún no pueden desligarse totalmente de la esfera familiar, aun cuando deben enfrentarse a nuevos desafíos y nuevas exigencias, pero que sin embargo no implican que sus funciones domésticas y reproductivas cesen.

La valoración de las labores repercute en los distintos géneros -reproduciendo y cristalizando una histórica dominación patriarcal arraigada en la estructura social, económica y cultural, a

partir de aquello, se plantea un subtema, con el objetivo de ahondar y relacionar los diferentes aportes teóricos en el análisis de cómo convergen las variables de “género y clase” y cómo surge el debate que vincula su origen en la división de las labores por género.

Los hogares y la división sexual del trabajo.

Al observar la división sexual del trabajo entre las personas que se insertan al mundo del trabajo remunerado, es posible incorporar además una perspectiva sobre la división sexual del trabajo al interior de los hogares. Los hogares constituyen un núcleo de **reproducción de la vida** no solo desde un punto de vista “material”, sino también en términos culturales y afectivos. Son parte integral de las **cadenas de productividad**, de las cadenas de cuidados y estas se encuentran fuertemente determinadas en su composición por dinámicas históricas del patriarcado.

En tanto, la forma en que se componen los hogares y la distribución de las labores en su interior han estado en una relación estrecha con la figura del hombre proveedor y la mujer dedicada a las tareas reproductivas y de cuidado. Esto ha ido cambiando con fuerza desde los años 80’ en que comienza un proceso significativo de ingreso de las mujeres al trabajo remunerado. Esta tendencia se ha incrementado de forma relevante desde mediados de la década del 2000. Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), entre el año 2005 y el año 2010 la participación femenina pasó de 37% a 50,2%, porcentaje que con leves disminuciones se ha mantenido relativamente estable durante los últimos 5 años.

Lo anterior es relevante para el estudio, porque muestra que la incorporación de la mujer en el mercado del trabajo contribuye a realizar un mejor análisis de género y de clase, nos permite dar cuenta en qué medida la propia ubicación de clase de la mujer juega un papel en la determinación de los efectos de las clases, tales como la conciencia de clase, la participación en estilos de vida ligados a una clase, los modelos de asociación o modelos de acción colectiva.

Aquello, porque la perspectiva tradicional de análisis de clase asigna a todos los miembros de una familia a una posición de clase, la cual es definida por el jefe de hogar en la mayoría de los casos un lugar que culturalmente pertenece a los hombres. Según Goldthorpe (1983) son los hombres porque estos tendrían un compromiso a tiempo completo y de larga duración con el mercado del trabajo y por lo tanto sus posiciones dentro de la estructura de clases están determinadas directamente. En cambio, las mujeres por su responsabilidad en el trabajo doméstico y de cuidado, y por su acceso desigual a posiciones del mercado del trabajo, típicamente tienen puestos limitados e intermitentes, y además, están condicionadas por la posición de clase de sus maridos.

La incorporación de la mujer al mercado del trabajo le permite pertenecer a una determinada clase, pero a una claramente más empobrecida a causa de la desigualdad de género. **La feminización de la industria y la pobreza** como consecuencia de las políticas neoliberales son ejemplos contemporáneos de la persistencia de una lógica opresora que ha buscado encubrir, ocultar y marginar al género femenino de la esfera de poder.

De esta forma, pese a que las mujeres han logrado una mayor participación en el mercado del trabajo, ellas son las que asumen la mayor carga del trabajo doméstico y de cuidados, teniendo consigo una **doble jornada de trabajo**, tanto del trabajo remunerado como del trabajo doméstico. Lo que implica que, si bien se ha dado una redefinición del papel social de las mujeres en el ámbito público, aun no se ha dado en el ámbito privado. Es decir, si bien la promesa de que una mayor educación y acceso al trabajo remunerado les brindaría a ellas independencia económica y, con esto, la posibilidad de emancipación de los roles de género que la ataban a las obligaciones del hogar, esta expectativa se ha quedado corta y ha generado una “revolución estancada” para las mujeres, ya que no se ha visto reflejada en un cambio radical de tipo cultural dentro de la distribución de las tareas del hogar, la cual desnaturalice la asociación de la figura femenina y de mujer al trabajo doméstico y de cuidado (Wairnenman, 2003)

Lo descrito anteriormente, genera impacto en la vida de mujeres que sobrellevan la doble jornada laboral, pues las responsabilidades reproductivas impactan en sus trayectorias laborales, y también en sus desplazamientos en transporte público, un servicio que como se ha señalado, constituye un espacio masculinizado que no facilita los desplazamientos

realizados por mujeres. En el caso de los grupos de mujeres de menores ingresos, las causas de inmovilidad respecto a la poca capacidad de acceso a desplazamientos en transporte público son: monetarias, relacionadas con el tiempo y todas estarían vinculadas a sus responsabilidades y/o roles de género.

Para efectos de esta investigación, nos centraremos en los roles atribuidos al género femenino, haciendo hincapié en identificar cómo la doble jornada laboral productiva y reproductiva, es afectada por elementos de la vida social y cotidiana, como los desplazamientos en transporte público. Un sistema de transporte que no está planificado desde una perspectiva de género que tome en cuenta las múltiples necesidades de las mujeres quienes realizan viajes a diario, tanto solas, como acompañadas realizando labores reproductivas y de cuidado. Es importante **conciliar el espacio público con el privado**, ya que ambos condicionan a la mujer a seguir conservando simbólica y materialmente una posición subordinada. Modificar la condición social de las mujeres e incluirlas en la participación pública, es parte de lo que las estructuras necesitan para derribar la posición de subordinación de la cual son víctimas las mujeres. Esto mismo, ayuda a que las mujeres puedan desvincularse de la doble jornada laboral.

4.5 Género: rol reproductivo y productivo.

La doble jornada laboral de las mujeres expresa diversas dificultades en sus vidas. Una de las destacables es la dificultad de la conciliación temporal entre la vida laboral y la vida doméstica. Según datos recabados por La Fundación Sol, en una semana las mujeres gastan en promedio 41,5 horas de trabajo no remunerado versus sólo 19,17 horas de los hombres. Esto es independiente de si alguno se encuentra ocupada/o, desocupada/o u inactiva/o en el mercado laboral, aun así las mujeres trabajan más que el doble que los hombres en trabajo no remunerado en una semana promedio.

Las mujeres culturalmente han sido las encargadas de llevar a cabo las labores asociadas al mantenimiento de la familia, los cuidados y traslados de las personas que no cuentan con la autonomía para hacerlo. Así también, deben realizar compras necesarias para el hogar, funciones propias del espacio privado. Mientras que el hombre, culturalmente, ha sido

destinado a labores de tipo productivas, las cuales son concebidas como actividades que ocurren en el espacio público de la vida social.

Según Arruza y Cirillo (2018), la primera opresión es la que sufren las mujeres por parte de los hombres y la familia, la cual es la célula de base de las relaciones de poder, donde el desarrollo capitalista habría convertido el trabajo doméstico en una industria pública. Esto ocurriría cuando las mujeres se incorporan al trabajo productivo.

La escritora y activista feminista Silvia Federici diría que, el trabajo doméstico es considerado como una vocación natural en las mujeres y “esta ideología está profundamente enraizada en la división capitalista del trabajo que encuentra una de sus expresiones más claras en la organización de la familia nuclear” (Federici, 2014, pág. 34) Es decir, glorificar la familia como ámbito privado es la esencia de la ideología capitalista, la ausencia de salario siempre ha aparecido como si se tratase de un acto de amor o un sacrificios de las mujeres por salvaguardar a sus familias.

Por otra parte, Verena Stolcke (2004) sostiene que los estereotipos de género atribuidos a las actividades de la vida social, condicionan a los sexos al cumplimiento de estas acciones. Esto es lo que ocurre con los roles de “producción” y “reproducción” de la vida social, como el cuidado de los hijos/as o la misma supervivencia del hogar, las cuales son actividades socialmente construidas como responsabilidad de la mujer. Actividades que las mujeres realizan a diario tanto en privado (en los hogares) como en público (la ciudad, servicios públicos como por ejemplo: el servicio de transporte, etc.). Y es entonces, cuando las mujeres deben enfrentar las **barreras y dificultades de la estructura social, históricamente construida y ocupada por y para hombres.**

La sociedad patriarcal posiciono al hombre en el trabajo productivo y a la mujer en las labores de reproducción o crianza, generando así una segregación de las funciones en el espacio social. Los hombres fueron ubicados en las industrias (el espacio público) para cumplir roles productivos, mientras que la mujer quedó en un rol secundario (en el espacio privado), desempeñando labores que son imperceptibles en lo público, provocando así una división sexual del trabajo donde la mujer es la encargada de asegurar la mantención de una estructura

familiar –los roles reproductivos y de cuidados- que posibilita la reproducción de la especie humana para la existencia de mano de obra destinada a la producción económica de capital.

“El trabajo doméstico es mucho más que la limpieza de la casa. Es servir a los que ganan el salario, física, emocional y sexualmente, tenerlos listos para el trabajo día tras día. Es la crianza y cuidado de nuestros hijos –los futuros trabajadores- cuidándoles desde el día de su nacimiento y durante sus años escolares, asegurándonos de que ellos también actúen de la manera que se espera bajo el capitalismo” (Federici, 2014, pág. 26).

En ese sentido, es importante relevar que gran parte del trabajo que hacen las mujeres en sus hogares está dirigido al mercado. Estas relaciones permanentes entre mercado y hogares son la génesis de la cadena de producción y están invisibilizadas porque el capital no quiere pagar por ese aporte oculto en los hogares. Además de la visibilización y valoración del trabajo doméstico, es importante mencionar que al momento que las mujeres ingresan el mundo del trabajo asalariado, lo hacen en condiciones precarias, en formatos flexibles y esporádicos. Al contrario, los hombres son mejores candidatos para ser contratados en ocupaciones formales, con mayor regulación, a diferencia de las mujeres quienes optan a **puestos de trabajo informales y en condiciones más endeble.**

Las mujeres históricamente han arrastrado dificultades y barreras para ejercer las maternidades, a partir de **múltiples incompatibilidades** entre la vida doméstica y laboral. Con el paso del tiempo, las mujeres pasaron de estar relegadas en el espacio privado, a ser parte del espacio público. Sin embargo, la incorporación de la mujer en el trabajo productivo no ha modificado por completo la distribución de responsabilidades de cada género, las cuales continúan recayendo en ellas, cuya consecuencia es la doble jornada laboral.

Esta situación no ha sido abordada por la planificación del espacio urbano y el transporte público, manteniendo su diseño desde la **visión de un sujeto neutral** sin considerar la multiplicidad de desplazamientos por razones reproductivas. En consecuencia, se pueden observar diferencias en los desplazamientos de mujeres-en relación a los de los hombres- ya que, ellas pueden realizar viajes en ciertos tipos de transporte en referencia a la oferta de transporte disponibles, pues es una más limitada debido a las labores reproductivas y de

cuidados que realizan cotidianamente, la mayoría los realizan en transporte público, la mayor parte del tiempo por razones económicas. Pero sin una oferta de transporte que recoja sus necesidades, aquellas se ven limitadas en la cantidad de viajes que pueden realizar en un determinado tiempo. También, se ven limitadas en el acceso a transportes de carácter privado, por el costo económico que ellos implican.

Las mujeres que cumplen labores reproductivas y productivas se enfrentan a las condiciones y oferta del transporte público el que no les permite cumplir todas sus labores con la eficiencia y calidad esperada. Esto responde principalmente a la invisibilización de estos viajes y de las necesidades que estos demandan. En definitiva, existe una incompreensión social y política de quienes organizan el sistema de transporte y las políticas públicas asociadas aquel.

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

Gayle Rubin (1986), aportó teóricamente un concepto relevante para analizar el género, este es el de “sistema sexo-género”, con el cual se busca explicar la razón por la que el género femenino termina subordinado al masculino. Esta autora también expone que el género es determinado por aspectos que son de **orden cultural** por el cual cada sociedad construye y reconstruye su propio “sistema sexo-género”, el que además de su oposición biológica, se moldea según convenciones culturales de cómo se comporta cada uno de los géneros, condicionando así sus prácticas humanas transversalmente a todas las estructuras sociales. Comportamientos que se proyectan en todas las dimensiones en que se desenvuelve la mujer, como el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago.

La lógica de la que hace referencia Stolcke, da cuenta de la oposición entre los géneros, la que estaría imbricada en la estructura social y uno de sus efectos es el acoso sexual callejero

en espacios del transporte público. Según un informe realizado por el Banco del Desarrollo para América Latina (CAF) y Mujeres en Movimiento que estudia el acoso del que son víctimas las mujeres en el transporte público, arrojó que Chile es el país sudamericano con la mayor tasa de acoso sexual (85%) de estos casos y que sólo en Santiago, 9 de cada 10 mujeres se sienten inseguras al usar este medio.

Sin embargo, el acoso callejero no es lo único que afecta las experiencias de traslado de las mujeres. En las últimas décadas, las mujeres han comenzado gradualmente a ocupar el espacio público, comenzaron a tener opinión política, ingresaron al trabajo productivo, emprendieron labores históricamente masculinas, y también pudieron acceder a métodos anticonceptivos de manera masiva para controlar la maternidad. Todo esto, ha permitido que ellas comenzaran a cumplir roles que antes eran de uso exclusivo de los hombres. Sin embargo, esta transformación no ha provocado el traslado o distribución de aquellas funciones a los hombres, dejando como resultado la doble jornada laboral sobrellevada por mujeres.

Esta relación binaria del trabajo productivo y reproductivo, fue la forma de organizar el trabajo y el espacio público durante la mayor parte del siglo XX, de un modo perfectamente funcional para la lógica del **mercado capitalista y masculinizado**, dejando a la mujer como la responsable de las labores privadas de reproducción y cuidado. Esta distribución de roles dejó de tener sentido cuando la mujer se incorporó al espacio público, pero no respecto a la forma de pensar el espacio público y los propios roles de ambos géneros, los cuales se mantienen de acuerdo con el **modelo industrial**.

Esta inequidad de la relación entre trabajo y familia junto al rol reproductivo, se tensionan con otras estructuras de la sociedad y con la etapa de vida de las mujeres. Según datos de la Organización Internacional del Trabajo, en el año 2017 por primera vez las mujeres superan el 50% (50,2%) de participación en el mercado laboral, mientras que los hombres alcanzan un 74,4%. Si a este análisis incluimos una mirada de roles de producción y reproducción, en la Encuesta sobre el uso del Tiempo, se revela que en Chile el trabajo no remunerado sigue siendo un trabajo vinculado al género femenino.

Los resultados presentados por la CEPAL entregan información respecto al porcentaje de tiempo diario destinado a labores no remuneradas por sexo, revelando una brecha importante entre mujeres y hombres; las primeras destinan entre el veinte y treinta por ciento de su tiempo diario a realizar labores no remuneradas, mientras que los segundos destinan cerca de un diez por ciento de su tiempo diario. Ahora, si en este análisis observamos únicamente a las mujeres y hombres que se encuentran participando activamente en labores remuneradas, se muestra que las mujeres chilenas destinan cerca de 5,85 horas de su tiempo a realizar actividades no remuneradas, mientras que los hombres solo destinan 2,85 horas.

La situación anterior evidencia la desigualdad de género, respecto a las labores no remuneradas (privado), pero además las mujeres se enfrentan a relaciones patriarcales en el trabajo remunerado (público) donde las mujeres quedan proscritas a los trabajos peor pagados, las relaciones patriarcales en el Estado donde los hombres dominan las instituciones y legislan en desventaja de las mujeres, la violencia machista, las relaciones patriarcales en la sexualidad (control del cuerpo de las mujeres), y las relaciones patriarcales en las instituciones culturales donde la representación de las mujeres también es producida por los hombres.

Se requiere un esfuerzo para poner en el centro “la dialéctica del trabajo remunerado y no remunerado” como la separación forzosa entre esfera “productiva y reproductiva”. Si superamos esta división se hace aún más evidente la imbricación que tienen los hogares y la fuerza de trabajo de las mujeres en el proceso de acumulación del capital. Siguiendo este argumento, no solo es importante posicionar el trabajo doméstico de las mujeres como menester para la reproducción del sistema, también hay que evidenciar que el trabajo de las mujeres dentro de los hogares es una actividad económica, tiene valor y está vinculada al mercado (Federici, 2014).

Este hecho es social y económico y también un recordatorio de la desvalorización que se le dan a las tareas de cuidado, de mantención del hogar y de crianza. Existe una **separación forzosa entre la esfera productiva y la reproductiva**, que responde a la búsqueda por excluir el trabajo doméstico de lo que sería la economía “real”. Esta separación no es azarosa y tiene que ver con la exclusión de las mujeres de los espacios públicos y monetizados, creando jerarquías y profundizando la división sexual del trabajo. La relación entre los

hogares y la fuerza de trabajo de las mujeres con el modelo capitalista es evidente, la participación de las mujeres en los hogares y el mercado laboral es clave para la reproducción del modelo capitalista. El modelo capitalista necesita el trabajo no remunerado del hogar para su subsistencia. Es importante dejar de simplificar las labores de las mujeres tanto dentro como fuera del hogar, haciendo de su trabajo no remunerado una naturalidad. En definitiva, se debe resignificar el concepto de productividad y entenderlo por fuera del marco capitalista y patriarcal.

Lo anterior, es relevante ya que de esa forma las ciudades y los territorios serán diseñados desde una perspectiva de género, si se toman en cuenta las labores reproductivas desempeñadas por mujeres, la producción del espacio social en este sentido podrá ser un espacio menos sexista. Las ciudades se han construido ignorando las experiencias y las necesidades de las mujeres, porque hasta hoy la planificación y gestión de las ciudades, han sido dominadas por el colectivo masculino. Aquello, porque **existe una visión de espacio homogéneo y universal centrado en intereses y preocupaciones masculinas**. Según, MacDowell (1983) es necesario acabar con la dicotomía de lo público (trabajo productivo) y privado (trabajo reproductivo), dice además que la no superación de esta discontinuidad y la persistente noción de esferas separadas para mujeres y hombres ha fluido enormemente en la planificación urbana hasta el punto de provocar la zonificación de las ciudades en áreas residenciales o suburbanas, áreas de negocio, centros recreacionales, entre otros espacios. Wekerle (1984) evidencia que “el lugar de la mujer está en la ciudad” ya que es ahí donde las mujeres tienen más oportunidades para trabajar fuera del hogar y una mayor accesibilidad a los transportes públicos y a los servicios colectivos necesarios para el desarrollo de su vida cotidiana.

En conclusión, siguiendo la idea de Droogleever y Karsten (1999) propone que centrándose en las experiencias de mujeres trabajadoras con hijos/as, concluye que las ciudades complejas no solo es emancipadora por el hecho de potenciar la participación de las mujeres en el trabajo remunerado y facilitar la combinación de diferentes tareas cotidianas, sino que también es más ecológica, ya que ayuda a reducir la movilidad (desplazamientos). Bondi y Christie (2000) muestran como las experiencias de las mujeres en la ciudad están determinadas por sus oportunidades económicas y concretamente por su inserción en el mercado laboral. Pero

sin duda aquello, no supone una independencia económica para las mujeres, ni una mayor igualdad en las condiciones de vida, como por ejemplo: las condiciones de traslado en transporte público, el cual resulta complejo, ya que **invisibiliza las necesidades de las mujeres** que a diario usan este medio de transporte.

La opción teórica más pertinente para desarrollar el fenómeno de la doble jornada reproductiva y productiva es la teoría de la autora Silvia Federici, quien se refiere a los roles de género como una distribución desigual y patriarcal que acentúa las diferencias entre hombres y mujeres. Desde aquello, plantea que la ausencia de salario sirvió para ocultar el trabajo reproductivo, ausencia que vela por la reproducción social de los roles de género. Federici considera que una manera de **desnormalizar las tareas relacionadas con el trabajo reproductivo y superar las desigualdades entre hombres y mujeres**, es darle un reconocimiento a este trabajo, a través del salario independiente de si esas tareas son realizadas por hombres o por mujeres.

Otra teoría relevante para el análisis de la doble jornada, está presente en el planteamiento de Verena Stolcke, quien se refiere a los roles de género como características que responden a un aprendizaje social que opera bajo una **racionalización patriarcal de la desigualdad social**, predestinando a mujeres y hombres a tener conductas diferenciadas que biológicamente no tienen sustento, pero que son asumidas por cada uno de los sexos como si así lo fueran. Por tanto, la doble jornada laboral respondería a los efectos de los roles de género en la vida de las mujeres, quienes gracias a la necesidad de incorporarse en el mercado del trabajo desarrollarían ambas funciones reproductivas y productivas, pero con visibles inequidades en relación a los roles desempeñados por hombres.

Para efectos de esta investigación, nos centraremos en la **doble responsabilidad del género femenino, (reproducción y producción)** la cual es afectada por otros elementos de la vida social y cotidiana, como por ejemplo: las experiencias de traslado en transporte público. En el próximo apartado teórico, se analizará la clase social como agente reproductor de la desigualdad social, abordada desde una perspectiva de género. Para analizar como la desigualdad de clase genera barreras que dificultan a que las mujeres asciendan socialmente y se desplacen en transporte público de manera equitativa en relación a los hombres.

4.2 Ciudad feminista: relación entre género y ciudad.

Desde el pensamiento y lucha feminista se han elaborado grandes aportes a las ciencias y disciplinas del conocimiento, principalmente en las áreas de antropología, arquitectura, geografía y sociología. Aportes teóricos de mujeres activistas e intelectuales que han definido la ciudad desde una lectura de subordinación de género, donde nuevas nociones de espacio y derecho, han buscado posicionar una práctica plena, libre y autónoma de la ciudadanía femenina materializada en: diversas formas de usufructo equitativo, tanto para hombres y mujeres, de los bienes y las oportunidades que la ciudad ofrece; la incidencia femenina en la construcción colectiva y participativa de los asuntos de ciudad; y el goce efectivo de los derechos de las mujeres en los contextos urbanos.

A mediados de la década de 1970, las geógrafas feministas comenzaban a masificar sus estudios sobre la invisibilización de las mujeres y los estereotipos sobre mujeres y hombres en muchas investigaciones de la geografía humana. Sin embargo, no es hasta los años ochenta que se puede hablar de un enfoque de género en la geografía, considerando los abundantes estados de la cuestión sobre el tema y sus posibilidades de aplicación a los estudios en las ciencias sociales y geografía (Baylina, 1997).

La geografía del género – o geografía feminista – se ha definido como el enfoque examinador de las formas en que los procesos socioeconómicos, políticos y ambientales crean, reproducen y transforman, no sólo los lugares donde vivimos, sino también las **relaciones sociales entre los hombres y las mujeres** que viven allí y, a la vez, también estudia cómo las relaciones de género afectan a estos procesos y sus manifestaciones en el territorio y las instituciones (García, 2008). Por otro lado, la geografía feminista tiene una visión crítica del conocimiento racionalista y totalizador, proponiendo así, la “deconstrucción” de todas las categorías de análisis y adaptándolas a los diferentes lugares y circunstancias (García, 2008). Dicho en otras palabras, la geografía feminista requiere de una lectura y planificación a nivel local.

Por tanto, el objetivo es entender las especificidades de la experiencia de las mujeres, en tiempos y contextos particulares, otorgándole al concepto “lugar” una significancia clave para analizar los roles y relaciones de género desde la geografía feminista. En este sentido, el lugar

representa la suma del contexto geográfico y el contexto cultural, abordando la realidad del género femenino desde un **conocimiento y experiencia situada**, es decir, localizada en un territorio y cultura específica configurada y modelada desde la visión del mundo de cada cultura tiene (Baylina, 1997).

La interpretación elaborada por Caren Levy (2003) sobre la relación entre género y ciudad, se enfocó en la participación de las mujeres en la sociedad urbana, define la ciudad como centro propicio para las luchas de las mujeres por sus derechos y reconocimiento, explicando a su vez que las problemáticas sociales y económicas particulares a la experiencia femenina difieren por completo de la realidad de los hombres. La autora considera que la relación existente entre mujeres y ciudad se ha profundizado en las siguientes líneas de análisis:

La primera, referida a la participación de las mujeres en los movimientos sociales al interior de las ciudades, los cuales han sido los escenarios propicios para reforzar la conciencia del lugar que ocupan las mujeres en el cambio urbano e identificando las razones por las cuales las mujeres han sido poco reconocidas por las políticas y la planificación urbana. Y la segunda línea, se centra en los análisis de las relaciones de género en relación con los problemas de los servicios e instituciones urbanas, tema que ha sido de gran interés por ser las mujeres quienes históricamente se han dedicado a las actividades domésticas, del cuidado y prestación de servicios sociales (Levy, 2003). Esta segunda línea de análisis, da cuenta de cómo las instituciones públicas como el sistema de transporte de la ciudad, ignoran las diferencias entre los géneros y en particular, la diferenciación en los roles que existen en ellos.

Una lectura sobre la diferenciación de las necesidades y requerimiento de las mujeres para habitar un territorio fue propuesta por Caroline Moser (1998), expresando en su análisis ideas referentes a las demandas por visibilizar la experiencia y labores específicas que deben cumplir las mujeres en los espacios urbanos. Aportando en sus reflexiones posibles formas de abordar estas demandas e injusticias de género, clasificando estas soluciones en prácticas y estratégicas; las primeras se refieren a cómo hombres y mujeres identifican sus necesidades relativas a sus condiciones de vida, en este caso las demandas de mujeres, estarán vinculadas a su rol reproductivo (cuidado, salud, distribución del presupuesto familiar, etc.); estas mejoras prácticas dirá Moser, actúan facilitando sus condiciones de vida, pero en ningún caso

resuelven las desventajas y subordinación del género femenino en la sociedad (Moser, 1998). Un ejemplo de una medida práctica, sería la presencia de torniquetes en el sistema de transporte público y la dificultad que estos generan a mujeres madres para trasladarse ellas junto a sus hijos, eliminar los torniquetes contribuiría a facilitar los desplazamientos de estas mujeres, sin embargo esta medida no resolvería la distribución de las labores reproductivas y ni la desvalorización social y económica de estas.

Las necesidades estratégicas, por otro lado, son aquellas demandas que las mujeres identifican a partir de su posición de subordinación en sus respectivas sociedades, estas se originan desde sus propias reflexiones y poseen directa relación con cuestiones de poder hegemónico y de control social, con la división sexual del trabajo, su ejercicio ciudadano, entre otras; todas ellas experimentadas y con pretensión de ser satisfechas en los espacios urbanos (Moser, 1998), la implementación estas medidas desde la postura de la autora, actuarían en beneficio de modificar las desigualdades estructurales e institucionales que vive el género femenino.

Los estudios de antropología y género, contribuyeron a profundizar la crítica al sexismo en las ciudades, Teresa del Valle (1997) en su investigación comparó la realidad de San Sebastián, ciudad pequeña y dedicada al turismo con Bilbao, gran ciudad dedicada a la industria, para preguntar en ellas ¿cómo el espacio afecta a las mujeres, que en un amplio abanico de formas distintas, residen en las ciudades?, encontrando como respuesta la existencia, al interior de las ciudades, de “ciudades prohibidas” para las mujeres por tener espacios similares que atemorizan a las mujeres, ejemplo de ello son las calles sin iluminación, medios de transporte inseguros, parques sin equipamiento urbano adecuado, entre otros.

Entre los principales aportes de esta línea temática se encuentra la elaboración de un nuevo concepto de ciudad desde la mirada sociocultural, que identifica el papel que desempeñan las relaciones de género en el urbanismo, en la fijación de espacios de representación de los que están excluidos las mujeres y en la asignación de lugares específicos, desde una visión concreta del mundo de trabajo que adscribe roles fijos. Se destaca, entre sus aportes, la exigencia de un nuevo paradigma de la casa, la vecindad, el barrio, la ciudad, que asuma a las mujeres en las políticas urbanísticas, como **ciudadanas con derecho a acceder a los**

espacios diversos del territorio. La preocupación por una dimensión social y simbólica propia de los grupos silenciados, que permitan aplicaciones innovadoras así como formas nuevas y alternativas de visibilización e inclusión social

“Todo ello debe quedar, a mi entender, comprendido en el pensamiento de las urbes y ayudar así a cuestionar concepciones monolíticas de las ciudades o pensadas desde las áreas dominantes de influencia económica y política” (del Valle, 1997, pág. 19).

Finalmente, en la revisión teórica de las relaciones de género y ciudad se encuentran los trabajos de la Sociología Urbana, los cuales han apuntado a visibilizar las contribuciones de las mujeres en las agendas temáticas y las discusiones que reorientan el debate urbano en la región. A partir de los cuales se incluyó, en los años ochenta y noventa, el tema de mujeres en la ciudad en América Latina, y con ello la cuestión de género en el análisis de los movimientos sociales y cambios urbanos. De igual manera se resaltan los aportes de la socióloga Alicia Lindón (2006) y sus reflexiones sobre territorialidad y género desde la subjetividad espacial en el contexto metropolitano de México, quien mira el territorio como un lugar de “encuentro festivo con el otro” (Lindón, 2006, pág. 13) y visibiliza en su estudio de las periferias pauperizadas del oriente de la ciudad de México una territorialidad de género desde una narrativa femenina (Lindón, 2006).

Los estudios de Sociología Urbana han develado las interrelaciones que existen entre las relaciones de género, social e históricamente constituidas, y el espacio urbano socialmente construido, evidenciando la función que cumplen los territorios en la construcción de las relaciones desiguales de los géneros y el papel de la diferencia entre ellos en los procesos de cambios urbanos. Los trabajos de la académica Alejandra Massolo (1992) describen esta diferenciación entre los géneros de la siguiente manera:

“Los hombres y las mujeres perciben, acceden, usan la ciudad de manera diferente, y la vida cotidiana y las experiencias cotidianas de las mujeres son cualitativamente distintas a las de los hombres aunque pertenezcan a la misma clase social, raza, etnia, zona habitacional o barrio [...]. La focalización sobre la presencia de las mujeres ha superado la etapa de verlas como víctimas del medio ambiente urbano, sufriendo pasivamente las restricciones para verlas y conceptualizarlas como actores del espacio

urbano que contribuyen a edificar, modificar y reestructurar el entorno físico-social en que viven” (Massolo, 1992, pág. 12).

Estas líneas de abordaje de la relación género y ciudad, además de la importancia que representan para el presente estudio en entender cómo se construyen las ciudades y cuáles son las implicaciones de vivir en ellas, son fundamentales para aportar a las discusiones sobre el derecho a la ciudad de las mujeres, que implica comprender las ciudades como espacio para el goce y disfrute de los derechos humanos, con contenido y condiciones diferenciales entre hombres y mujeres, toda vez que tejen relaciones y construyen experiencias culturalmente complejas y no homogéneas.

4.7 Interseccionalidad: una mirada situada en las experiencias de múltiples desigualdades.

La interseccionalidad o simultaneidad de desigualdades sociales, es sin lugar a duda una de las contribuciones de la teoría y praxis feministas más importante de los últimos veinticinco años (McCall, 2005). Su primera formulación fue acuñada por la jurista afroamericana Kimberlé Crenshaw (1989) quien describió cómo operaban en conjunto las variables de género y raza en cuanto a categorías de marginación y discriminación en la sociedad.

Desde su explicación, el racismo no tenía los mismos efectos sobre los hombres que sobre las mujeres negras, y tampoco estas mujeres vivían las consecuencias del sexismo de igual forma que las mujeres blancas. Desde su perspectiva no se trataba de una suma de desigualdades, sino que cada una de éstas interseccionaban de forma diferente en cada situación personal y grupo social mostrando **estructuras y luchas de poder existentes en el seno de la sociedad** (Crenshaw, 1989). Argumentando desde su análisis legal, que la presencia particular de la intersección entre las categorías raza/clase no estaba protegida por las leyes de antidiscriminación de Estados Unidos.

La propuesta de Crenshaw (1989) indaga en dos modos en que opera la interseccionalidad: **a nivel estructural y político**. La **interseccionalidad estructural** alude a la simultaneidad de sistemas de discriminación (de género, raza y clase social) que tiene **repercusiones**

específicas en la vida de las personas y los grupos sociales. A partir del análisis de ésta autora sobre la experiencia de mujeres afrodescendientes, quienes vivían situaciones de desigualdad en función de su raza, su género y su clase social, de modo simultáneo.

Por su parte, la **interseccionalidad política** permite entender **cómo las estrategias políticas que sólo se centran en una dimensión de desigualdad marginan de sus agendas a aquellos sujetos y/o grupos cuya situación de exclusión responde a la imbricación de diversos sistemas de opresión.** Dichas estrategias, reproducirían y reforzarían aquellos sistemas de poder que actúan articuladamente, al no dar cuenta de la heterogeneidad interna de los grupos sociales. Así, la autora plantea pensar **categorías identitarias** más complejas, que asuman la heterogeneidad grupal interna, para no reproducir ni reforzar las subordinaciones de género y raza que se experimentan articuladamente.

El concepto de interseccionalidad luego de su primer acercamiento teórico ha sido desarrollado y adaptado en distintas disciplinas sociales y jurídicas, transformando profundamente los estudios feministas y de enfoque de género en todo el mundo. Este enfoque ha permitido reconocer que las desigualdades son producidas por las interacciones entre los sistemas de subordinación de género, orientación sexual, etnia, religión, origen nacional, (dis)capacidad y situación socio-económica, que se constituyen uno a otro dinámicamente en el tiempo y en el espacio (La Barbera M. C., Interseccionalidad, un “concepto viajero”: orígenes, desarrollo e implementación en la Unión Europea, 2016).

Con propósito de seguir teorizando la interseccionalidad, la socióloga y activista feminista Patricia Hill Collins (1998) propone pensar en una **matriz de dominación, que organiza el poder a nivel global** y que, además, presenta **diferentes manifestaciones locales, a partir de una configuración histórica y social particular.** Esta matriz entiende que los distintos sistemas de opresión están en interacción, interdependencia y mutua constitución, de manera dinámica e incluso contradictoria, ya que es posible que determinados grupos se encuentren en **posición de opresor y oprimido a la vez.**

Para la autora, no puede adoptarse una perspectiva jerárquica entre los sistemas de dominación ni podría definirse, de antemano, la supremacía de uno de éstos, ya que estas intersecciones producen variaciones —de forma e intensidad—, en el modo en que personas

y grupos experimentan la opresión. Desde esta lógica, cada grupo puede representar su propio “punto de vista”, al compartir un **conocimiento que es situado**. Cada grupo puede considerar las perspectivas parciales de otros grupos, sin renunciar a su singularidad. Entonces, sería la parcialidad, y no la universalidad, la condición para ser escuchado (Hill Collins, 1998). Asimismo, Collins plantea –como Crenshaw— que si los sistemas de dominación se dan intersectorialmente, entonces, las prácticas políticas de resistencias antes éstos debiesen también ser pensadas de este modo.

La autora Leslie McCall (2005) propone una lectura de la interseccionalidad desde un abordaje intercategorial, esta interpretación analiza las relaciones sociales que ocurren en el espacio y cómo estas relaciones responden a conductas sociales desiguales e institucionalizadas. En ese sentido, existe una diversidad de experiencias y realidades (según género, edad, clase, diversidad funcional, sexualidad, etnia, entre otras) que se expresan en contextos urbanos, por lo que la interseccionalidad se presenta como una metodología que profundiza el análisis de la realidad social. Aplicado al concepto de derecho a la ciudad adquiere vital importancia, ya que estudia la intersección de diferentes desigualdades para un análisis más complejo de la sociedad y del espacio urbano en el que habitan.

Por tanto, el aporte fundamental que propone la perspectiva de género desde una lectura interseccional en la construcción de las ciudades, es priorizar los seres humanos, con sus diferentes realidades desiguales, y sus necesidades en todos los niveles de planeamiento, teniendo como objetivo principal hacer barrios y ciudades con redes adecuadas para la vida cotidiana de todas las personas que conviven en un territorio. Asimismo, pretende provocar una reflexión en torno a las políticas que marginan a algunas personas y privilegian a otras, ignorando que las desigualdades son mutuamente constituyentes, por lo que la adopción de un enfoque más interseccional podría promover el desarrollo de políticas más inclusivas principalmente desde la realidad de mujeres de estratos bajos, pertenecientes a sectores periféricos del territorio.

Los aportes teóricos que ofrece la teoría de la interseccionalidad son concebidos en el presente estudio como una herramienta conceptual y analítica útil para la investigación, que contribuye a comprender y atender a las formas particulares en que el género se imbrica con otros ejes de exclusión en diferentes contextos, niveles y ámbitos. Para fines del estudio, la

interserccionalidad proporciona una comprensión teórica y práctica de cómo operan las desigualdades desde una triangulación centrada en el territorio-género-clase desde la experiencia de sujetas situadas y subordinadas a una realidad que las explota a diario.

Si bien los estudios sobre la desigualdad han desarrollado extensamente el conocimiento de los procesos de reproducción del género y la clase como categorías de análisis independientes, este trabajo destaca la intersección de desigualdades como una contribución a la comprensión de **desigualdades complejas**.

Parsons (1951) diría que la clase social puede ser definida como “agregados de grupos de un estatus aproximadamente igual en el sistema de estratificación” Es decir como una forma de orden jerárquicamente organizado de todo un complejo sistema donde interactúan los sujetos. Sin embargo, la historia del concepto de clase social ha llevado a la elaboración de uno de las teorías más amplias de las ciencias sociales. El uso de este concepto como categorización y representación de la realidad social ha levantado mucho debate tanto en el campo de las ciencias sociales como de la epistemología de las ciencias sociales. De hecho, la pregunta que surge en todos los esquemas contemporáneos sobre clases sociales es si esas categorías tienen sentido para los individuos en su vida cotidiana.

Las interacciones cotidianas son relevantes al hablar de clases sociales, ya que las experiencias que se enmarcan en dicho contexto cotidiano, se enmarcan también en ideas y expresiones propias del sentido de pertenencia a una determinada clase. Es decir que, la clase social es un grupo móvil que interactúa en diferentes esferas del mundo social, que describe no solamente a las personas que pertenecen a un mismo grupo por su relación a los medios de producción o por su ocupación y lugar en el mercado laboral, sino que responde, al igual que la noción de orden, a una visión jerárquica de la sociedad, donde existe interdependencia entre clases sociales. Incluye también una **dimensión performativa de cambio social**, en especial en la tradición marxista, al invocar en las clases sociales una posibilidad de cambio histórico.

Según el estudio recabado por la socióloga Claudia Mora, las clases sociales permitirían dar cuenta de condiciones de vida, experiencias, actitudes, valores y prácticas sociales. Además, define que “la estructura de clases presenta, sin embargo, diferencias significativas entre

hombres y mujeres. En efecto, como esquema global de distribución de recursos, las clases sociales están segregadas entre aquellas dominadas por hombres y aquellas dominadas por mujeres, entre otras razones porque los atributos de los modelos de clase social —propiedad, autoridad, autonomía, ingresos— están condicionados por el género” (Mora, 2019, pág. 53)

Para efectos de la investigación, la idea de interseccionalidad de Mora (2019) se ajusta a las pretensiones del estudio sobre el análisis del género y la clase en conjunto, ya que la académica sostiene que las clases sociales están definidas por distintas relaciones de trabajo que condicionan el acceso a beneficios sociales en un sentido amplio, pero en particular a servicios de carácter público como el sistema de transporte de la Región Metropolitana. “La clase social como categoría de análisis evidencia efectos extensos en las estructuras y condiciones de vida, tales como la salud física y mental, nutrición y expectativas de vida, y, entre los efectos más relevantes para el mercado laboral, condiciona el nivel educacional y, consecuentemente, el acceso, condiciones de empleo y trayectorias en el trabajo” (Mora, 2019, pág. 53) A partir de aquello, también se puede vincular el acceso a transporte público con la clase social y el género, ya que las mujeres se ven enfrentadas a la brecha salarial por causa de la desigualdad de género, pero que también impacta en la clase, produciendo desigualdades en torno aquella.

Por tanto, la interseccionalidad es pertinente para el estudio comprender la posición subordinada de la mujer en la sociedad receptora, la cual requiere la imbricación entre los ejes de la clase social, la desigualdad territorial y el género. Se trata de incorporar un nuevo enfoque interseccional que tome en cuenta diferentes categorías en simultáneo a la hora de comprender las desigualdades sociales. La subordinación en términos de género, clase social y territorio constituye el marco de referencia de todo análisis de los procesos que producen y reproducen las formas de marginación y exclusión de las mujeres en Chile.

Capítulo V: Marco Metodológico

5.1 Metodologías cualitativas y abordaje de las experiencias.

El estudio centra su foco de análisis en la desigualdad territorial y cómo aquella profundiza las desigualdades de género y clase, aplicado metodológicamente desde un enfoque cualitativo. Las pretensiones de la investigación, se encuadran en conocer las experiencias de mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel usuarias del transporte público, particularmente experiencias que determinan sus trayectos a diario, hacia los lugares de trabajo.

Para lograr responder los objetivos de la investigación, se optó por la metodología cualitativa y se utilizará como técnica de recolección de información entrevistas semi-estructuradas a mujeres del sector Norte, Sur y Rural de la comuna de Pudahuel. Los sectores de la comuna se consolidan como un aspecto esencial para la investigación dado que no es únicamente la ciudad de Santiago la que presenta un modelo estratificado, sino que es dentro de la misma comuna que se observa una fragmentación del territorio, que se aprecia en la distribución desigual de la infraestructura del sistema de transporte público y su accesibilidad y conectividad para congeniar desplazamientos.

Se trata de abordar a través de una mirada cualitativa las experiencias – de mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel- a través de sus propios relatos proporcionados por entrevistas semi-estructuradas, que como instrumento permitirá desarrollar las definiciones pertinentes al método que se utilizará, para justificar la elección y responder a las interrogantes de esta tesis. En tanto, para la presente investigación, el enfoque que se utilizará es el cualitativo, el cual tiene como propósito “el reconstruir la realidad, tal y como la observan los actores de un sistema social previamente definido” (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Batista Lucio, 2004, pág. 5)

Desde esta perspectiva, el estudio explora las percepciones que tienen las mujeres trabajadoras de Pudahuel acerca del sistema de transporte público de la Región

Metropolitana, buscando conocer las experiencias que las usuarias le dan a su desplazamiento laboral y en algunas instancias, desplazamientos de carácter reproductivo.

La metodología cualitativa hace referencia a las cualidades del sujeto de investigación. Para el caso del estudio, se considera de manera central las cualidades particulares de la comuna a la que pertenecen y las experiencias de mujeres trabajadoras en el transporte público y la manera en que configuran sus discursos. Las metodologías cualitativas suponen una lectura de lo social a partir de las subjetividades (Taylor & Bogdan, 1984), exploran los fenómenos sociales a partir de las significaciones. “Estudian la realidad en su contexto natural, tal y como sucede, intentando sacar sentido de, o interpretar los fenómenos de acuerdo con los significados que tienen para las personas implicadas. La investigación cualitativa implica la utilización y recogida de una gran variedad de materiales—entrevista, experiencia personal, historias de vida, observaciones, textos históricos, imágenes, sonidos – que describen la rutina y las situaciones problemáticas y los significados en la vida de las personas” (Rodriguez Gomez , Gil Flores, & Garcia Jimenez, 1996).

Respecto a las tipologías de investigación propuesta por Sierra Bravo (1994), para el caso de esta investigación la metodología cualitativa pretende comprender lo más profundamente posible, una entidad, fenómeno vital o situación determinada. En tanto, el alcance de la investigación es un alcance seccional, entendido desde el argumento que el presente estudio refiere a un momento específico, a un tiempo único fotografiado desde un lente sociológico, ya que metodológicamente confiere un análisis referido a la estructura, desde un corte específico en forma perpendicular, a un momento dado, lo que además dota a la investigación a un carácter ideográfico, ya que centra su lente en un sólo suceso histórico.

5.2 Enfoque metodológico.

La decisión respecto al abordaje metodológico que se realizará en esta investigación resulta relevante ya que analiza variables como género, clase y territorio. De esta manera es que surgen datos cualitativos a partir del abordaje de las experiencias de mujeres trabajadoras en sus traslados en transporte público.

Al hacer uso del recurso cualitativo, se hace mención a un gran número de perspectivas, siendo una alternativa a la forma positivista (cuantitativa) de abordar la realidad. Donde las metodologías cualitativas proponen un enfoque o una mirada más cercana al “sentido” de la acción, una propuesta metodológica que tiene su raíz en la teoría de Max Weber, quien le denomina como “*verstehen*”, la comprensión del sentido que poseen ciertas acciones, derivadas en las experiencias que a diario viven las mujeres en sus trayectos en transporte público de la ciudad de Santiago, siendo la búsqueda de esto el fin de este tipo de investigación. En palabras de Rodríguez, Gil y García: “Esto significa que los investigadores cualitativos estudian la realidad en su contexto natural, tal y como sucede, intentando sacar sentido de, o interpretar, los fenómenos de acuerdo con los significados que tienen para las personas implicadas” (1996, pág. 10)

Así, el énfasis en el estudio está dado por intentar capturar las experiencias concretas que resultan significativas según como son entendidas y explicadas por ellas mismas, validándose no por el número de casos sino por la representatividad de los relatos de las individuos y el significado que le atribuyen al fenómeno en cuestión.

A partir de aquello, se destacan diez características respecto al uso de las metodologías cualitativas: (1) es inductiva, en tanto se trabaja con un diseño de investigación flexible, (2) tiene una visión y lectura holística, (3) los investigadores son sensibles a los efectos que causan, (4) se entiende a los sujetos en sus marcos de referencias propias, (5) se procura evitar prejuicios o creencias en el campo, (6) todas las perspectivas son valiosas, no hay una evaluación moral, (7) se trata de métodos humanistas, (8) se busca validez y saturación, (9) todos los escenarios son dignos de estudio, (10) finalmente, se considera que las metodologías cualitativas son un arte. (Taylor & Bogdan, 1984)

Los argumentos para adscribir a este tipo de metodología, están dados por su carácter holístico, en el que las individuos están inmersas en el fenómeno en sí (mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel) definiendo las características del mismo más profundamente y logrando un alcance que no posee la investigación cuantitativa en este tema en particular.

El uso de este enfoque está validado, al ser el objetivo de este estudio una primera aproximación a lo que son las experiencias de mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel en sus trayectos laborales en el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago. Aquello, sin conocer sus dimensiones numéricas ni sus características particulares, lo que impediría en primera instancia la creación de una hipótesis a priori.

En síntesis, en esta investigación, el enfoque metodológico a utilizar es del tipo cualitativo. Esta metodología de investigación con frecuencia se basa en métodos de recolección de datos como las descripciones y las observaciones, sin tener un interés en lo que es la representatividad numérica del fenómeno. Asimismo, las hipótesis y preguntas surgen en el transcurso de la investigación y es totalmente flexible.

5.3 Tipo y diseño de investigación

En concordancia con los objetivos de la tesis, es necesario considerar un tipo de investigación que pueda responder las problemáticas del estudio de forma correcta y que resulte coherente a la naturaleza de la investigación en sí y del fenómeno que está siendo investigado.

Se consideraron dos características fundamentales del problema de investigación en sí: “el estado del conocimiento en el tema de investigación que nos revele la revisión de la literatura y el enfoque que el investigador pretenda dar a su estudio” (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Batista Lucio, 2004, pág. 66). Respecto a los datos pre-existentes sobre el tema de investigación explicitado en el marco teórico, se puede afirmar que el conocimiento anterior respecto al objetivo de la investigación es escaso y fragmentado.

Tomando ambas características en consideración, en el estudio se utilizará un tipo de investigación exploratoria. Esta se define por ser un estudio que abarca un fenómeno nunca

antes estudiado, en los cuales no existen guías, ya que no se ha abordado en Chile el tema desde una perspectiva interseccional, ni desde una mirada cualitativa de investigación. En palabras de Hernández, Fernández y Baptista: “Los estudios exploratorios se efectúan, normalmente, cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado antes” (2004, págs. 58-59).

La tipología de investigación se encuadra en definir la profundidad del alcance que tendrá el estudio, como la investigación apunta al concepto de desigualdad territorial desde la mirada interseccional de variables como el género y la clase social, replegadas en el transporte público, la profundidad de la investigación es descriptiva, ya que analiza variables de una población homogénea y pequeña, detallando su amplitud sociológica a los lineamientos metodológicos del estudio.

En las fuentes del estudio se recogen fuentes empíricas primarias, aportada por las entrevistas en profundidad, por ende datos primarios recogidos de primera mano. Es decir, capturado para la investigación y por quienes la efectúan, y la naturaleza de las fuentes son empíricas, ya que trabajan con hechos de experiencia directa, por tanto, no manipulados.

Estas tipologías de investigación, por los objetivos y modalidades para la obtención de datos empíricos, dotan a la investigación de un carácter cualitativo que orienta a descubrir el sentido y significado de las acciones sociales (Bravo, 1994) y supone por tanto, un marco investigativo principalmente territorial para la realización de la recolección de datos, complementado a su vez con material de teórico.

La disciplina a la que apunta esta investigación, es a la rama de los estudios científicos de la Sociología, relacionando la teoría de desigualdad territorial en la urbe, desde una mirada de género y clase, tomando el transporte público como ejemplo de esa desigualdad y dando significancia a las percepciones de mujeres respecto a sus traslados laborales desde una comuna periférica y vulnerable. Por otra parte, reconociendo la existencia de un enfoque transdisciplinar dentro de la investigación social planteado desde una mirada alterna, poniendo énfasis en los mecanismos infraestructurales del sistema de transporte público, donde perfectamente este estudio podría referir a disciplinas como el urbanismo o la geografía.

Esta tesis espera abrir algunas puertas investigativas, a quienes se interesen en estudios que realcen lo que producen las diferentes desigualdades en las mujeres, que evidencien y critiquen a los mecanismos de reproducción de las opresiones y segregaciones estructurales que se viven a diario. Que el conocer los discursos de mujeres diariamente afectadas por un sistema de transporte público que no las escucha, que no las protege y dificulta aún más la inclusión económica y social no sea un tema invisible en la sociedad. Y principalmente se espera que este estudio, sirva como aporte a quienes se interesen en estudios interseccionales.

Generalmente, este tipo de estudios no concluyen en resultados definitivos o prueban hipótesis, sino que determinan tendencias, identifican relaciones potenciales, etc. En síntesis, son la primera aproximación formal y profunda a un tema, en base al cual surgen nuevas problemáticas que dan origen a nuevas investigaciones. A su vez, por las mismas características expresadas anteriormente, poseen una mayor flexibilidad metodológica.

Al tener un enfoque y un tipo de investigación definidos, resulta necesario establecer un plan o estrategia para poder responder a las preguntas de investigación correspondiendo al “Diseño de investigación” el que define la forma en la cual se obtiene la información. Un correcto y preciso diseño de investigación asegura mayores posibilidades de que los resultados del estudio sean válidos.

Entre los dos principales enfoques, se utilizará un diseño “no experimental transeccional”. Este es definido como aquel “que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, es investigación donde no hacemos variar intencionalmente las variables independientes” (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Batista Lucio, 2004, pág. 152), así solo se limita a apreciar el fenómeno y analizarlo en base a su “naturalidad”.

A su vez, usando características diferenciadoras como el carácter temporal y su labor en sí, este diseño se define como “transeccional y descriptivo” al analizar el fenómeno en un momento determinado, no realizando un seguimiento temporal del objeto a investigar, como se desarrollaría en una investigación longitudinal. Además, se limita a describir las variables del objeto de investigación, sin querer establecer causalidades o predicciones respecto al mismo.

La justificación para el uso de este diseño de investigación deviene directamente de las características de la investigación a la que se hace referencia y de la naturaleza de la investigación lo que implica un diseño “Correlativo”, ya que la aspiración de esta investigación es establecer relación de causalidad.

5.4 Delimitación del campo a estudiar

a) Universo

Este estudio, debido a su carácter descriptivo, se realizó definiendo el universo objetivo como las mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel usuarias del sistema de transporte público santiaguino.

Por mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel usuarias del sistema de transporte público santiaguino, se entenderá para efectos de esta investigación las mujeres que actualmente se trasladen a sus lugares de trabajo en alguno de los servicios de transporte público como micro o metro o ambos servicios. El énfasis puesto en esta última característica se debe a que, para esta investigación, se considera clave el uso de transporte público, ya que son las experiencias que ocurren en esos espacios las que se quieren investigar.

b) Tipo de muestreo

El tipo de muestreo que se utilizó en esta investigación, es el muestreo no probabilístico, en el que “la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de causas relacionadas con las características del investigador o del que hace la muestra” (2004, pág. 170).

Si bien este muestreo posee un gran número de lo que Hernández, Fernández y Baptista (2004, pág. 185) catalogan como “desventajas”, al carecer de una representatividad estadística lo que deriva en la incapacidad de realizar pruebas, medir errores estándares o establecer niveles de confianza respecto a los resultados, cosas que si se pueden hacer en el muestreo probabilístico; se justifica en esta investigación porque corresponde a un muestreo que busca, más que una representatividad numérica, una elección de ciertos casos con

características predefinidas con anterioridad, lo que es concordante con el carácter cualitativo y descriptivo de la presente investigación.

Dentro de los tipos de muestreos no probabilísticos, el utilizado en este estudio es el “sujeto-tipo” entendido este como el tipo de investigación donde se entrevista a sujetos, en pos de los objetivos y las intenciones del investigación, que poseen características específicas que los hacen representativos de una parte del universo en cuestión.

La justificación de este tipo de muestreo es concordante con el tipo de investigación que se realizó, es decir descriptiva. Como ya se explicó anteriormente, no se busca generar conclusiones, sino se pretende hacer una aproximación al tema, generando hipótesis a futuro y crear desafíos en materias de transporte y organización urbana, desde una mirada interseccional que contribuya a realizar mejoras tanto en políticas públicas, como en la vida de las implicadas en este caso las mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel, entendiendo esta como una comuna periférica, como tantas otras donde también coexiste el fenómeno en estudio.

c) Muestra

La muestra utilizada en este estudio es una muestra cualitativa, siendo esta la que se adecúa de mejor forma a la investigación. Se reconoce por su adaptabilidad a los objetivos que se persiguen. De esta forma la muestra cualitativa nos permite realizar una selección informada de personas que poseen características determinadas (encontrarse trabajando en otra comuna), las que otorgan un grado de comparabilidad entre casos y un análisis de los mismos, más que pretender una inferencia total al universo de todas las características particulares que poseen las entrevistadas.

En este tipo de muestras, la representatividad no está dada por el número de casos sino por las formas de “ver el mundo” que cada una de las entrevistadas otorga, dándose una representatividad de tipo estructural (es decir, el discurso de cada una de las entrevistadas equivale al discurso de una estructura determinada: sexo, edad, condición social, etc.). Es decir, el concepto de representatividad subyacente en las muestras cualitativas implica, no la reproducción en cantidad y extensión de ciertas características poblacionales, sino la

reconstrucción de las experiencias y significados asociados a ciertas instancias sociales. Así, la muestra cualitativa adquiere representatividad cuando logra abarcar todas las perspectivas del fenómeno en estudio, quedando todas las posiciones del habla representadas en la información obtenida.

A su vez, la muestra es definida como intencionada, ya que se basa en el criterio de las investigadoras para seleccionar la muestra, quien escoge casos que cumplan una representatividad en las características que estimen conveniente, siendo justificada a partir del conocimiento que posea respecto a la realidad del fenómeno en cuestión, lo que está explicado más profundamente en el apartado de “tamaño de la muestra” y en el marco teórico de la investigación, el cual comprende el sustento del por qué se está investigando este fenómeno y no otro, y a estas personas y no otras.

d) Tamaño de la muestra

Al definir el tamaño de la muestra con los argumentos explicitados anteriormente, se definirán las características de las entrevistadas y el número de ellas en función de, principalmente, dos aspectos claves en la investigación:

El primer criterio para determinar las características de la muestra está dado por la distinción de género. El usar este criterio en el muestreo se ve justificado principalmente por su carácter constitutivo dentro de la noción binaria de género y la situación desigual de las mujeres respecto a los hombres, la que genera formas diferentes de entender lo que es ser mujer en el mundo y su condicionamiento en el hábitat social, es decir como la construcción social del sistema sexo/genero, ha generado las condiciones posibles para que las experiencias de mujeres se conviertan en una desventaja al utilizar un sistema de transporte masculinizado.

El segundo criterio, será un factor determinante en la investigación, el que incluye a la clase social como una forma de entender que el sistema de transporte y su costo es determinante a la hora de escoger entre un sistema de transporte u otro, y que aquella elección genera condiciones y en este caso experiencias que podrían ser clave en las vivencias de las usuarias en sus trayectos a diario en el sistema de transporte público.

La justificación de este criterio de muestra se da en pos de lo escrito en el apartado intersección de la clase y género en las experiencias de mujeres usuarias del transporte público santiaguino del marco teórico. En base a lo escrito en dicha sección, se pueden destacar que la clase social es un factor fundamental en las experiencias como pasajeras, pues sin duda la clase es el factor determinante del uso o no de este sistema de transporte.

Es decir, el número de personas a entrevistar serán en este caso 12 mujeres de la comuna de Pudahuel, 4 por cada sector (Norte, Sur y Rural), las cuales se trasladan hacia otras comunas a trabajar, ubicadas en los rangos etarios entre 18 y 60 años de edad. De esta manera se abarca todo el universo discursivo de las mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel, y se adquiere una representatividad distributiva tanto por parte del fenómeno (en este caso por la historia de la desigualdad territorial en el transporte público y su intersección con la clase y el género).

5.5 Técnicas de recolección de la información

La técnica que fue utilizada en este estudio es la entrevista semi-estructurada. En este tipo de técnica se pone en juego una interacción directa entre el investigador y el sujeto investigado, una entrevista “abierta” o “libre” en la que se pretende profundizar en las motivaciones personalizadas de un caso individual frente a cualquier problema social (Ortí, 1998, pág. 215).

Desde la perspectiva de Alfonso Ortí, la entrevista semi-directiva o semi-estructurada, es un adecuado instrumento para dar cuenta de los discursos de las experiencias de mujeres de estratos bajos de la comuna de Pudahuel, esto quiere decir, que la entrevista se estructura con preguntas guías, que abren temas de discusión. Por tanto, se trata de una discusión guiada por preguntas concretas.

Esas mismas características le otorgan dinamismo y flexibilidad, pero también un sostén, ya que se encuentran enraizadas en temas que el investigador está proponiendo. El usar la entrevista semi-estructurada, por sobre otras técnicas de recolección de información, se realiza la elección a priori de este método por parte de las responsables de la investigación

social, con el fin de capturar de mejor manera y sin mayores “influencias” los relatos de cada una de las mujeres entrevistadas.

5.6 Técnica de análisis de la información

Una vez aplicado el instrumento, que para el caso se trata de la entrevista semi-estructurada, se procede al análisis de la información, donde para analizar los datos obtenidos se decidió utilizar el análisis de categorías. Aquel consiste en la reducción de los datos a citas significativas, clasificándolos en base a los temas que son guías en la entrevista semi-estructurada, aun sin ser estas entrevistas guiadas. Al categorizar de antemano se parte definiendo conceptualmente los temas que son relevantes para el estudio. Luego se agrupan conceptualmente para separarlas de los demás y permitir su fácil agrupamiento y clasificación en tópicos.

El análisis de los datos constituye la recolección selectiva de piezas de un puzle, donde las responsables del estudio se encargan de ir encajando y utilizando la evidencia recogida para orientar la búsqueda de nuevas evidencias susceptibles de incorporarse a un esquema emergente de significados que dé cuenta de la realidad estudiada y que poco a poco va aproximando al investigador a la descripción y la comprensión de la misma.

El análisis de los datos resulta ser una de las tareas más importantes, ya que en esta etapa es donde se aproxima a obtener resultados y respuestas a los objetivos que se habían planteado en un comienzo en el estudio. En el proceso de investigación, en la medida en que, como consecuencia de ésta, podemos acceder a resultados y conclusiones, profundizamos en el conocimiento de la realidad objeto de estudio.

Así mismo, comienza la manipulación de los datos asignándole a cada unidad un código o distintivo relacionado con el tópico al que pertenece. Esto se hace en el momento, es decir, no es una codificación a priori. Esta codificación se hará en base a algunos criterios temáticos relacionados con lo que se quiere investigar. Finalmente, todas las citas se colocan en una matriz (en filas y columnas de Categoría/Tópico-cita) a fin de identificar citas que sean relevantes y significativas de los discursos existentes respecto a los temas que se analizan.

Todo aquello, se desprende de los relatos que los informantes le han proporcionado a las receptoras responsables del estudio.

Por lo que, al realizar de esta manera el análisis de los datos, es más fácil tener una “impresión” global de lo que son los diferentes relatos que existen en temas determinados. Este análisis asegura una mejor comprensión de aquellos, a fin de elaborar conclusiones que abarquen todos los aspectos y todas las aristas del tema, conclusiones que demuestren de manera exhaustiva que el tema fue abordado y agotado en gran medida.

5.7 Protocolo de entrevista

Al utilizarse una entrevista semi-estructurada como herramienta para la recolección de datos, debemos asumir las características que tiene este instrumento. Donde, el protocolo en la entrevista semi-estructurada se encuentra inmerso en lo que son las definiciones del marco teórico a fin de obtener algunos ejes, tópicos o lineamientos que nos permiten guiar la entrevista dentro de los objetivos de la misma, es decir el instrumento debe responder a los objetivos planteados a priori en la investigación, abordados en el marco teórico. En este caso, el tema es explorar la desigualdad urbana, presente en el sistema de transporte público y cómo aquella profundiza las desigualdades de clase y género de mujeres de trabajadoras de estratos bajos de la comuna de Pudahuel.

Por tanto, al tratarse de entrevistas semi-estructuradas existe un listado de preguntas que deben realizarse al entrevistado, pero que más bien, se trabaja con un listado de ejes temáticos que están derivados de los objetivos de la presente investigación, es decir preguntas que se elaboran para abrir temas de discusión, se trata entonces de una discusión guiada por preguntas concretas, las cuales proponen un tema en particular para que los y las informantes puedan responder aquellos de manera más libre que en una entrevista estructurada. Aquello además, le permite al entrevistador poder redireccionar los temas cuando el contexto lo amerite.

Capítulo VI: Análisis e interpretación de la información.

6.1 Análisis de la información.

El presente capítulo expone los resultados y hallazgos de la investigación, desarrollando un análisis e interpretación de la información recabada en las entrevistas semi-estructuradas. Seguidamente, se realiza un análisis categorial de los datos, es decir un análisis con categorías o etiquetas creadas con el objetivo de compilar la significación de un fragmento de texto de información. Aquellas categorías están organizadas a partir de los objetivos específicos del estudio.

El objetivo primero caracterizó cada sector de la comuna de Pudahuel, en cuanto al **Ordenamiento Territorial Geográfico**, considerando el acceso y distribución a servicios básicos y estaciones de metro y/o paraderos de buses.

Dado el alcance descriptivo del primer objetivo, la información facilita el análisis caracterizando la extensión y frecuencia del transporte, la desigualdad del servicio de los tres sectores de la comuna, establecer similitudes y diferencias, aportando al desarrollo de los siguientes objetivos un **sujeto situado** en un contexto de desigualdad territorial.

El segundo objetivo vincula la **desigualdad territorial** presentes en el OT de la comuna y en el sistema de transporte público, y la **desigualdad de género** en las experiencias de mujeres con una **doble jornada laboral (productiva y reproductiva)**. Se observan los patrones que desarrollan estas mujeres en sus desplazamientos y las estrategias que elaboran para enfrentar dos trabajos en un contexto de marginación territorial y desvalorización laboral (en la esfera del sector público y privado).

El tercer objetivo, compara las **condiciones** de: conectividad, seguridad, frecuencia, infraestructura y alternativas de traslado del transporte público, además del acceso a servicios básicos de cada zona. En este objetivo se aborda la **percepción** de las mujeres entrevistadas donde se expone cómo operan estas condiciones en sus traslados en transporte público.

Finalmente se considera el factor económico como agente determinante en el acceso al servicio de transporte público. Principalmente se elabora un análisis relacionado con las tarifas del pasaje y las implicancias que esto puede tener en las experiencias de las mujeres.

A continuación, se presenta un cuadro resumen de las categorías vertidas en las entrevistas. Seguidamente, se realiza un análisis de cada una de las categorías que surgen de las percepciones de las mujeres trabajadoras de Pudahuel y en sus trayectos en transporte público, para dar cuenta de la relación entre género, segregación urbana, y clase social en relación al transporte.

6.2 Descripción de los casos.

En el siguiente cuadro se presenta un mapa de las categorías que emergieron de los datos cualitativos obtenidos a partir de las entrevistas a 12 mujeres de la comuna de Pudahuel. Cada cuadro de análisis se estructura de acuerdo a un objetivo específico y en él se exponen los tópicos de cada categoría, junto con sus descripciones correspondientes.

Objetivo I. Caracterizar el Ordenamiento Territorial Geográfico de Pudahuel de acuerdo a la distribución del sistema de transporte público urbano y de los servicios básicos de cada sector.

El objetivo I de la investigación tiene un alcance descriptivo, en él se describe el enfoque del Ordenamiento Territorial Geográfico de Pudahuel. Se presenta cada sector: Norte, Sur y Rural, señalando la cantidad de estaciones de metro y recorridos de buses a los que tiene acceso la población de cada zona, además se mencionan la cantidad de centros educacionales y de salud con los que cuenta cada sector.

Se colige que en el sector Norte existe un amplio acceso por parte de la población en cuanto a recorridos de buses, varios de ellos conectan distintos puntos del sector, con centros de salud, colegios, otras comunas, el centro de Santiago, bancos, supermercados y la estación de metro ubicada en la zona “Pudahuel” de la Línea 5.

El sector Sur por su parte, presenta una mayor cantidad de estaciones de metro: “Barrancas” y “Laguna Sur” ambas de la Línea 5, que conectan a la población rápidamente con el centro de Santiago, sin embargo en cuanto a recorridos de buses, el sector sólo tiene 3 recorridos que conecta a algunas villas de la zona con el centro de Santiago, el resto de los recorridos en su mayoría conectan con comunas cercanas, centros educacionales y supermercados.

El sector Rural de la comuna oeste es la zona más extensa en territorio, representa cerca del 90% % de la comuna y sólo cuenta con dos recorridos de buses para todo el sector que hacen el mismo trayecto en direcciones contrarias. Presenta problemas en el acceso a transporte y servicios básicos

La información descriptiva del objetivo primero de la investigación, introduce el concepto Ordenamiento Territorial Geográfico, caracteriza la distribución del transporte público y de los servicios básicos de cada sector de la comuna, para abordar en el siguiente análisis de objetivos un análisis de género pero situado en un contexto de desigualdad territorial.

Objetivo II: Describir los patrones de desplazamiento laboral productivos y reproductivos de mujeres de los sectores: norte, sur y rural de la comuna Pudahuel.

Categoría	Tópico	Descripción del tópico
Desigualdad de Género en espacios del transporte público.	Desarrollo de labores productivas y reproductivas vía transporte público	El sistema de transporte público no conecta espacios geográficos del quehacer cotidiano de las mujeres en relación al trabajo reproductivo y productivo.
	Barreras en el desplazamientos de grupos de usuarios	El sistema de transporte público dificulta la movilidad de adulto/as mayores y madres.
	Inseguridad en el desplazamiento.	El sistema de transporte público atemoriza a los usuarios
Violencia de género, en espacios del transporte público.	Acoso en el transporte público.	Experiencias de acoso/abuso sexual, físico o verbal de las usuarias del transporte público

Objetivo III: Identificar y comparar las experiencias de las mujeres trabajadoras de Pudahuel en el sistema de transporte público, en base a las condiciones de seguridad, temporalidad, conectividad, opciones de traslado y acceso a servicios básicos.

Categoría	Tópico	Descripción del tópico
Condiciones estructurales del servicio de transporte público de la Región Metropolitana	Déficits del sistema de transporte público.	Efectos de las falencias en frecuencia y conectividad del transporte público.
		Ausencia de servicios sanitarios en dependencias del metro.
		Mal estado de buses, paraderos, asientos, entre otros componentes esenciales del servicio de transporte.
	Inequidades en el servicio de transporte público.	Percepción de desigualdad en : acceso, frecuencia, conectividad e infraestructura, respecto de otras comunas

Objetivo IV: Identificar los factores económicos y su incidencia en las experiencias de traslado.

Categoría	Tópico	Descripción del tópico
La clase social en las decisiones de traslado.	Costo monetario del pasaje.	Percepciones, planificación y presupuesto para el uso de transporte público.
	Alternativas de transporte	Nivel y razones de (no)uso de transporte privado.
	Visión de universalidad	Percepción de inclusión de diversidad de usuarios/as.

6.3 Resultados y hallazgos según objetivos específicos.

1) **Objetivo I. Caracterizar el Ordenamiento Territorial Geográfico de Pudahuel de acuerdo a la distribución del sistema de transporte público urbano y de los servicios básicos de cada sector.**

Pudahuel es una comuna particular en relación a su Ordenamiento Territorial Geográfico (OT), en la medida que tiene un gran potencial de expansión. En su totalidad, la comuna cuenta con 197,8 km cuadrados de territorio, de los cuales sólo un 12% corresponde a zonas urbanas, la población total de la comuna es de 195.653 habitantes, de los cuales 3.395 viven en zona rural.

Para fines de la investigación cabe señalar que el porcentaje urbanizado del territorio lo representan los sectores Norte y Sur de Pudahuel, mientras que el 88% restante corresponde al territorio rural de la localidad, y es en ese sector del territorio (rural), donde se encuentra la zona de potencial expansión industrial. Sin embargo a su vez, representa el sector donde más las entrevistadas describieron experiencias de discriminación y desigualdad en sus desplazamiento laborales, desde una realidad que las sitúan en desventaja en cuanto al ordenamiento del territorio que ellas habitan, al género y clase que ellas representan.

En cuanto a su OT, en la última década, el municipio de Pudahuel ha desarrollado una estrategia enfocada en **la expansión de la producción industrial** específicamente del sector rural que conforma a la comuna. Por lo tanto, el aparato público (municipal) en conjunto con el empresariado, han impulsado un enfoque planificado en un tipo de diseño urbano centrado en **impulsar y potenciar al sector empresarial**. En otras palabras, el diseño territorial de la comuna responde al sistema económico y político dominante en Chile - sistema capitalista- permitiendo no sólo mayor fluidez del capital, sino también mayor **libertad de acción** al empresariado como **ordenador territorial** (Ciccolella, 2002).

La expansión industrial del sector rural, también ha tenido **repercusiones en los asentamientos locales**, ya que la densidad poblacional de los núcleos urbanos del sector ha aumentado considerablemente en la última década. La influencia en la venta de terrenos en zonas de áreas verdes, junto con el asentamiento de industrias logísticas y comerciales ha potenciado la generación de un atractivo habitacional para los nuevos pobladores. Sin

embargo, el “**enfoque de expansión**” planificado para este sector de Pudahuel, no ha sido puesto en implementar mejoras para la nueva población emergente, ya que la zona rural cuenta los mismos centros de salud y educación de hace 35 años atrás, concluyendo en serias problemáticas en cuanto a acceso a servicios básicos y transporte.

El alcalde de Pudahuel (Johnny Carrasco), señaló en una entrevista al diario Publimetro, en el año 2014 detalles acerca de esta alianza con el sector industrial para destinar los territorios rurales al uso del sector empresarial. Expreso: “Lo primero que nos propusimos fue que el territorio debía tener una mirada espacial, lo que no era fácil. Segundo, que el instrumento que llevará a cabo ese plan (y que lo gestionaría) debía ser el municipio. Pero esto no era suficiente, se requería una alianza con el sector privado” (Publimetro, 2014). Este testimonio evidencia la **estrategia productiva**, para industrializar el territorio rural de la localidad, se observa un predominio del enfoque mercantil en la planificación de OT, con características empresariales-capitalistas respaldadas por el municipio. Esto desde el análisis de sociología territorial, se describiría como el ajuste del Estado a las lógicas neoliberales a través del desarrollo de políticas públicas, concluyendo en la creación de un **entorno favorable para la producción del capital más que para el desarrollo de los habitantes de la comuna** (Ciccolella, 2002) o en este caso, para los habitantes del sector rural de la comuna.

Así, el principal problema en cuanto a la perspectiva de OT de Chile, y en particular al fenómeno económico, político y social que experimenta Pudahuel se debe en particular a la influencia que el sistema capitalista tiene en sus territorios, donde la planificación y el Ordenamiento Territorial Geográfico (urbano y rural), están siendo sobrepasados por la dinámica del mercado (Marquez & Gonzalez, 1995).

A modo de contextualización, en la actualidad dentro del territorio rural existe un importante dinamismo en el ámbito de las actividades productivas-industriales y Proyectos de Desarrollo Urbano Condicionado (condominios) como “La Ciudad de los Valles” y “Lomas de lo Aguirre”. Además, se han desarrollado un centenar de proyectos en el ámbito de la industria logística y bodegaje, donde incluso transnacionales como CENCOSUD y Total Motors han instalado sus bodegas en dicha zona.

A su vez, Pudahuel es parte **de mega proyectos nacionales de transporte vial**, por ejemplo: la construcción de una conexión vial (autopista) entre las principales carreteras de la ciudad de Santiago y los puertos del país (Ruta 68 Santiago-Valparaíso y Ruta 78 Santiago-San Antonio), también en 2016 comenzaron los trabajos de ampliación del Aeropuerto de Santiago de Chile (Arturo Merino Benítez). Estos proyectos en relación con la perspectiva mercantil del OT, contribuyen directamente al potencial industrial del sector ya que ambos proyectos contemplan mejoras logísticas en los accesos y conexión, esto indica una inversión significativa de infraestructura vial en la comuna dirigida al sector privado-empresarial y a la distribución su capital.

El arquitecto y urbanista Fernando Terán (1983) señala que esta perspectiva industrial en el OT nacional y local, se configuraría como respuesta a las problemáticas de ocupación y utilización de los espacios rurales, describe que la comercialización de estos territorios, se debe a la noción de bien económico que tendrían estos terrenos para el municipio, y que cómo esta entidad pública estaría dispuesta a cederían estos recursos disponibles con la intención de corregir aquellos problemas de desocupación territorial de la comuna.

La zona poblada del sector rural de la comuna, está representada principalmente por la localidad de “El Noviciado”. Este sector, como se dijo anteriormente, ha experimentado radicales transformaciones en su asentamiento producto de la masiva llegada de nuevos habitantes. Sin embargo, en la actualidad se observan las consecuencias producto de este aumento en la población, el geógrafo Marco Márquez (1999) plantea un análisis sobre las micro-sociedades que viven en sectores aislados y conforme el paso del tiempo experimentan masivos asentamientos, señala que no sólo cambia el número de habitantes del sector, sino que además se modifican las exigencias para poblar el lugar, donde los residentes que en un inicio aceptaron la carencia de servicios básicos del sector, en la actualidad comienzan a **generar nuevas necesidades y demandas para habitar el territorio**.

Desde una perspectiva sociológica, producto del aumento de habitantes en el territorio es posible señalar que esta sociedad local, se vuelve más **heterogénea** y con el paso del tiempo se **complejiza**, desarrollando nuevos requerimientos y exigencias para habitar estos territorios.

Cabe destacar que los asentamientos del sector rural son irregulares. Esto se debe principalmente a dos motivos: primero, por a la promulgación del “Plan Regulador Metropolitano de Santiago” en el año 1994, que surgió como respuesta al plan de desarrollo económico y urbano de la década de los 90’s. A modo de contextualización, este plan regulador priorizó el desarrollo interno de la ciudad (compactación del crecimiento) y optó por proteger los sectores periféricos de Santiago. Se definieron que las **zonas rurales no pueden ser consideradas partes de las áreas de extensión urbana**, categorizándolas como “Áreas Excluidas al Desarrollo Urbano (AEDU)”.

El segundo aspecto tiene que ver con el primero, en el sentido de que, dada la extensión del territorio rural de Pudahuel (el 88% del total), cuando se realizó (en los años 90) la delimitación de las zonas destinadas a la urbanización, como resultado de un catastro del sector, se identificaron **zonas de posible inundación** y a partir de ello se definió la **totalidad del territorio rural de Pudahuel como no habitable**.

Sin embargo, el poblamiento del sector “El Noviciado” contradice lo establecido por el marco normativo vigente, en la medida que existen diagnósticos realizados por geógrafos de la Universidad de Chile que señalan que, dada la extensión del área rural, existe una carencia de estudios de riesgo por amenazas de origen natural (ejemplo inundación) a **escala local** (Alarcón, 2019). Esto quiere decir que, según los diagnósticos territoriales realizados específicamente en el sector “El Noviciado” no se justifica su inserción en la zona de riesgo por inundación, dado que no se han presentado inundaciones desde hace más de 20 años. Por tanto, debiese existir una nueva normativa que regularice los asentamientos de la localidad y establezca servicios básicos y soluciones a las problemáticas de transporte público que demanda la población del sector rural.

Cabe destacar que año a año son muchas las zonas urbanizadas (consideradas como habitables dentro del Plano Regulador) de la ciudad de Santiago que se inundan por la falta de un OT que considere las **amenazas de origen natural** (como inundaciones producto de las lluvias de invierno) de esos territorios, y sin embargo, resultan ser villas altamente urbanizadas y con un marco normativo vigente que acredita que esos sectores son aptos para la construcción de viviendas. Este es el caso de la comuna de Maipú (comuna vecina con Pudahuel), donde diversos sectores que la conforman sufren de inundaciones en las

temporadas de invierno. A continuación, se muestra una fotografía de una de las inundaciones del año pasado (2020) en la comuna de Maipú, sector “Los Héroes”.



Fotografía de Maipú. Junio del 2020. Fuente: Diario LA REPÚBLICA.

Contraria es la realidad del sector de “El Noviciado”, ya que como se dijo anteriormente no han presentado inundaciones en más de 25 años, lo que deja entrever que la real problemática estaría en el **interés económico-capitalista** de la zona rural, por parte del empresariado y el municipio. Destinando el territorio como **zona exclusiva para la edificación industrial**. Evidenciando un aprovechamiento del marco normativo vigente para utilizar este sector (rural) únicamente a la expansión productiva, ignorando las necesidades y demandas sanitarias, educacionales y de transporte de las y los habitantes del sector rural de Pudahuel.

El objetivo I de la investigación, aporta una descripción acerca del contexto político-económico y territorial de Pudahuel, por medio de la caracterización del OT de la comuna, describe la distribución del servicio de transporte público y de los servicios básicos de cada sector (norte, sur y rural). A continuación, se desarrolla una caracterización de cada sector; se describen de manera general las características territoriales y urbanas de cada uno; se menciona también, el número de recorridos de buses y estaciones de metro por zona y por último, se nombran y describen los servicios básicos de salud y educación de cada sector.

Contribuyendo a responder la pregunta de investigación “¿Cómo la Desigualdad Territorial reflejada en el transporte público, profundiza Desigualdades de Clase y Género en las experticia de mujeres trabajadoras de Pudahuel? Una panorámica sobre la experiencia que

viven estas mujeres en sus desplazamientos laborales (productivos y reproductivos) sobre las diferencias que existen en cuanto a **acceso a locomoción pública y a servicios básicos por parte del OT de cada sector de Pudahuel.**

El siguiente apartado aborda una descripción de cada sector de la comuna de Pudahuel, señala las principales características de la zona, recorridos de buses y estaciones de metro, y servicios básicos de salud y educación, entre otros.

- **Distribución de transporte público, centros de salud y educacionales por zona.**

❖ Zona Norte

El sector Norte de la comuna geográficamente está delimitado por la presencia de la carretera Ruta 68 (dirección al noreste), su arteria principal es Av. San Pablo, calle donde se ubica la Municipalidad, estaciones de metro y centros de salud, educacionales, bancos, ferias y supermercados.

a) Transporte público:

La localidad Norte de la comuna cuenta con la estación de Metro Pudahuel de la Línea 5.

En cuanto a recorridos de micro, este sector presenta las siguientes opciones de movilización:

- Conexión con otros sectores de Pudahuel y comunas cercanas: J17, J18, J18C, J10, 541n, J15C, J20, J07e, J07.
- Conexión con el centro de Santiago: 428, 418, 412, 511, 426, 407, 406, 402, 422, 422C, 508, 503, 504, 507, 514, J02.

b) Centros de Atención Primaria de Salud:

- El CESFAM Raúl Silva Henríquez localizado al poniente de Pudahuel Norte, en el eje vial El Tranque abarca alrededor de 23.000 habitantes de la comuna (11% de la población).

- El CESFAM Pudahuel Poniente se encuentra emplazado en el eje San Pablo. Corresponde al equipamiento de salud más central dentro la trama urbana de la comuna. Su población atendida corresponde al 19% de los habitantes de la comuna, con cerca de 41.000 personas.

Cabe señalar que este consultorio es el único que atiende a las localidades rurales de la comuna.

- El CESFAM de Av. La Estrella, al oriente de Pudahuel Norte. Corresponde a uno de los más antiguos centros de atención primaria de Pudahuel, por este motivo es que posee un mayor rango de cobertura, al incluir 19 unidades vecinales.

c) Centros educacionales:

En el sector Norte de la comuna existen una totalidad de 15 centros educacionales (colegios, liceos, preescolar)

❖ Zona Sur

El sector Sur de la comuna también se encuentra delimitado por la carretera Ruta 68, pero esta vez en dirección contraria (al suroeste). Su arteria principal es Teniente Cruz, calle donde también se ubican los metros que tiene la localidad, centros de salud y educación.

a) Transporte público:

El sector Sur de la comuna cuenta con dos estaciones de metro Barrancas y Laguna Sur, ambas pertenecientes a la L5.

En cuanto a recorridos de micro, este sector presenta las siguientes opciones de movilización:

- Conexión con otros sectores de Pudahuel y comunas cercanas: 110, 110C, 111, J08, 404C, J19, I02, J01, J17.
- Conexión con el centro de Santiago: 510, 516, 424.

b) Centros de Atención Primaria de Salud:

- El CESFAM Gustavo Molina, ubicado en el eje Laguna Sur, atiende aproximadamente a 39.000 habitantes en el sector de Pudahuel Sur, correspondiendo al 18% de la población comunal.
- El CESFAM Violeta Parra se encuentra ubicado en el eje Travesía. Abarca 4 unidades vecinales de gran tamaño y densidad poblacional. Su población asignada corresponde a cerca de 48.000 habitantes, representando al 22% de la población de la comuna.

c) Centros educacionales:

En el sector Sur de la comuna existen una totalidad de 18 centros educacionales (colegios, liceos, preescolar)

❖ Zona Rural

El sector Rural de Pudahuel, como se dijo anteriormente abarca la mayoría de la comuna, sin embargo la única zona poblada es la localidad de “El Noviciado”. Su calle principal es “Camino a Noviciado” la cual conecta la carretera Ruta 68 (dirección Valparaíso) con el núcleo urbano. En este sector no hay supermercados, bancos, bencineras, salas cuna. Por lo que la población que requiere de alguno de estos servicios debe necesariamente salir del sector para acceder a ellos.

En cuanto a recorridos de micro, este sector presenta las siguientes opciones de movilización:

- Conexión con otros sectores de Pudahuel: J07, J07e.
- Conexión con el centro de Santiago: No tiene.

El sector Rural de la comuna no cuenta con estaciones de metro. La estación más cercana es Pudahuel de la Línea 5 que se ubica a 21 kilómetros de distancia, en locomoción pública (bus) significa un tiempo de 60 min a 1h 30 min para llegar al metro. El sector presenta las siguientes opciones para la movilización: J07e y J07 (ambos recorridos realizan el mismo trayecto en direcciones contrarias y parten/finalizan en metro Pudahuel L5).

El extenso tiempo de desplazamiento para salir del sector está relacionado con el carácter empresarial del OT de la comuna, enfoque presente también en la **planificación del recorrido que realizan estos buses**. Al revisar el recorrido que realiza este único trayecto de bus, destaca que **cubre todas las zonas empresariales del sector rural**. El recorrido contempla principalmente el sector industrial de bodegaje de “Lo Boza”, “ENEA”, además de frigoríficos cercanos a la Ruta 68. En la práctica, se traduce en un único recorrido, completamente aglomerado por trabajadores de empresas aledañas y que además transporta a las y los pobladores de “El Noviciado”. Un servicio caracterizado por problemáticas en cuanto a la baja frecuencia (30-45 minutos promedios de espera entre un bus y el siguiente), paradas constantes en su recorrido (resultado de la cantidad de usuarias/os que requieren desplazarse), aglomeración, mala conectividad y déficit en cuanto a la estructura de micros y paraderos.

A continuación se presentan dos imágenes que muestran el mal estado (infraestructura) de algunos paraderos de la zona rural.



*Abril 2021. Paradero Noviciado J07e. Sector El Noviciado. Pudahuel Rural.
Fuente: Fotografía propia.*



*Mayo 2021. Paradero Noviciado J07. Sector El Noviciado. Pudahuel Rural.
Fuente: Fotografía propia.*

Las fotografías expuestas demuestran las condiciones precarias en las que el servicio de transporte público opera en estas zonas, en ambas imágenes es posible ver que muchos de los paraderos no cuentan con asientos, lo cual es una problemática grave considerando que los tiempos promedio de espera de los buses de transporte público son de 30 a 45 minutos entre un bus y el siguiente, produciendo serias desventajas principalmente para adultos mayores, mujeres embarazadas y madre con hijos pequeños que necesariamente requieren de un lugar donde poder sentarse a esperar el bus. A su vez, en la segunda imagen es posible observar cómo algunos pobladores son conscientes de esta problemática y para dar solución a ella donaron bancas financiadas por ellos para dotar de asientos a los paraderos del sector.

Esta situación de precariedad e invisibilización de las necesidades mínimas para desplazarse únicamente ocurre en el sector de “El Noviciado”, ya que los proyectos de condominios que se encuentran cercanos a esta localidad (Ciudad de los Valles y Lomas de lo Aguirre) cuentan con recorridos de buses exclusivos, que conectan de manera rápida a la población de esos sectores con dos estaciones de metro: Barrancas de la Línea 5 y Pajaritos de la Línea 1 en un tiempo promedio de 20 minutos. Ninguno cubre las zonas industriales de la comuna, pese a que se encuentran ubicadas dentro del sector. Esto evidencia nuevamente que cuando el foco

está puesto es mejoras para el empresariado, el municipio opera a favor de sus requerimientos, en este caso transporte público para desplazar a las personas que habitan en condominios.

Es crítica la realidad de marginación que enfrenta la población del sector rural, la invisibilización en cuanto a las problemáticas de transporte y accesos a servicios básicos son parte de la experiencia cotidiana. Y dado el exponencial aumento de habitantes que cada año llega al sector, se vuelve aún más urgente generar políticas públicas enfocadas en la población de este territorio.

a) Centros de Atención Primaria de Salud:

El único servicio de salud exclusivo del área rural es la Posta Rural Irene Frei Montalva, parte de la Comisión Municipal de Desarrollo Social. Para el año 2012 dicho establecimiento contaba con 218.820 inscritos y validados, con acceso a los servicios y programas preventivos de salud local.

b) Centros educacionales:

En el sector Rural de la comuna existen una totalidad de 2 centros educacionales 1 educación básica y el otro, enseñanza media, con 507 alumnos matriculados. No se registran instituciones preescolares.

A modo de síntesis, la información entregada en el análisis del objetivo I de la investigación, desarrolla una descripción territorial de la comuna, destacando el enfoque productivo en el Ordenamiento Territorial Geográfico. Detalla cada uno de los sectores que la conforma Norte, Sur y Rural, y señala las condiciones de accesibilidad que tiene cada sector en cuanto a transporte público y servicio básicos.

Con este primer acercamiento a responder la pregunta de investigación, el objetivo II del estudio centra el análisis en las experiencias de mujeres que habitan en este sector periférico de la ciudad, y que a diario deben desplazarse producto de las labores que realizan. Un aspecto significativo que se ahonda dentro del análisis del objetivo II, es que se considera como **trabajo las labores productivas y reproductivas**, vinculando la teoría relacionada

con la **doble jornada laboral**, que mayoritariamente realiza el género femenino. Por tanto, este análisis considera la importancia en la visibilización de las necesidades y los efectos que produce la Desigualdad Territorial (presente en el sistema de transporte público) y la Desigualdad de Género en las mujeres y en sus patrones de desplazamiento.

2) Objetivo II. Describir los patrones de desplazamiento laboral productivos y reproductivos de mujeres de los sectores: norte, sur y rural de Pudahuel.

- Desarrollo de labores productivas y reproductivas vía transporte público

Las labores reproductivas son parte de la construcción social que asocia a las mujeres con la mantención y cuidado del hogar. Se trata de un trabajo que no es valorizado económicamente ni socialmente. La literatura feminista ha descrito esta dinámica como una diferenciación de roles de género, donde las mujeres son explotadas y violentadas, añadiendo la urgencia de replantear estas lógicas patriacales para establecer la **equidad en los roles de género** y así avanzar hacia la liberación de las mujeres.

La distribución de las labores de género se constituye como una **sobrecarga para las mujeres** y se manifiesta en **todos los aspectos de lo cotidiano**, inclusive en los desplazamientos que ellas realizan en transporte público solas o junto a sus hijo/as y personas a su cuidado. Según datos recabados por La Fundación Sol se concluyó que en una semana las mujeres gastan en promedio 41,5 horas de trabajo no remunerado y los hombres solo 19,17 horas. Esa desproporción en la distribución de las labores, se observa también en los desplazamientos en transporte público, lo que se traduce en **desplazamientos diferenciados** entre hombres y mujeres, donde el género femenino debiese adecuar su realidad en un “vivir para otros”.

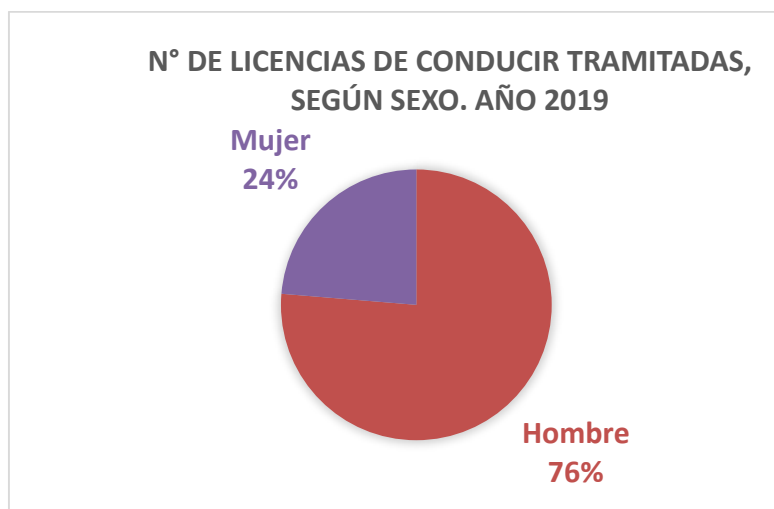
En el caso de la Región Metropolitana de Santiago de Chile, existen diferencias considerables en los patrones de desplazamientos de género, edad y estrato socioeconómico, destacándose una mayor fragilidad en grupos de escasos recursos que habitan en barrios ubicados en las **periferias de la ciudad**, donde el acceso a transporte estaría permeado por las condiciones económicas del sector. A partir de esto, se pueden observar diversos fenómenos asociados a

la fragmentación del espacio urbano, descritos por la teoría social como **Desigualdad territorial**.

La problemática relacionada a las dicotomías en la diferenciación y valorización económica y social de los géneros en un contexto de desigualdad territorial, se traduce en una división de roles en variados ámbitos de la realidad social: en lo productivo y reproductivo (espacios público-privado), e incluso en los patrones de **movilidad e inmovilidad (desplazamiento)** asociada a cada género.

Paula Soto (2016) plantea esta condición como generadora de una nueva barrera para el género femenino, la **movilidad e inmovilidad (desplazamiento)**, asociada a la dificultad o no, de desplazarse por la ciudad. Señala en sus estudios que las mujeres (en su mayoría) realizan viajes más complejos, incómodas, con miedo de ser víctimas de acoso, robos y violencia de cualquier tipo. Por tanto, **tienden a inmovilizarse** por no tener cabida en esta planificación del espacio y la estructura de transporte.

Para el caso de las mujeres pertenecientes a estratos bajos y habitantes en zonas periféricas de la ciudad, sus patrones de desplazamiento se caracterizarían por presentar un **acceso limitado a los medios de transporte privado**. Esto se explica, en primer lugar, por sus condiciones socioeconómicas: presentan salarios bajos, impidiéndoles desembolsar gastos para pagar un vehículo, bencina y estacionamiento, entre otros. Según datos entregados por el INE, en 2019 se tramitaron 1.486.005 licencias de conducir, donde 1.133.822 fueron hombres, mientras que 352.183 correspondieron a mujeres.



Elaboración propia en base a INE, 2019.

Actualmente existe un gran segmento de mujeres que aún no sabe manejar, o aún no tiene licencia de conducir. Cifra preocupante, dado que el poseer licencia de conducir profesional o no profesional, es un dato que se añade al momento de diseñar un CV, y en más, a veces es un requisito mínimo para desempeñar ciertos tipos de trabajo.

A su vez, como resultado de los roles reproductivos las mujeres se ven impedidas de usar medios de transporte privados de carácter individual – **inmovilidad**- y de costos más bajos como bicicleta o motocicleta, ya que son ellas (en su mayoría) quienes deben desempeñar las labores asociadas a los quehaceres y mantenimiento del hogar. Y por tanto, es el género femenino quien cuida y traslada a las personas que no cuentan con la autonomía para hacerlo como niños, tercera edad, etc. Así también, son las mujeres quienes realizan las compras necesarias para el hogar, y demás funciones vinculadas al espacio privado, por lo que no podrían transportar los víveres necesarios para el hogar en medios de transporte privados (Stolcke, 2004).

Lo anteriormente señalado, se vincula con la indiferencia y desactualización por parte del sistema de transporte público santiaguino frente a las necesidades, usos y patrones que realizan las mujeres a diario en este servicio. Esto se explica, al observar la instalación de la Red de transporte Metro en Chile, en el año 1975, cuando los y las santiaguinas pudieron realizar viajes por primera vez en un sistema de tren subterráneo, en ese entonces la

participación laboral femenina asalariada era cerca de un 20%, en relación a la participación masculina que estaba sobre el 70% según datos del INE, la baja presencia del género femenino en los espacios del sistema de transporte como tal, no estaba pensado y organizado para movilizarlas, “el bajo nivel de participación de las mujeres en la vida organizada del trabajo asalariado depende también de su difícil existencia entre la fábrica y el trabajo familiar. Además las trabajadoras tienen gran dificultad en adaptarse a los tiempos y a los modos de las estructuras construidas por hombres y a la medida de los hombres” (Arruza & Cirillo, 2018, pág. 96) **Estructura patriarcal, de la cual no está exento el sistema de transporte capitalino.**

La situación anteriormente descrita afecta directamente a la vida de las mujeres y a sus trayectorias laborales, ya que de acuerdo a los datos entregados por las entrevistadas, **las limita al momento de desempeñar labores de carácter reproductivas y productivas.** El hecho de tener una locomoción pública que no las conecta de manera rápida y que presenta serias problemáticas en la frecuencia, afecta directamente en el cumplimiento de horarios de trabajos y en el acceso a servicios relacionados con las labores reproductivas y de cuidados como colegios, centros de salud, y comercios.

Las mujeres que habitan los territorios alejados de la ciudad son concientes de que deben realizar ambas labores (productivas y reproductivas) en sus desplazamientos diarios en transporte público, y además, conocen las dificultades de las labores de crianza combinadas con las labores productivas. Así lo explica Gabriela, quien vive en el sector rural de Pudahuel, trabaja en la comuna de Providencia en un bar restaurant donde se desempeña como garzona.

- *“Diariamente se suben miles y miles de mujeres pero creo que les hace falta hacer algunas modificaciones, en cuanto a los asaltos, en cuanto a los abusos, y en cuanto a las necesidades de las mujeres, y de las madres también, porque no es lo mismo tener que trasladarte en transporte público hasta tu trabajo; que tener que trasladarte en transporte público a dejar al colegio a tu hijo y después a tu trabajo; o llevar al doctor a tu hijo. Entonces es necesario combinar el transporte público con otros servicios también, que lamentablemente culturalmente son asociados a*

nosotras las mujeres y no tanto a los hombres, entonces creo que hay que trabajar en ello” (Gabriela).

Las labores reproductivas tienen efectos en el trabajo productivo. Esto se observa en la temporalidad, ya que las tareas domésticas demandan tiempo y su vez los horarios de jornadas de trabajo también exigen tiempo, por lo que las mujeres deben saber cumplir con ambas exigencias. La realización de estas labores reproductivas genera un gasto extra, porque deben pagar más de un pasaje para cumplir con todas ellas. Las mujeres se enfrentan a un panorama de total desventaja respecto a las paternalidades, pues no son ellos quienes se encargan del trabajo reproductivo y quienes en consecuencia, son parte de la **dobles jornada laboral** remunerada y no remunerada.

Liliana Rainero (2001), considera que las mujeres conforman uno de los grupos con movilidades más complejas debido a una fuerte construcción social que las asocia con la supervivencia económica, funcional y social del hogar. La mujer es la encargada de asegurar la supervivencia de su grupo familiar en el tiempo y el espacio, limitando su tiempo disponible y, disminuyendo con ello, sus **capacidades de desplazamiento**.

- *“Por eso mismo no puedo aportar más a pesar de que igual en lo tiempo que llego me tengo que dedicar o a lavar lo platos o hacer la once, y así, no es como que no haga nada, pero en comparación es una de las cosas que contribuye a la larga a no poder rendir en dos lugares que te demandan tiempo” (Angela)*

La **reducción de los tiempos por la sobre carga laboral** es más aguda en **sectores periféricos** de ciudades desiguales latinoamericanas como Santiago de Chile, en donde a la mantención del hogar se le suman otras dificultades: ausencia de redes sociales de apoyo, problemáticas en el transporte público y la percepción de inseguridad. “El doble empleo solo ha supuesto para las mujeres tener incluso menos tiempo y energía para luchar contra ambos” (Federici, 2014, pág. 27) Situación que se traduce en la dificultad de la conciliación temporal entre la vida laboral y la vida doméstica.

Los desplazamientos en estos territorios son, además, vulnerables y se encuentran amenazados, por la distribución desigual de los recursos y servicios de la ciudad (Gutierrez, 2007). Es la infraestructura del sistema de transporte el que también pone en riesgo los desplazamientos de mujeres, porque no entrega las condiciones necesarias para que ellas puedan desempeñar sus viajes de manera segura. Desde la perspectiva de las entrevistadas, la seguridad del transporte es una falencia que debe ser abordada de manera urgente debido a las múltiples situaciones a las que se enfrentan, aún más cuando deben resolver problemas relacionados con el **trabajo reproductivo y productivo**.

- *“Yo creo que sí se podría mejorar y tiene que mejorarlo porque es como denigrante igual, porque yo lo vivo día a día con mi hija que tengo que subir a la micro y mi hija bebe, pero yo no puedo subir con coche porque en el jardín no puede dejar el coche, entonces tengo que llevarla en brazos” (Tamara).*

Los sectores segregados de la Región Metropolitana, como Pudahuel ponen en evidencia la **disparidad en el acceso** a los servicios de la urbe, la que se refleja directamente entre desplazamientos de mujeres y pobreza. Evidenciada por factores socio-económicos, tales como las **capacidades físicas y económicas** que cada persona o para el caso, la capacidad que tienen las mujeres en realizar viajes con hijos/as o personas a su cuidado, como también otros grupos que se ven en desventaja como los adultos/as mayores, los que tanto por razones etarias y económicas, se ven desplazados de un sistema de transporte que no está pensado desde una **perspectiva inclusiva**, mucho menos desde una **perspectiva de género**. Es por ello, que más de alguna de las entrevistadas alude a ese grupo, porque también observan **despreocupación** por parte del sistema de transporte en las **infraestructuras** que no consideran las necesidades que requiere su grupo, ni las de otros.

- *“Claro, como que todo funciona a la misma hora, y con lo que más me he topado ponte tú, es con las mamitas con guaguas, con los abuelos y que ya apenas pueden caminar y las mamás que apenas suben con los coches y todo eso causaba un caos, un caos en el metro y de repente salía pelea, gente que te humilla a veces por eso - como abuelito mire la hora qué es y anda webiando a esta hora en el metro- pero es*

que a esa hora es la que le dan hora al médico, no es que él haya querido ir a esa hora” (María).

El sistema de transporte metropolitano opera a través de la **red de buses y metro**, ambos realizan viajes en determinados horarios, pero a ciertas horas estos son clasificados como **horarios punta** cuya tarifa es de \$800, valle \$720, bajo \$640 y \$700, esta lógica responde a las actividades diarias que realizan la mayor parte las personas, se cobra el valor más alto cuando el horario responde a la mayor cantidad de usuarios/as que harán uso de aquel servicio, sin embargo debiese ser lo contrario, porque el horario punta es el que peor servicio ofrece a sus pasajeros/as. Además, dificulta los desplazamientos de mujeres, especialmente de las madres, pues no disponen del espacio necesario para cargar coches, sentarse, proteger a sus hijos/as, cargarlos en brazos, amamantar, etc. Todas las tareas vinculadas a labores reproductivas son imposibles de realizar en este tipo de horarios. Situación que las perjudica directamente en el **trabajo asalariado**, pues las limita en tiempo, y las perjudica cuando no cumplen con los horarios de trabajo o los horarios de las escuelas, centros de salud, etc.

- *“Imagínese de verdad cuando suben las mamás con coche y de verda’ como que la gente está para’ se supone que lo espacios donde van las sillas de ruedas, donde van este tipo de cosas, eeeeh... El coche se quedó así como en la pasada, después teni’ que bajar y el coche incomoda” (Tamara V).*

Las distintas estrategias que aplican varían según la disposición de tiempo, por lo cual su condición laboral (parcial o completa) es un factor relevante, ya que las mujeres con trabajos de tiempo completo, cuentan con menor tiempo para realizar algunos traslados (compras, salud, trámites, reuniones escolares, etc.) y requieren más de las redes de contacto, mientras que las mujeres que tienen jornada parcial se planifican en horarios valle para realizar estos viajes, estrategia que las beneficia en comodidad en los desplazamientos, pero económicamente las perjudica, pues el valor del pasaje en dichos horarios es uno de los más altos, actualmente en \$720. Pero por otra parte, también se ven perjudicadas, debido a que los salarios de tiempo parcial, registran ingresos inferiores al sueldo mínimo hoy en \$326.500.

Las mujeres que deben sobrellevar labores reproductivas, les resulta incómodo llevar a cabo este tipo de tareas y responsabilidades, no por el hecho de ser madres, más bien, esa incomodidad está relacionada con las **condiciones generales** en las cuales deben desempeñar ese rol, es el entorno y las dificultades de aquel, la que las pone en esa situación de incomodidad.

Lo anterior, se explica, porque es el **sistema patriarcal** quien las colocó en esa **posición de madres y cuidadoras**, y por otra parte es el **sistema capitalista** quien precariza sus vidas al no considerar como trabajo el rol reproductivo, y pagándoles menores salarios, solo por el hecho de ser mujeres y poder mantenerlas oprimidas. “El hecho de que el trabajo reproductivo no esté asalariado le ha otorgado a esta condición socialmente impuesta una apariencia de naturalidad (“feminidad”) que influye en cualquier cosa que hacemos” (Federici, 2014, pág. 31) Esta situación se ha reforzado durante años por la **cultura patriarcal hegemónica** para seguir manteniendo la **división sexual del trabajo** y qué ha traído consigo este tipo de problemáticas, que afectan directamente a mujeres y madres.

La familia, es una arista importante para el análisis de las **experiencias de mujeres** trabajadoras, pues la necesidad de mano de obra más estable, es la que forzó al **capital** a la creación de la familia nuclear como base para la **reproducción de la fuerza de trabajo**. La familia es quien ata a la mujer y no le permite su liberación, colocando en una **posición de total subordinación**, en los estadios del trabajo productivo y reproductivo, el primero remunerado, pero significativamente menor respecto al de los hombres, y el segundo no remunerado.

Desde las **teorías feministas**, hay distintos aportes a la discusión, uno de los más interesantes lo realiza la profesora y activista feminista Silvia Federici, quien cita: “El que carezcamos de salario por el trabajo que llevamos a cabo en los hogares ha sido también la causa principal de nuestra debilidad en el mercado laboral. Los empresarios saben que estamos acostumbradas a trabajar por nada y qué estamos tan desesperadas por lograr un poco de dinero para nosotras mismas que pueden obtener nuestro trabajo a bajo precio” (Federici,

2014, pág. 31) El trabajo asalariado en muchos casos va acompañado del trabajo reproductivo y el transporte no facilita realizar dicha tarea en función de madres y cuidadoras, porque las condiciones generales y estructurales del sistema de transporte santiaguino pareciera invisibilizar el trabajo reproductivo.

Lo anterior no sorprende, dado que si bien el trabajo reproductivo no es remunerado, no es reconocido como una jornada laboral, ningún sistema o sus similares lo tomarán en cuenta como política que integre estas necesidades.

- *“Yo pienso que no toma en cuenta las necesidades, porque por ejemplo, mire yo tengo una bebe pequeña que yo tengo que llevarla al jardín. Entonces yo en la mañana llevo a mi hija al jardín y después me voy a mi trabajo. Tengo que llevarla en transporte público, entonces yo me subo a la micro y tengo que pasar el torniquete con mi hija en brazos, mi mochila de trabajo, más el bolso de ella para el jardín” (Tamara V).*

En este contexto, las mujeres se quedan a cargo del cuidado del hogar de todos los viajes que ello implica realizar el traslado de sus hijo/as al colegio, compras, trámites, entre otros. Además, como el automóvil automáticamente inmoviliza a niños, adolescentes, ancianos e incapacitados físicos, imposibilitados legal o técnicamente para conducir, la mujer debe actuar como chófer o compañía cuando se realizan estos desplazamientos en transporte público, trasladándose de un lugar a otro para que puedan realizar sus actividades cotidianas, como asistir a un jardín infantil o un colegio.

- *“Entonces yo me voy a subir a la micro, me encuentro con este torniquete que en el fondo lo único que hace es perjudicarme, porque yo voy a marcar a abrir y tengo que no sé hacer como un “malabares” para poder yo pasar ese torniquete, junto con todos los bolsos, mi hija en brazos....Hay gente que de verdad a una la ve tan incómoda teniendo que pasar eso que te ayudan, te reciben un bolso” (Tamara).*

Se puede observar la total **desprotección** que deja el servicio de transporte público a las mujeres, pero además, la incomodidad que les genera el tener que desplazarse en este, debido a que la infraestructura está acondicionada para combatir la evasión, sin considerar el problema y malestar provocan los torniquetes en las madres y mujeres cuidadoras, adulta/os mayores, personas con capacidades diferentes, personas con obesidad, entre otras. Aquella descripción, ejemplifica claramente las características de los desplazamientos femeninos; múltiples desplazamientos relacionados con el trabajo doméstico, reproductivo y el cuidado de terceras personas.

Todos estos traslados impactan en la vida cotidiana de las mujeres, disminuyendo su tiempo disponible y aumentando dramáticamente su valor y la forma de disponer de él. Impactando además, en el ámbito laboral pues las **limita en tiempo**, y las **condiciona económicamente**, ya que son ellas las que deben costear el pasaje de sus hijo/as o de la personas a su cuidado. Las experiencias urbanas se viven de manera diferenciada por hombres y mujeres y entre las mismas mujeres, experiencias que pueden generar diferencias de **género y clase**.

El actual sistema de transporte público Metropolitano, no cuenta con instrumentos de planificación que incorporen la perspectiva de género en su diseño, por lo cual sus variables e indicadores no responden a este tipo de **desplazamientos diferenciados**. Y es que hoy en día, no existen herramientas de carácter vinculante que permitan considerar a las necesidades por género para diseñar la oferta del transporte público. Existen algunos y ciertamente pocos estudios de género, cuyo conocimiento no se ha trasladado a los procesos de diseño de la matriz operacional.

Por lo apreciado, esta lógica no responde a las diversas necesidades que requieren las mujeres, que realizan ambos roles, cuando planifican a diario sus desplazamientos, por lo cual, en ocasiones ellas deciden por otros medios de transporte para dar cumplimiento a sus labores, generando así una **expulsión/exclusión** de la mujer del espacio público del transporte. Por ello, es que este sistema se ha convertido en un agente obstaculizador de las experiencias de traslado de mujeres, aún más para las madres y cuidadoras.

Hasta ahora, las acciones enfocadas a entregar un sistema de transporte que incorpore la variable género en su quehacer han permitido algunos avances, aún queda un largo camino por recorrer en cuanto al diseño y planificación del transporte con **perspectiva de género**, acciones que deben ser consideradas para conseguir un transporte público más justo y seguro para todas sus usuarias y usuarios.

Además, porque las estrategias que estas mujeres aplican diariamente en sus desplazamientos en transporte público, se configuran como todo un actuar que deja de convertirse en un hecho aislado, pues es parte de un fenómeno social, económico y político, relacionado con la **violencia estructural**, ya que estas **estrategias** formarían parte de una práctica de **resistencia** a la violencia de simbólica reflejada en la **estructura e infraestructura del sistema de transporte público**.

- **Violencia de género, en espacios del transporte público.**

Acoso en el transporte público.

Cuando hablamos de violencia, específicamente el **acoso callejero**, hablamos de **prácticas de connotación sexual**, ejercidas en espacios públicos, en el transporte y sus espacios. Este tipo de actos es violento, generan un malestar en las víctimas, ya son actos no consentidos y tampoco son actos que tengan por intención generar algún tipo de comunicación real con la persona vulnerada.

Los casos de acoso son mucho más recurrentes de lo que dicen las estadísticas recabadas por el Observatorio contra el acoso Chile, organización que estima que las mujeres son en parte el mayor porcentaje de víctimas de acoso sexual callejero y que este tipo de agresiones son consideradas como violencia, en tanto produce en el 15% de las mujeres y 10% de los hombres síntomas indicativos de un **trastorno de estrés postraumático**. Además, el 55,4% afirma que estas situaciones crean inseguridad, el 49,5% que reducen la calidad de vida y el 61,7% que modifican sus costumbres en el uso de los espacios públicos, (Observatorio contra el acoso Chile, 2015) Estas prácticas son consideradas violentas, porque no son consentidas

y pueden ocurrir todos los días de manera frecuente en desplazamientos en transporte público.

- *“Me refiero pensándolo solo ahora que esta incluso ya más visibilizado el acoso que existe hacia las mujeres básicamente, sobre todo en el transporte público....Yo personalmente no conozco a ninguna mujer que no haya sufrido un acoso sexual en el transporte público....Yo misma me he visto en esa situación varias veces sobre todo en el metro haa... debo confesar que donde me ha pasado ha sido en las horas punta” (Ángela).*

Los efectos del acoso callejero, se manifiestan en las rutinas más cotidianas de la vida en las ciudades y en espacios públicos, estos efectos traen para las víctimas consecuencias graves, como el miedo a caminar solas, desplazarse en transporte público, tomar decisiones tajantes respecto a cómo vestir, como relacionarse, evitar espacios de alta concurrencia, cambiar los recorridos habituales donde transita, sobre todo si en alguno de esos espacios ha sido víctima de alguna de estas prácticas.

En este sentido, la ciudad y su sistema de transporte público se torna muy importante, ya que es el escenario donde ocurre el acoso callejero, sitio que proporciona las condiciones generales a este tipo de violencia, que sin dudas es una a la que las mujeres se sienten más atemorizadas, como así exponen las entrevistadas, además reflexionan en torno al respeto, el cual advierten ya se perdió hacia las mujeres, situación que supone una total desventaja al relacionarlo con las experiencias de traslado en transporte público, pues es donde reciben ataques de distinta índole, ataques donde principalmente responsabilizan a los hombres y donde expresan con claridad su miedo hacia aquellos.

- *“Partiendo porque a la mujer en verdad no se le respeta, ni en la micro ni el paradero, ni en ninguna parte. O sea para salir ya una sale caga de miedo a tomar la micro caminando al paradero, no así el hombre, porque el hombre puede andar libremente por la vida, y una no po uno tiene que tener cuidado con lo que se pone*

uno en la mañana para salir a las 6:00 de la mañana de la casa, para devolverse lo mismo y como tratar de buscar el lado de tomar la micro donde haya más gente, que no esté tan solo, porque ... por el riesgo que te pase algo, porque en verdad no se respeta el que sea mujer, no te pueda pasar nada” (Constanza).

Se puede aseverar que, el acoso sexual callejero, “Es violencia de género, pues refleja en el espacio público la desigualdad de poder entre hombres y mujeres, a través del abuso sexual. En la actualidad, la violencia sexual es penada y no tolerada en otras situaciones y contextos (acoso laboral, estupro, violación), pero está pendiente sancionarla cuando ocurre en los espacios públicos” (Observatorio contra el acoso Chile). En 2015 se presentó en el Congreso chileno el proyecto de “**Ley de Respeto Callejero**”, iniciativa de la **OCAC**, con el apoyo de la **Unión Europea y ONU Mujeres**, que se han traducido en iniciativas de diversas características destinadas en general, a **combatir la agresión sexual** en el transporte público, impulsada asimismo por una variedad de actores sociales, económicos y políticos. Sin embargo, algunas manifestaciones de acoso sexual callejero son aceptadas como “folclóricas” o “tradicionales”, lo que tampoco debe ser argumento para tolerar esta vulneración. La violencia no puede ser patrocinada con orgullo por ningún pueblo o nación.

En este sentido, podemos involucrar el **componente cultural**, porque existen prácticas violentas donde el agresor se justifica a través de ella, naturalizan las prácticas violentas, pues en el caso de los “piropos” no parece ser violencia, el agresor cree que es un halago. Este tipo de prácticas se relacionan con la violencia simbólica, como así plantea Bourdieu (1998) una relación social donde el “**dominador**” ejerce un modo de **violencia indirecta** y no físicamente directa en contra de los “**dominados**”, los que no la evidencian o son inconscientes de dichas prácticas en su contra, por lo cual son “cómplices de la dominación a la que están sometidos”, puede ser difícil combatir ese tipo de violencia pero es importante educar y entregar las herramientas para defender tanto hombres como mujeres que se ven afectados en su vida cotidiana por estas prácticas, y modificar la **trama simbólica** que soporta este fenómeno.

Lo descrito anteriormente, tanto para las violencias, como los **roles sobre el trabajo reproductivo y productivo**, están relacionados con las estructuras del sistema de transporte metropolitano, y que por consecuencia se manifiesta en la infraestructura de un diseño ciego que no garantiza la seguridad, la conectividad, la frecuencia, las opciones de traslados o un servicio tan básico como el acceso a servicios sanitarios, lo que en reiteradas instancias sus usuarios/as han manifestado como “violento” como una expresión de descontento de un servicio de transporte deficiente.

3) Objetivo III. Identificar y comparar las experiencias de las mujeres trabajadoras de Pudahuel en el sistema de transporte público, en base a las condiciones de seguridad, temporalidad, conectividad, opciones de traslado y acceso a servicios básicos.

Las experiencias de las mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel forman un espectro bastante amplio para el análisis con varios puntos en común, pero sin embargo, con algunas diferencias dependiendo del sector de residencia: Pudahuel norte, sur, y rural. En ese sentido, se han identificado en los discursos dimensiones que configuran diversos enfoques de clasificación, en los cuales se reconocen temáticas centrales, como por ejemplo la investigación se enfocó en las condiciones de seguridad, temporalidad, conectividad, opciones de traslado y acceso a servicios básicos. Aquellas temáticas, son pertinentes para el estudio, ya que son los factores de mayor preocupación para las mejoras del sistema de transporte público de la ciudad de Santiago.

Condiciones estructurales del servicio de transporte público de la Región Metropolitana.

1) Percepción de inseguridad.

Las condiciones estructurales del sistema de transporte público de la Región Metropolitana, configuran todo un espectro en cuanto a las experiencias de las usuarias. Aquello, porque nos

encontramos inmersos/as en una sociedad capitalista y patriarcal, relación arbitraria que supone una **dialéctica entre la relación de dominación y subordinación** de lo masculino por sobre lo femenino. Lo anterior provoca cierta percepción de inseguridad en usuarias del transporte, debido a las condiciones estructurales que no están creadas e implementadas tomando en cuenta todas las necesidades de sus usuario/as, en especial mujeres. Así, las entrevistadas logran identificar su vulnerabilidad en escenarios del sistema de transporte.

- *“Como te digo básicamente la seguridad, obviamente es mi opinión personal, pero pensando en la vulnerabilidad que pueda aparecer, ya sea por tomar el transporte tarde, etc. Justamente la falta de recorridos, la falta de horarios también para el recorrido de la micro, todas esas cosas van en desmedro en la seguridad, y sobre todo en las mujeres porque somos las que mayor riesgo corremos yo creo que horarios nocturnos o también en cualquier del transporte público justamente porque estamos propensas a que exista el acoso finalmente” (Ángela).*

Las mujeres sienten ser un **grupo en riesgo** cuando experimentan viajes tanto en transporte público como privado, riesgo que asciende cuando se trata de viajes nocturnos. Pues la vulnerabilidad que las estructuras ponen sobre las mujeres, trasciende a un aspecto cultural determinante, lo qué puede desencadenar acciones como el acoso sexual, acción propia de la cultura patriarcal y del **pensamiento sexista** el qué “Hasta que no desprendan el pensamiento sexista qué les dice qué tienen derecho a mandar sobre las mujeres por cualquier medio, la violencia de los hombres contra las mujeres continuará siendo la norma” (Hooks, 2014, pág. 91) Norma, que mantiene a las mujeres bajo la opresión de una cultura dominante, cuales efectos han puesto en desventaja la vida de las mujeres, incluso en riesgo.

En este momento es importante educar a la población respecto a los derechos, en cuanto a no agredir a los otros, **potenciar el empoderamiento de las mujeres** en el ejercicio de sus derechos de desplazamiento seguro y libre de agresiones sexuales en el transporte público, la capacitación de los trabajadores que se desempeñan en los espacios públicos y operadores de medios de transporte, incluyendo a quienes deben prestar asistencia a las personas que denuncian actos de agresión. Para lograr un servicio de transporte integro, para lograr

desplazamientos más seguros. Las usuarias del transporte en se muestran más temerosas, acosadas y vulnerables al usar el transporte público.

- *“El tema de la seguridad en el transporte y bueno en las comunas que tienen una situación más acomodada, La Reina, Las Condes. Ellos cuentan con muchas ventajas respecto de los buses, mayor frecuencia, la seguridad hay más guardas, más cámaras. Uno al menos se siente más segura” (Katherine).*

El poder de las estructuras, deriva en problemáticas como las que describen las entrevistadas, relacionadas a la seguridad del sistema, la cual creen deficiente y resulta bastante preocupante. La prioridad por el momento es desarrollar iniciativas que visibilicen el problema y las autoridades asuman la **responsabilidad de generar cambios** en las estructuras del sistema de transporte, su organización y lógica de funcionamiento. “...estructuras históricas muy diferenciadas, originadas en un espacio social también altamente diferenciado, que se reproducen a través de los aprendizajes vinculados a la experiencia que los agentes efectúan de las estructuras de esos espacios” (Bourdieu, 1998, pág. 129) En tanto importante es enfocar las **políticas públicas** que acaben con esas diferencias en un servicio tan importante como el transporte.

En síntesis, podemos resaltar que una adecuada **planificación urbana**, es necesaria para transformar las ciudades en **espacios sustentables, conectados e integrados**, que garanticen el **ejercicio pleno de los derechos sociales**. De esa manera poder contribuir a mitigar o de manera más óptima acabar con los problemas que se han señalado hasta ahora, dichos relacionados con la seguridad, conectividad, diferencias entre comunas y/o sectores, también los problemas relacionados con la frecuencia, la cual genera un efecto agravante en la vida de las mujeres trabajadoras, pues les resta tiempo y las perjudica laboralmente, y también en el desarrollo de otras actividades relacionadas con el rol reproductivo.

2) Problemas en la frecuencia.

Los problemas de frecuencia en el servicio de transporte público perjudican principalmente a aquellas personas que residen en lugares periféricos como el sector rural de la comuna de Pudahuel. Noviciado es un ejemplo de este problema: este sector se ha visto mayormente afectado por la falta de recorridos de transporte público y la poca conexión de algunas áreas a la red de transporte (metro y transantiago) y que pese a las mejoras en el último tiempo, las dificultades persisten en el servicio. Por parte de los vecinos y vecinas del sector de Noviciado, se ha propuesto rediseñar los recorridos y habilitar más buses para aplacar la baja frecuencia y los problemas de conectividad con otros servicios, propuestas que se expusieron a la Municipalidad de Pudahuel y su alcalde Jhonny Carrasco, quien desde 1992 a la fecha, ha ejercido como alcalde de la comuna.

Hoy es urgente la construcción de espacios relacionados con la prestación de los servicios de transporte y su frecuencia horaria, implementar nuevos paraderos con óptima luminaria, la incorporación del enfoque de género a las políticas integradas de gestión del transporte público, con el propósito de evitar o mitigar experiencias de riesgo para sus usuarios/as, y para el caso, mujeres, quienes se encuentran en una situación de total opresión en la sociedad patriarcal.

- *Yo creo que varían en la frecuencia y también en la seguridad, porque el paradero de la J07E, está en San Pablo con Teniente Cruz, siempre hay asaltos, peleas entonces en esos dos aspectos pienso que varían y también en la infraestructura de las micros, porque también van con las ventanas rotas, asientos en mal estado, entonces recién ahora desde hace más de un año que empezaron a funcionar las micros eléctricas, tu vez una o dos veces al día qué pasan esas micros con aire acondicionado pero eso es ahora” (Gabriela)*
- *“La seguridad de los buses y la frecuencia de los buses, o sea ya para salir hay que programarse ya con dos horas, después para volver, que no hay que volver tan tarde porque las micros ya dejan de pasar” (Constanza)*

El aumento de los tiempos de viaje en transporte público entre la periferia y el centro de la ciudad y otras comunas, puede llevar a sus usuarias a tomar decisiones drásticas, apresuradas, y por sobre todo riesgosas, como quedarse sin transporte durante la noche, o tomar otras opciones de traslado donde también se ven expuestas a experiencias de violencia, asaltos, acoso, abuso sexual, robos, accidentes, entre tantos.

Aquellas situaciones, también sostienen ciertas diferencias en relación al lugar donde ocurren, porque sabemos que existen comunas con mejor infraestructura y con mayor inversión en seguridad tanto vial como urbana, los paraderos de Las Condes por ejemplo están en buen estado e iluminados, al igual que las calles, inclusive cuentan con “drones” de vigilancia para prevenir asaltos y otras cosas relacionadas con lo delictual, por el contrario una comuna como Pudahuel, no cuenta con la misma inversión, ni la misma seguridad, ni mucho menos con la misma infraestructura vial y urbana (luminarias, paraderos, cámaras de seguridad, etc.) En consecuencia, quienes se desplazan entre comunas periféricas como Pudahuel y comunas del sector alto de la ciudad notan diferencias exacerbadoras en la configuración de un lugar y otro.

3) Diferencias entre comunas del sector alto, centro y las periferias.

El **crecimiento acelerado** de la ciudad de Santiago ha desencadenado una serie de desigualdades en el conurbano de la ciudad y en sus periferias. En efecto, este fenómeno trajo patrones desiguales de movilidad entre los distintos sectores de la población. Existen ciertos factores como la **política habitacional**, la ausencia de una **política de regulación urbana**, el uso del libre mercado como único instrumento de valorización y distribución del suelo y la liberalización del sistema de transporte, generaron diversos procesos de desarrollo urbano que explicarían la actual expansión y segregación de la ciudad de Santiago.

Las diferencias entre comunas son evidentes para las entrevistadas, resaltando que el acceso a transporte es notoriamente diferenciado entre comunas, dicho queda en evidencia en el Plano Red de Metro, a pesar de la incorporación de dos líneas nuevas de transporte (línea 3

y 6) las que han colaborado en conectar comunas periféricas con el plano urbano, pero no parece suficiente debido a que la ciudad de Santiago se ha ampliado hacia sus periferias de manera acelerada, lo que se explica por la instalación de industrias y el aeropuerto Arturo Merino Benítez, servicios que no implican razones suficientes para crear mejoras en un sistema de transporte tan desigual.

- *“Yo creo que mira sin ir más lejos yo solamente con ver el plano red del metro, por ejemplo aquellas comunas que tienen acceso a tener una estación de metro ya está conectada en comparación con las comunas que no tienen acceso. De todas maneras se ven diferencias” (Ángela)*

También se pueden observar diferencias dentro de la misma comuna, entre el sector norte, sur y rural de Pudahuel. El sector rural es el que se ve más perjudicado por la sencilla razón de que queda excluido del plano urbano. Según el **Plan Regulador Comunal de Pudahuel**, existirían “Áreas Excluidas del Desarrollo Urbano”, aquello nos ayuda a entender las razones por las que estas zonas quedan de cierta manera aisladas de las mejoras y avances de los servicios de la urbe. Sin embargo, en los últimos años se ha vuelto necesario que los diferentes servicios en especial el transporte público conecten esta zona con el plano urbano, ya que han aumentado los **asentamientos y viviendas** que en su mayoría han sido levantadas de manera irregular, debido a que según el (PRC) los suelos son considerados inundables.

- *“Hay diferencias entre comunas, en cuanto al transporte público. También hay diferencia en la misma comuna, por sectores. Entonces a veces igual debería haber un equilibrio en la comuna. Porque ejemplo en otro sector de Pudahuel sur, ahí tienen micros nuevas, pero en mi sector no hay. Entonces... porque ellos tienen esas nuevas micros y otros sectores lo tienen más abandonados” (Paulina)*

Frente al **fenómeno de crecimiento**, la ausencia de políticas de regulación y la creciente necesidad de viajes dentro de la ciudad, la **segregación socio-espacial** y los desplazamientos urbanos en transporte público, han afectado a los distintos sectores de la población configurando oportunidades desiguales en el acceso a las actividades del diario vivir. Lo que

señalan las entrevistadas como diferencias entre comunas, señalando algunos puntos como: calidad, limpieza, condiciones generales, que radicalizan sus experiencias a bordo (en los buses) y fuera (en los paraderos) a medida en que se desplazan de comuna en comuna.

- *“La calidad de los buses, por ejemplo, en el lugar donde yo trabajo que es en Las Condes, existe mucha diferencia con mi comuna, la calidad de los buses, la limpieza, los buses por ejemplo en Las Condes no están sucios, no están rayados. Yo creo que sí, que existe diferencia” (Katherine).*

La desigualdad en los **patrones de desplazamiento** configura un panorama urbano que beneficia a los sectores acomodados y acrecienta la **divergencia dentro de la ciudad**. Lo anterior enfatiza la necesidad de crear **políticas de transporte y urbanismo** para remediar la actual configuración desigual de la ciudad, la desigualdad urbana, es un aspecto que afecta de manera importante la calidad de vida de las personas. Estas experiencias diferenciadas son particularmente relevantes para la forma en que los sistemas urbanos y de transporte actuales se adecuan a las necesidades de la población; vemos que se exacerban las condiciones sociales desiguales cuando la relación entre desplazamientos y desigualdad no se reconoce en el **diseño y operación de los sistemas**.

Esto es porque los sistemas de transporte resultan deficientes (poco fiables, incómodos, inseguros, hacinados, infrecuentes, inaccesibles) pueden llevar a aquellos con los medios económicos a utilizar transportes alternativos, mientras aquellos sin esos medios, están de todas formas obligados a usar sólo formas disponibles, como metro y transantiago, generando mayores desigualdades.

4) Problemas de conectividad y accesibilidad.

En el medio rural de la comuna, se ha producido un efecto de segregación del espacio, dejando al debe la planificación y gestión del sector rural, generando así, **espacios de olvido** por parte de las autoridades responsables, las que debieran generar nuevos mecanismos de

desarrollo enfocados a potenciar el ámbito rural. En efecto, que dichos mecanismos también procuren resolver los problemas de conectividad, asociados a la falta de transporte, tanto líneas de metro y buses, también transportes de origen privado como Uber, Didi, taxis, colectivos, micros interurbanas, etc. Además, la falta de paraderos en todo el mapa rural.

- *“Cuesta un poco también por el hecho de que la micro en el lugar en que yo vivo es solo una micro, o sea una línea no hay tantas opciones, entonces te tienes que mover con esa opción en los distintos lados, si quieres ir a otro lado, tienes que tomar primero esa y luego ver otra opción” (Tamara).*

Lo anterior, hace evidente la falta de alternativas de transporte que conecten a las usuarias del sector rural con el plano urbano de la ciudad. Además, pone en evidencia que esta formación de nuevos asentamientos, quienes en sus inicios aceptan la falta de servicios y vivir fuera de lo urbano, con el tiempo comienzan a necesitar de servicios propios de lugares urbanos, como un sistema de transporte que los conecte de manera eficiente y rápida.

- *“Yo creo que igual el metro está estructurado para abarcar más puntos que otros, creo que conecta pero que igual falta, falta qué hacer un trabajo ahí porque igual hay mucha gente que está en la periferia como nosotros mismos, qué tiene que ir a los centros de trabajo que generalmente estos centros de trabajo están en el centro de Santiago o en Providencia, y que los recorridos de metro y de micro no están pensados en conectar las periferias con los lugares de trabajo” (Gabriela).*

Derivado de este olvido se ha propiciado el abandono de estos espacios y la generación de nuevas y complejas problemáticas y demandas territoriales, las que actualmente son demandadas al Municipio de Pudahuel. El nivel de conectividad condiciona fuertemente la localización de algunas actividades económicas, sobre todo de aquellas en las cuales el costo y el tiempo del transporte son relevantes. Aquello, por situarse dentro del plano rural, donde la definición de “rural” según la **Ordenanza de la Ley General de Urbanismo y Construcciones**, entiende como: **“territorio ubicado fuera del límite urbano”**. Lo anterior, también ratificado en el Plano Regulador de la comuna de Pudahuel con fecha 22.01.2021.

También se presentan problemas de accesibilidad en algunos barrios, donde la trama urbana genera largos recorridos para acceder a destinos frecuentes o servicios de transporte público.

Problemas en la accesibilidad en el sector rural, donde la ocupación irregular del espacio público muchas veces impide el paso, y lo que es más grave, sectores en los cuales no hay paraderos de buses y los que existen se encuentran a kilómetros de distancia. Todas las problemáticas descritas anteriormente son parte de las falencias de un sistema de transporte deficiente en materias de infraestructura, ya que invisibiliza las necesidades de sus usuarios/as.

También, estas aristas antes mencionadas, tan relacionadas entre sí, son relevantes en el desarrollo urbano y la planeación de la infraestructura para el transporte en la ciudad. Infraestructura que garantice un correcto acceso a los variados servicios que dispone la Región Metropolitana. Por otra parte, que se realicen las mejoras dentro de la infraestructura del servicio como la incorporación de servicios sanitarios, los que han acogido gran demanda en la revuelta iniciada el 18 de octubre del año 2019, la cual desencadenó un gran **estallido social** y puso en tela de juicio al sistema de transporte actual. Manifestando su descontento en relación a todas las deficiencias de este servicio de transporte, las más destacables fueron el valor de pasaje con la consigna “No son \$30 pesos son 30 años” y la segunda “Metro te olvidaste de los baños”. Consignas que si bien llamaron la atención por su gran apoyo popular, el Ministerio de Transporte no manifestó apoyo, ni preocupación y por otra parte la empresa Metro, tampoco mostró interés en las demandas.

5) Ausencia de servicios sanitarios en dependencias del metro.

La ausencia de servicios sanitarios en la red Metro ha motivado algunas peticiones de sus usuarios/as, para exigir una modificación del servicio en las actuales y futuras estaciones. La instalación de servicios sanitarios mejora las experiencias de traslado, además de poner en equivalencia el costo del pasaje en relación a la calidad del servicio, pues con los años se ha observado el alza del pasaje, pero no se han observado mejoras en la calidad del servicio de

transporte. Son las mujeres quienes se ven afectadas por este problema en mayor parte, debido a razones biológicas como la necesidad de un baño en periodo de menstruación, o también en ciertas etapas del embarazo, o cuando tienen que asistir a sus hijos/as o menores, como mudarlos o simplemente llevarlos al baño. Aquellas situaciones, son las que ponen a las mujeres en una situación de desventaja frente a los hombres, quienes no menstrúan, y los cuales tienen responsabilidades reproductivas y de cuidados en menor número.

“Al igual que las tendencias a la sumisión, aquellas que llevan a revindicar y a ejercer la dominación no están inscritas en la naturaleza y tienen qué estar construidas por un prolongado trabajo de socialización, o sea, como hemos visto, de diferenciación activa en relación con el sexo opuesto” (Bourdieu, 1998, pág. 67) Aquello, da para reflexionar en torno a la dinámica, pues se hace evidente que la creación de los sistemas de transporte y sus modificaciones y avances, no están creados desde una perspectiva de género. Sin dudas, desde su origen fueron creados y desarrollados por hombres, quienes disponían de las herramientas y el poder para crear un sistema de tales dimensiones. Donde no pensaron, iban a traer esta clase de problemas al **género históricamente oprimido**.

- *“Me he visto afectada de distintas formas y en distintos momentos de que el metro no tenga baños, ya que en la adolescencia cuando uno tampoco conoce su ciclo menstrual, a veces necesita de urgencia un baño y no tienes acceso a él” (Gabriela).*

Las estructuras del sistema de dominación han desencadenado en distintos tipos de violencias, las cuales en este caso aparecen como simbólicas, y también estructurales. Violencia sistemática que reproduce la desigualdad entre los géneros. “La violencia no siempre adopta la forma de un golpe, o podría ser que el golpe no sea más que un instante en la reproducción estructural y social de la violencia” (Butler, 2020, págs. 48-49) Para interpretar lo que alude la académica, la violencia no siempre es explícita, esta se puede manifestar de diferentes maneras, una de aquellas es la violencia que reproducen las estructuras de un sistema en particular, en este caso el sistema de transporte y su infraestructura, la cual ignora que sus viajes pueden ser extensos de más de una hora y media

para las personas que residen en las periferias, personas que no cuentan con un servicio sanitarios que puedan satisfacer una necesidad básica y donde aquellas se ven enfrentadas a solucionar antes de realizar el viaje en sus trabajos o realizar el viaje de manera incómoda.

- *“Yo siento que es necesario porque cuando sales de la pega tienes que pasar obligada por así decirlo al baño, porque como el camino es tan largo si no voy acá no voy a ir al baño hasta llegar a mi casa. La única opción es aguantarse y realizar el viaje incómoda. Porque lo hombre se buscan un rincón y listo hacen pipi, pero una no puede hacer eso” (Margarita).*

“En efecto, el potencial violento surge, diría yo, como un rasgo de cualquier relación de interdependencia. La dependencia puede ser una forma de subordinación, de explotación, pero puede ser también el lugar en el que la individualidad, incluyendo los límites del propio cuerpo, se ve más cuestionada” (Butler, 2020, pág. 59) **La relación de interdependencia** que sobrellevan las usuarias del transporte público, con sus trabajos asalariados y domésticos, o la misma relación que sostienen con el propio sistema de transporte las coloca en ese **potencial violento** del que discute Butler, pues son las condiciones generales del sistema, las que han conducido a las mujeres a vivir en la violencia. La ausencia de servicios sanitarios, es el símbolo de la **violencia sistemática**, de las **estructuras dominantes**.

A pesar de que las mujeres reconocen sentirse afectadas por la ausencia de servicios sanitarios en las infraestructuras de empresa Metro, sienten empatía por grupos de mujeres que se ven más afectadas por dicha ausencia, como por ejemplo; las adultas mayores, que por un factor etario sus corporalidades no les facilitan el control de esfínteres y “aguantar” les podría generar problemas de salud, todo porque un sistema de transporte no está acondicionado para transportar a ciertos grupos de personas, en especial a mujeres.

- *“Sí yo pienso que sí, y sabi que no tanto pensando en mi ha... Porque igual a pesar que yo igual me he visto en situación de necesitar un baño. Pero, también pienso en mi abuelita, como yo vivo con ella... Ella también va harto al baño po, sobre todo*

que ella tampoco debería aguantarse, debería poder si tiene ganas de ir al baño, ir al baño” (Ángela).

- *“En el aspecto laboral también, ya que al tener que hacer tan largos tramos, lo que sucede es que a veces no se una hora y media tienes que estar también parada esperando la micro, o varias estaciones de metro y necesitas ir al baño evidentemente y no tienes acceso a ningún baño, entonces es un real problema, porque no podemos por un tema cultural, salir del paradero o cualquier estación de metro y buscar un lugar más menos qué pasa menos gente y orinar como los hombres, porque en realidad culturalmente no es aceptable, pienso que esto es algo que afecta directamente a las mujeres porque es inminente la necesidad de un baño en las instalaciones de metro, sobre todo para las mujeres madres y embarazadas” (Gabriela).*

A pesar de que durante años mujeres y feministas se reúnen y organizan en las calles para **combatir la desigualdad de género, la discriminación y la precarización del género** femenino, existen ideas que persisten en torno a la cultura patriarcal, donde se observan esta clase de experiencias, donde la infraestructura de un sistema de transporte invisibiliza las necesidades básicas de sus usuarios, especialmente las de mujeres, poniéndolas en una posición de total inmovilidad y abandono, pues no pueden dar solución a un problema tan grave como la ausencia de baños, porque las pone en riesgo realizar sus necesidades en un lugar público, acción bastante recurrente en hombres, pero como así señalan las entrevistadas es un tema cultural el que no les permite a mujeres realizar esa acción. Dicha situación, es bastante común si tienes hijos o menores al cuidado, sin embargo para la empresa metro lo anterior no es evidente, pues no cuentan con servicios sanitarios, los que responden a **necesidades básicas**, las que pueden llegar a ser más necesarias para ciertos grupos de personas que para otros.

En algunas de las protestas realizadas, en el último tiempo, en la Región Metropolitana, manifestantes reclaman al respecto, con consignas como **“Metro olvidaste los baños para embarazadas, niños y tercera edad”** o el hashtag **“#ponteconelbaño”** en redes sociales.

Aquello, hace alusión a que la problemática es evidente y se exige por parte de sus usuarios/as, una transformación por parte del sistema de transporte con el motivo de mejorar las experiencias de traslado de sus más de 2,6 millones de usuarios/as diarios.



Octubre 2019 .Dependencias de Metro de Santiago. Fuente: Fotografía propia.

El servicio de transporte público, no está pensado para este tipo de viajes, -para los viajes realizados por mujeres- se puede observar despreocupación por parte del sistema de transporte respecto a sus necesidades, como la ausencia de servicios sanitarios, la falta de apoyo a víctimas de acoso y abuso sexual, o espacios que no están acondicionados para adultos/as mayores, madres, embarazadas, niños/as, personas con movilidad reducida.

La ausencia de servicios sanitarios, tiene que ver con problemas en la infraestructura del servicio de transporte de la Región Metropolitana, problemáticas de carácter urbanas que afectan sobre la dinámica cotidiana de las mujeres, pues son problemas que restringen los desplazamientos de mujeres, coartan la movilidad de aquellas y esto puede ser uno de los aspectos que más refleja las desigualdades que se viven en la ciudad de Santiago.

Hoy en día las experiencias de desplazamiento reflejan una **accesibilidad diferenciada** a centros de educación, empleo, salud, recreación, entre otros, además se basan en distintas

condiciones sociales que también inciden en la posibilidad de encuentro o desencuentro durante la experiencia. Es decir, los desplazamientos cotidianos en transporte público, son relevantes para la **calidad de vida urbana**, por un lado en cuanto al acceso a diferentes espacios en la ciudad, pero por otro lado, también es significativa en relación al factor socioeconómico, pues es el que determina la cantidad de viajes que pueden realizar las mujeres, quienes sabemos perciben menores ingresos en relación a los salarios de los hombres, situación que es persistente por causa de la **brecha salarial**.

Objetivo IV. Identificar los factores económicos y su incidencia en las experiencias de traslado.

1) Factor económico determinante en las decisiones de traslado.

Costo elevado del pasaje, dificulta el acceso a un transporte transversal.

El costo del pasaje en muchos casos dificulta el acceso a desplazamiento, resultando en un problema para quienes deben hacer uso del servicio a diario. Como se ha mencionado en los capítulos anteriores del estudio, son las mujeres quienes realizan más viajes utilizando el sistema de transporte público de Santiago.

Esto se explica desde el análisis y caracterización: cultural, económica, social y política de su **movilidad/desplazamientos**. Los roles laborales pertenecientes a la clase trabajadora femenina, están determinados por desplazamientos referentes a dos tipos de trabajo: **productivo y reproductivo**. En términos económicos relacionados a la tarifa de transporte, se ven mayormente afectadas pues pertenecen al único grupo que no cuenta con ningún tipo de beneficio económico que mitigue el valor del pasaje, a diferencia de los beneficios de financiamiento del pago de adulto/as mayores y estudiantes.

Los efectos que tiene la tarifa del transporte público en las vidas de mujeres con salarios bajos, se traduce en el desarrollo de un **modo de precarización económica**, donde el presupuesto destinado a los desplazamientos es un porcentaje considerable dentro de los ingresos mensuales. En el caso de las mujeres que utilizan el transporte público y que deben

cumplir con roles tanto productivos como reproductivos, destaca la **prioridad** que le dan al presupuesto económico destinado a desplazamiento.

- *“Si por lo económico, porque uno igual dispone de cierta plata para el transporte que le vaya alcanzar para todo el mes, y yo siempre lo que cuento primero es eso, la plata para el transporte, cuánto voy a tener que cargarle a la tarjeta, lo primero que saco es eso, para yo después desligarme de ese gasto” (Margarita).*
- *“Uno se proyecta, uno dice ya tengo para ir y para volver... Sí, pero después dices tengo que pasar a pagar una cuenta a Estación Central, pero pucha me significa una micro más entonces uno como que igual en eso se preocupa como que de no salirse de ese gasto que uno ya tiene” (María Angélica).*

El costo del pasaje, se convierte en una preocupación que en reiteradas ocasiones **determina las decisiones** de realizar otras actividades: como trámites, salidas recreacionales y también de índole económica. El objetivo es no exceder el presupuesto mensual, y frente a este escenario, **la planificación en sus desplazamientos y fondos destinados a ello, es percibida como una tarea más dentro de sus actividades.**

Estas mujeres establecen ciertas **estrategias** para cumplir con esta planificación. Los salarios bajos y los extensos desplazamientos desde los sectores periféricos de la ciudad a sus lugares de trabajo, significan importantes costos monetarios desembolsados en pagar la tarifa del pasaje, pero también **costos en tiempo** invertido cada trayecto. Por lo tanto, la planificación de los desplazamientos de estas mujeres se encuentra **influenciada por los costos económicos de su traslado** (ya sea en transporte público u otros medios particulares como taxi, colectivo y aplicaciones de Uber (entre otras)) y no por los costos de tiempo.

- *“Sí, si influye y también en la vía que voy a usar de transporte, porque quizás me voy a demorar más en la micro, que tomando alguna aplicación, pero te sale más caro, entonces uno decide por la micro aunque te demores más” (Tamara).*

Ellas identifican ciertas estrategias de ahorro monetario presentes en sus desplazamientos, principalmente utilizan **la estrategia de transbordo** (metro-bus, metro-tren, caminata–

metro- bus, etc.) que les permite ahorrar costos monetarios gracias a la integración tarifaria de cobro cero.

- *“Yo creo que influye más que nada en generar medidas no sé, si yo tomo metro después tomar una micro para que después te cobre cero, en ese tipo de conexiones, y trato de (entre comillas), “ahorrar” con esa opción que otorgan y ahí cambiar las decisiones, no sé si dos micros te salen gratis y así, en eso influyen, decisiones como de las conexiones para que te salga gratis” (Gabriela).*

La **percepción** que tienen estas mujeres sobre el **valor de la tarifa** y el servicio que ofrecen, se encuentra mediada por las condiciones **de frecuencia y conectividad**, además de infraestructura con la que cuenta el sistema de transporte público. Dentro de los aspectos expresados por estas mujeres, se encuentra la **ausencia de baños, el estado de paraderos, buses y vagones**.

- *“No es equivalente para nada... porque no, incluso ahora en lo que hemos estado conversando me doy cuenta y confirmo que no, por las falencias que tiene en la conectividad, en la frecuencia, la falta de baños, los mismo de la seguridad también. Entonces al final son todas esas cosas que hacen que en realidad no, y lo que a mí me significa el costo de pagar y todo, la verdad es que no se condice con el servicio que cobran” (Ángela).*
- *“O sea los paraderos tú ves, vas a Las Condes o Vitacura, y los paraderos son totalmente distintos, las micros igual, entonces pienso que si hay una preocupación, también por una frecuencia, por conectar no sé po, tú vas a Las Condes y vas no sé al Mall de Las Condes y las micros están súper señalizadas, acá llevan unos carteles antiguos, a veces no están ni actualizados y los mismos botones de las micros, generalmente no funcionan entonces si pienso que hay una preocupación de algunos municipios y de otros no” (Gabriela).*

El empleo con salarios bajos no liberaba de la dominación masculina a las mujeres pobres y de clase trabajadora (Hooks, 2014, pág. 71). Considerando la tesis de la autora, la independencia económica no garantiza la liberación para el género femenino-oprimido, pues

existen otros factores como la brecha salarial, que les impide una próspera independencia, y genera otros límites que precariza su situación en el mundo.

De acuerdo con la Encuesta Suplementaria de Ingresos (ESI) 2018, elaborada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), ese año las mujeres percibieron, en promedio, \$474.911 mensuales, mientras que los hombres obtuvieron \$652.397 al mes; es decir, ellas ganan 27,2% menos que ellos (INE, Mujeres en Chile ganan en promedio 27% menos que los hombres, 2018). Sin embargo, el estudio del uso del tiempo del Censo 2002 revela que las mujeres chilenas aportan el 53,4% del trabajo total, el 35% de la fuerza laboral (trabajo productivo) y el 95% del trabajo doméstico no remunerado (SERMAN, 2007). Esto quiere decir que las mujeres trabajan más horas que los hombres y por sueldos más bajos.

Lo preocupante de normalizar la brecha salarial es que desencadena en un proceso de **feminización de la pobreza**. Donde se tiende a pensar que la valoración del trabajo y sus roles están determinados por el género y no por la valoración de las labores que se desempeñan en este. Es vital tanto buscar vías para que las mujeres salgan de la pobreza como pensar estrategias que les permitan disfrutar de una vida a pesar de la escasez sustancial de recursos (Hooks, 2019, pág. 79).

Según la autora Lise Vogel (2000) esta explotación del género femenino se reproduciría mediante diferentes procesos de significación de las mujeres en los espacios de lo público y lo privado, esto se traduce en múltiples opresiones de la mujer y nociones erróneas en cuanto a la valorización de los roles que ellas deben desempeñar. Bajo esta lógica, en la actualidad aunque cumplas con las horas de trabajo requeridas dentro del proceso de producción, debes regresar para atender un hogar y los miembros de este, además de reproducir la nueva mano de obra, dando a luz y criando a las obreras y obreros del mañana.

El exigir mejores salarios y la rebaja del valor del pasaje es un **avance en materia de transversalidad y equidad**. Es necesario visibilizar cómo operan los desplazamientos de la población femenina y romper el paradigma de universalidad. Es urgente que el factor económico no condicione las vidas de estas mujeres, pues como se ha observado en la investigación, son diversos los factores que dificultan su experiencia en relación: al transporte, a la desigualdad territorial y a su condición socioeconómica.

- *“Yo creo que se tiende a pensar que es algo como universal, y se ignoran las diferencias de género, de edad, y económicas también, porque si te pones a pensar el valor del metro es súper alto, entonces como que apunta a que todos podemos transitar y pagarlo, y no es así, porque no todos tenemos las mismas condiciones económicas” (Gabriela).*

Los efectos que tienen las alzas de la tarifa del transporte público, pueden generar consecuencias en las trayectorias laborales productivas de estas mujeres. Y así lo señala una de las entrevistadas que describe las implicancias de elevar los costos del pasaje en su experiencia.

- *“Yo creo que debería ser más bajo porque es muy caro, muy caro, ya no, yo creo que cada vez está más caro, a veces yo me pregunto... ¿Cómo voy hacer algún día cuando sea más caro? yo ya no voy a poder ir a trabajar más, no se me ocurre otra cosa, no hay otra opción tampoco en colectivo es más caro, bueno aunque la micro vale andando por ahí, es lo mismo todo, todo es caro al final.” (Margarita).*

El sistema de transporte público santiaguino debería potenciar el desarrollo integral de las mujeres y de sus trayectorias socioeconómicas, derribar las barreras estructurales de desigualdad de género y clase. En síntesis, pensar un sistema de transporte que integre a la ciudad desde la particularidad de las y los sujetos, visibilizando las luchas de poder que existen en este espacio móvil.

2. Implicancias del factor económico en mujeres de sectores rurales.

Como se mencionó en el análisis del objetivo primero, es posible establecer notorias diferencias en cuanto a la cantidad de servicios de transporte, centros de salud, bancos, supermercados y colegios. De lo anterior, se desprende un análisis centrado en el enfoque empresarial del OT del sector rural. Las mujeres entrevistadas de los sectores rurales son **conscientes de esta desigualdad territorial** y de las dificultades esta genera en sus experiencias laborales productivas y reproductivas.

- *“En el sector donde yo vivo la verdad es que no porque por acá hay un solo colegio, igual hay un consultorio, pero igual es pequeño yo creo que no es apto*

para la población de acá. Y respecto a los bancos, todo queda lejos. Claro, dentro de la comuna de Pudahuel vas a encontrar todos esos servicios, pero acá en el sector donde yo vivo no hay nada cercano” (Ángela).

- *“Hay algunos sectores de Pudahuel, en comparación con otros, que sí están desvalidos: que no se les ha puesto la suficiente atención en cuanto al tema del transporte y a la distribución de los servicios también, yo creo que por ejemplo si viviese en Pudahuel sur o en Pudahuel norte tendría mejor acceso a transporte público y a muchos más servicios que viviendo en Noviciado” (Gabriela).*

Estas mujeres **perciben una sensación de abandono** vinculada a las problemáticas de transporte y ausencia de servicios básicos: educacionales, de salud, de víveres y abastecimiento, entre muchos otros. Lo cual, va en desmedro del gasto económico de las familias, ya que al no poder acceder a los distintos servicios en su sector, estas mujeres se ven obligadas a desplazarse a otros sectores para cumplir con ambas labores. Ellas describen el sector rural como un **sector olvidado por la institución pública**.

- *“Sí yo creo que en particular el sector de Noviciado está como olvidado por la Comuna, porque hay sólo un recorrido de micro, y porque igual acá es un sector donde vive gente de bajos recursos, gente de campo, gente que cómo que toda su vida vivió en el campo, pero que no por eso no tiene necesidades, como de ir a un centro de salud o necesidades de educación, entonces en realidad creo que este sector no tiene muchos beneficios en cuanto al transporte público, más bien es una desventaja” (Gabriela).*
- *“Bueno los buses todo eso más moderno para arriba y abajo “tiran” lo que sobra” (Margarita).*

Para el desarrollo económico del país, es necesario replantear nuevas alternativas que trabajen en el bienestar de las familias, esto supondría modificar inicialmente cómo las instituciones operan en problemáticas como la brecha salarial entre los géneros, transporte público, desigualdad territorial y restructuración de las labores del hogar esta vez no determinada por el género.

Parte de la problemática actual en cuanto a la movilización tiene que ver con el desplazamiento de las personas de sectores periféricos de los centros de trabajo de la ciudad y, en el caso particular de Santiago, tras la búsqueda de mejorar los ingresos monetarios del grupo familiar, situación que ha tenido gran incidencia en la formación de asentamientos poblacionales en los alrededores de la Región Metropolitana, como el caso de la comuna de Pudahuel, donde la mayor parte del territorio de la comuna es de carácter rural. Considerando que, en muchos de los casos los lugares de destino laboral o académico de sus integrantes están bastante alejados de sus hogares, así como en todos los casos de las mujeres entrevistadas en el estudio.

Capítulo VII: Conclusiones.

Este capítulo final presenta las conclusiones de la investigación. Se exponen las principales reflexiones acerca del modelo de Organización Territorial Geográfico (OT) de la comuna de Pudahuel, otorgando especial énfasis al **carácter mercantil de este territorio**, y a su vez, evidenciando el fenómeno de Desigualdad Territorial presente en el transporte público santiaguino desde la realidad de las pobladoras de zonas periféricas en relación al acceso, conectividad y seguridad en los desplazamientos diarios desde sus casas hacia sus lugares de trabajo productivo y reproductivo.

En este primer punto, la reflexión aborda elementos propios de la Desigualdad Territorial en relación con la influencia del **sector empresarial capitalista** en el OT de Pudahuel, esto desde un análisis sociológico, describe el actuar capitalista de las políticas públicas municipales, y cómo estas han primero, comercializado sectores específicos del territorio y segundo, influido en el transporte público local, específicamente en el **diseño del recorrido** de los buses que se dirigen al sector rural de la comuna. Perjudicando directamente a los núcleos urbanos ubicados en el sector, marginándolos y privándolos de acceso a servicios básicos.

A continuación, se expone una imagen final que da cuenta del disgusto de las y los pobladores por el transporte público de la zona rural. Evidenciando la precariedad y discriminación que sienten a diario utilizando este servicio, que margina territorialmente a su población, no considera las demandas mínimas para desplazarse y cada vez más eleva más el costo de su tarifa.



Abril 2021. Puente El Noviciado. Sector de El Noviciado. Pudahuel Rural. Fuente: Fotografía propia.

Cabe destacar un elemento significativo y vinculante para la contextualización del primer punto, esta planificación territorial mercantil apunta a la utilización de los **espacios rurales** de la comuna, zonas que antes del “boom” industrial que ha ido adquiriendo este sector en la última década, eran observadas por parte de municipio como pequeños asentamientos locales, por ende carecían de servicios básicos y de acceso a locomoción pública. Sin embargo, estos lugares conforme el paso de los años también aumentaron considerablemente su densidad poblacional, resultando en la actualidad una zona concurrida no sólo por nuevos pobladores locales, sino que además por trabajadores que se desplazan a esta localidad por motivos laborales.

El resultado de un enfoque capitalista en la planificación de este territorio, ha originado serias problemáticas en las experiencias de estos pobladores quienes, según como ha señalado en la presente investigación, constituyen al sector de Pudahuel más afectado en términos de marginación territorial, acceso a servicios básicos y a transporte público, y no es de extrañar que además dentro de las tres zonas que conforman a la comuna, la localidad rural es quien presenta los promedios más bajos en términos de ingresos económicos y en las cifras de participación laboral femenina.

Esto plantea algunos elementos sugerentes que aporta la investigación al debate sobre la planificación empresarial del territorio y sus implicancias en la profundización de desigualdades de clase y género. Por ende, es preciso ahondar en la vinculación de las Desigualdades de Género en los espacios del transporte público desde esa realidad de segregación urbana.

Por lo tanto, el segundo punto a la reflexión es la influencia del género es una perspectiva que nos permite; primero, **abandonar** la idea de que existe un sujeto universal que se mueve, como por ejemplo “el pasajero”; segundo, y en relación con lo anterior, de que no existe un solo viaje sino **diferentes maneras de percibir y experimentarlo**; tercero, que esas diferencias son a veces resultado de relaciones de poder, de formas asimétricas de acceder al espacio público (en el que las mujeres no tienen la misma libertad que los varones) (Zunino, 2018).

Un aspecto novedoso que abordó el estudio para dar cuenta de este fenómeno de **Diferenciación y Desigualdad de Género de los desplazamientos**, estuvo remitido a las teorías feministas sobre labores productivas y reproductivas que desempeña principalmente el género femenino. Las entrevistadas debían cumplir con trayectos propios de una doble jornada laboral, pagando un mayor número de tarifas debido a que tenía que realizar más viajes.

Por lo tanto, la experiencia de desplazamiento en mujeres que deben cumplir con una doble jornada laboral, y que habitan en las periferias de la ciudad, desencadena en la formación del fenómeno de desplazamiento diferenciado por género, pero también desarrolla diferencias dentro del mismo género femenino. Tal como señalo el estudio, es posible concluir que la presencia (o no) de acceso al sistema de transporte público generaría ventajas para un grupo de usuarias, y a su vez, grandes barreras para otras.

El actual sistema de transporte público Metropolitano, no ha sabido dar respuesta a las necesidades de desplazamiento de las mujeres, muy por el contrario, presenta en su infraestructura elementos que derechamente **las perjudican**, como por ejemplo la presencia de torniquetes, que impiden que ellas se desplacen con facilidad principalmente en sus labores reproductivas transportando niños y/o coches, víveres para el hogar, etc.

Otro aspecto que evidencia la invisibilización de la realidad de las mujeres en la infraestructura del servicio de transporte público, es la falta de baños en las estaciones de metro, ya que todas las entrevistadas manifestaron que más de una vez, necesitaron acceder a un baño durante sus largos trayectos, ya sea para ellas o adultos mayores que ellas acompañaban, o también en el caso en que transportaban bebés y necesitaban de un mudador para cambiarlos.

En este sentido, es relevante destacar dentro de las conclusiones que una de las maneras de abordar las problemáticas que integra la marginación territorial; de género y desvalorización socioeconómica de las mujeres, sería bajo el funcionamiento de una lógica centrada en **escuchar las demandas de las usuarias**. Desarrollar estudios de carácter cualitativo que destaquen las experiencias y percepciones que ellas tienen acerca del servicio de transporte de la ciudad de Santiago. Esto contribuiría a entender los tipos de desplazamientos que ellas realizan, y contribuiría al desarrollo de una movilidad intriga para las mujeres.

A continuación, y a modo de cierre, se presenta una imagen que apor to a la reflexión final del estudio.



8 de marzo del 2021 #MetroConTodas. Estación metro Pajaritos Línea 1. Fuente: Fotografía propia.

Este hashtag fue publicado en todas las estaciones de Metro de Santiago el pasado 8 de Marzo por la conmemoración del Día de la Mujer. A lo largo de la investigación se abordaron diversos puntos que describirían la realidad de mujeres perteneciente a sectores periféricos de la ciudad, que a diario se ven **afectadas** por el sistema de transporte público; destinando

grandes cantidades de horas en sus trayectos laborales; sin acceso a baños; pagado tarifas elevadas en relación a sus ingresos; siendo muchas de ellas vulneradas física y psicológicamente en estos espacios que dicen “estar con ellas”. Por lo tanto, este hashtag #MetroConTodas no es más una estrategia de marketing, donde se apropian de discursos que no les pertenecen, con el propósito de “parecer” estar a favor de las demandadas por una sociedad igualitaria entre los géneros. Sin embargo, la frase mencionada en el hashtag no es coherente con la gran deuda que el sistema de transporte tiene pendiente con las mujeres.

Como **propuesta ante las debilidades del sistema de transporte** santiaguino, surge la idea de **buses de acercamiento eléctricos gratuitos** para la comuna de Pudahuel, en especial para el sector rural, donde sus pobladoras se sienten poco conectadas con el territorio urbano de la capital y con los servicios básicos disponibles. Los buses de acercamientos eléctricos, además responden a la necesidad de desarrollar **medios de transportes sustentables** con el motivo de **disminuir la huella de carbono** en una ciudad con índices de contaminación tan altos.

La implementación de los buses de acercamiento gratuitos para la zona rural de Pudahuel, viene a dar solución no solo a las problemáticas de transporte y medio ambiente, sino también a las de género y clase, porque esta implementación debería estar desarrollada desde una **perspectiva de género** que resuelva las **necesidades de las mujeres**, las cuales por razones culturales y socioeconómicas desarrollan **labores reproductivas y de cuidado**, labores que en innumerables casos dificultan sus desplazamientos en transporte público.

Por otra parte, la razón por la que deben ser gratuitos responde a la necesidad de combatir la **desigualdad de clase** debido a que muchas personas quedan fuera del acceso a transporte por **falta de recursos económicos**. También el género, ya que la brecha salarial produce problemáticas tanto de género como de clase, porque es una mezcla entre factores culturales que inciden en las vidas económicas de las mujeres y por ende en la clase.

La importancia de la propuesta de buses eléctricos gratuitos es que surge desde los **discursos de las pobladoras** que colaboraron en el estudio. Por lo que cobra sentido escuchar la propuesta, para que en un futuro se pueda desarrollar la idea, a través de la presentación de un **proyecto público pensado por y para la ciudadanía**.

Bibliografía

- BID. (2016). *El porqué de la relación entre el género y el transporte*. Banco Interoamericano de Desarrollo.
- Unidad de Género Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2018).
- Agnew, J. (2005). ENTRE LA GEOGRAFÍA Y LAS RELACIONES DE INTERACIONALES. *Tabula Rasa*.
- Alarcón, F. (2019). *Elaborando un diagnóstico y propuesta estratégica de Ordenamiento Territorial para Pudahuel rural*. Obtenido de <http://repositorio.uchile.cl/http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/175849/Elaborando-un-diagn%C3%B3stico-y-propuesta-estrat%C3%A9gica.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Angostini, C. (2010). Pobreza, desigualdad y segregación en la región metropolitana. *Centro de Estudios Públicos*(117).
- Arriagada, C. (2010). Segregación residencial según dos modelos de urbanización y bienestar: estudio comparado de las áreas metropolitanas del Gran Santiago, Toronto y Vancouver. *Notas de Población*, 37(91).
- Arruza, C., & Cirillo, L. (2018). *Dos siglos de Feminismos: Los Ejemplos mas Destacados, los Problemas mas Actuales*. Sylone Editorial.
- Balbo, L. (1978). *La doble presencia*. Milán: Inchiesta.
- Balbo, L. (1991). *Tiempo de vida:*. Milán, Italia: Feltrinelli.
- Barbieri, T. D. (1993). *Sobre la categoría género. Una introducción teórico-metodológica*. Mexico.
- Barbosa, E. (2001). *Segregación espacial urbana y diferenciación social: fundamento para un análisis tipológico*. Cambridge, Massachusetts: Lincoln Institute of Land Policy.
- Beck, U. y.-G. (2012). *La Individualización. El Individualismo institucionalizado y sus consecuencias sociales y políticas*. España: Paídos.
- Bourdieu, P. (2002). *Efectos del lugar*. En P. Bourdieu (Ed.). Argenyina: La miseria del mundo.
- Bourdieu, P. (1998). *La dominacion masculina*. Anagrama.
- Bourdieu, P. (2000). *Poder, Derecho y Clases sociales*. DESCLEE DE BROUWER.
- Bourdieu, P. (2000). *Poder, Derecho y Clases sociales*. DESCLEE DE BROUWER.
- Bravo, S. (1994). *Tecnicas de investigación social: teoría y ejercicio*. Madrid: Paraindo S.A.

- Burgess, E. (2008.). *El crecimiento de la ciudad: una introducción a un proyecto de investigación*. New York.
- Butler, J. (2014). *El Género en Disputa: El Feminismo y la Subversión de la Identidad*. Paidós.
- Butler, J. (2020). *Sin miedo: Formas de resistencia a la violencia de hoy*. Taurus.
- Castells, M. (1977). ¿Existe una sociología urbana? *Urban sociology: critical essays*, 33-59.
- Castells, M. (1978). *Ciudad, clase y poder*. New York: Macmillan.
- CEPAL. (2001). *El ordenamiento territorial como opción de políticas urbanas y regionales en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile.
- CEPAL. (2011). *Segregación residencial socioeconomica ¿qué es?, ¿cómo se mide', ¿qué esta pasado?, ¿importa?* Santiago de Chile.
- CEPAL. (2013). *Desarrollo Territorial. 50 años del ILPES: Evolución de los marcos conceptuales sobre desarrollo territorial*. Santiago de Chile.
- Ciccolella, P. (2002). La metrópolis postsocial: Buenos Aires, ciudad rehén de la economía global. En *El desafío de las áreas metropolitanas en el mundo globalizado* (págs. 203-233). Institut d'Estudis.
- Clelland , D., & Dunaway, W. (2017). *Avanzando hacia la teoría para el siglo XXI: la centralidad de las semiperiferias no occidentales en la desigualdad étnica / racial mundial*.
- Collins, P. H. (1989). Hacia una nueva visión: raza, clase y género como categorías de análisis y conexión. *Center of Research on Woman*.
- Crenshaw, K. (21-24 de Noviembre de 1989). *Aspectos de la discriminación racial relacionados con el género*.
- Cresswell, T. (2010). *Hacia una política de movilidad. Medio Ambiente y Planificación*. Society and Space.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning. Society and Space*.
- Curiel, O. (2014). Hacia la construcción de un feminismo descolonizado. A propósito de la realización del Encuentro Feminista Autónomo: haciendo comunidad en la casa de las diferencias. En Y. Espinoza, *Tejiendo de otro modo: Feminismo,epistemología y apuestas descoloniales en Abya Yala* (págs. 325-334). Popayán: Universidad del Cauca.
- De La Garza, E. (2010). *Hacia un concepto ampliado de trabajo: del concepto clásico al no clásico*. Anthropos.

- De Mattos, C. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Norte Grande*, 41-104.
- Elliott, B., & Mccrone, d. (1982.). *La ciudad: patrones de dominación y conflicto*. Basingstoke.
- Elliott, B., & Mccrone, D. (1982). *La ciudad: patrones de dominación y conflicto*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Encuesta Origen Destino. (2012).
- Espinar, E., & Ríos, J. A. (2002). *Producción del espacio y desigualdades de género*. Madrid: Centros de estudios sobre la mujer. Universidad de Alicante.
- Espinosa, Y., Gómez, D., & Ochoa, K. (2014). *Tejiendo de otro modo: Feminismo, epistemología y apuestas descoloniales en Abya Yala*. Popayán: Universidad del Cauca.
- Federici, S. (2014). *El patriarcado del salario*. Tinta Limon.
- Federici, S. (2014). *El patriarcado del salario. Criticas Feministas al Marxismo*. Tinta Limon .
- Federici, S. (2014). *El Patriarcado del Salario. Criticas Feministas al Marxismo*. Tinta Limon.
- Flanagan, W. (1993). *Sociología Urbana Contemporanea*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Flanagan, W. (1999). *Sociología Urbana: imagenes y estructura*. Boston: Allyn & Bacon.
- Flanagan, W. (1999). *Sociología Urbana: Imagenes y estructuras*. Boston.
- Flangan, W. (1993). *Sociología urbana contemporanea*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Garzón, L. M. (2016). Transporte público y desigualdades sociales en Bogotá. Una mirada al sistema de transporte público desde la equidad. Colombia.
- Goldthorpe, J. (1983). *Mujeres y análisis de clase: en defensa de la visión convencional*.
- Gottdiener, M., & Hutchison, R. (1994). *La Nueva Sociología Urbana*. New York: McGraw-Hill.
- Gutierrez, A. (2007). *Una aproximacion metodologica al estudio de lugares con movilidad vulnerable. En el congreso Latinoamericano de Transporte Publico y Urbano*. Rio de Janeiro.
- Gutiérrez, A. (2009). Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad?. Aprendiendo a delimitar los deseos. XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU) . Buenos Aires, Argentina.

- Harman, E. (1988). *Capitalismo patriarcado y la ciudad*. Sydney.
- Harman, E. (1988). Capitalismo, patriarcado y la ciudad. En C. BALDOCK, & B. CASS, *Mujeres, bienestar social y el estado en Australia* (pág. 104.129). Sydney: Allen & Unwin.
- Harris, Á. (1990). *Raza y esencialismo en la teoría jurídica feminista*.
- Harvey, D. (1989). *La experiencia urbana*. Johns Hopkins University Press.
- Harvey, D. (13 de 05 de 2004). *El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión*.
Obtenido de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsd/collect/clacso/index/assoc/D8555.dir/harvey.pdf>
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, C., & Batista Lucio, P. (2004). *Metodología de la Investigación*. Mexico: Mc Graw Hill.
- Hernández, D. (2012). Políticas de tiempo, movilidad y transporte público: rasgos básicos equidad social y de género. PNUD. Montevideo, Uruguay.
- Herrera, A., & Razmilic, S. (Abril de 2018). De la casa al trabajo: Análisis de un tiempo perdido. *Debates de política pública CEP(29)*, 1-38.
- Hill Collins, P. (1990; 2000). *Pensamiento feminista negro. Conocimiento, conciencia, y la política del empoderamiento*. New York: Routledge.
- Hochschild, A. R. (2008). La mercantilización de la vida íntima: apuntes de la casa y el trabajo. *Katz editores*, 3045.
- Hooks, B. (2014). *El feminismo es para todo el mundo*. Traficantes de sueños.
- Hooks, B. (2019). *El feminismo es para todo el mundo*.
- Ilárraz, I. (2006). *Movilidad sostenible y equidad de género*. Zerbitzuan: Gizarte Zerbitzuetako Aldizcaria (Revista de Servicios Sociales).
- INE. (03 de marzo de 2017). *Brechas de género en el mercado laboral chileno a nivel nacional*. Recuperado el 28 de 05 de 2019, de [www.ine.cl: https://www.ine.cl/prensa/detalle-prensa/2018/03/05/solo-un-48-5-de-las-mujeres-participa-en-el-mercado-laboral-chileno-durante-2017-menor-al-71-2-de-participaci%C3%B3n-de-los-hombres](https://www.ine.cl/prensa/detalle-prensa/2018/03/05/solo-un-48-5-de-las-mujeres-participa-en-el-mercado-laboral-chileno-durante-2017-menor-al-71-2-de-participaci%C3%B3n-de-los-hombres)
- INE. (2018). *Mujeres en Chile ganan en promedio 27% menos que los hombres*. Obtenido de <https://www.ine.cl/prensa>: <https://www.ine.cl/prensa/detalle-prensa/2020/03/06/mujeres-en-chile-ganan-en-promedio-27-menos-que-los-hombres>

- Jara, M., & Carrasco, J. A. (2009). Indicadores de inclusión social, accesibilidad y movilidad: Experiencias desde la perspectiva del sistema de transporte. XIV Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte. . Concepción, Chile.
- Kay, C. (1991). Teorías latinoamericanas del desarrollo. *Nueva Sociedad*, 101-113.
- Kerlinger, F. (1985). *Investigación del comportamiento*.
- Kronlid, D. (2008). *Movilidad y capacidad*.
- La Barbera, M. (2016). Interseccionalidad, un “concepto viajero”: orígenes, desarrollo e implementación en la Unión Europea. *Interdisciplina*, 105-122.
- La Barbera, M. C. (2015). Interseccionalidad un concepto viajero: origenes, desarrollo e implementacion en la Union Europea.
- Lamas, M. (2002). Usos, dificultades y posibilidades de la categoría género en cuerpo: diferencia sexual y género.
- Law, R. (1999). *Más allá de las mujeres y el transporte: hacia nuevas geografías de género y movilidad diaria*. Progress in Human Geography.
- Lefebvre, H. (1960). *Nuevos conjuntos urbanos*. A. Revisión francesa de.
- Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. barcelona: Alianza.
- Lefebvre, H. (1975). *El derecho a la ciudad* (3° ed.). Barcelona: Península.
- Lefebvre, H. (1978). *La vida social en la ciudad*. Baselona: península.
- Lefebvre, H. (1989). *Cuando la ciudad se pierde en una metamorfosis planetaria*. El mundo diplomático.
- Link, T. (2006a). *La economía y la política en la apropiación de los territorios*. ALASRU.
- López, R., Figueroa, E., & Gutiérrez, P. (2013). *La parte del león: nuevas estimaciones de la participación de los súper ricos en el ingreso de Chile*. Santiago: Econ publicaciones.
- Lorde, A. (1984). *Hermanas forasteras: ensayos y discursos*. Trumansburg: The Crossing .
- Lugones, M. (2008). Colonialidad y género. *Tabula Rasa*, 73-101.
- Lugones, M. (2010). Hacia una feminista descolonial. *Hypatia*, 742-759.
- Mac-Clure, O., Barozet, E., & Maturana, V. (2014). Desigualdad, clase media y territorio en Chile: ¿clase media global o múltiples mesocracias según territorios? *EURE*, 40(121).
- Marcuse, P., & Van Kempen, R. (2000). *Globalizando ciudades: ¿un nuevo orden espacial?* Blackwell.

- Markusen, A. (1980). *Estructura espacial de la ciudad, trabajo doméstico de las mujeres y política urbana nacional*.
- Markusen, A. (1980). *Estructura espacial de la ciudad, trabajo doméstico de las mujeres y política urbana nacional*.
- Marquez , & Gonzalez. (1995). *El desarrollo de la ciudades: algunos elementos paea la discusión*. Santiago de Chile: Documento interno, Ministerio Secretaría General de la Presidencia.
- Márquez Poblete, M. (1999). El ordenamiento territorial de los espacios rurales en Chile. *Revista de geografía Norte Grande*(26), 113–118.
- Márquez Poblete, M. (1999). El ordenamiento territorial de los espacios rurales en Chile. *Revista de geografía Norte Grande*, 113–118.
- Martínez, C., & Zúñiga, V. (2000). *De las Barrancas a Pudahuel 450 años de historia*. Santiago: Fyrma Gráfica Ltda.
- Massolo, A. (1994). *Mujeres y ciudades. Participación social, vivienda y vida cotidiana*. Ciudad de Mexico: UAM Azcapotzalco.
- Mattus, C. d. (2002). Mercado metropolitano de trabajo y desigualdades sociales en el gran Santiago ¿un ciudad Dual? *EURE (Santiago)*, 28(85).
- McCall, L. (2005). *La complejidad de la interseccionalidad*. Sings.
- Michael Mintrom & Jacqueline True. (2001). Redes transnacionales y difusión de políticas: el caso de la transversalización de género. En M. A. true, *Michael Allen Mintrom&Jacqueline Marie True* (págs. 45, 27-57). *International Studies Quarterly*.
- Mies. (1986). *Patriarchy and Accumulation: Women in the International Division of Labor*.
- Milos, P. (2007). *Historia y memoria: 2 de abril de 1957*. Santiago: LOM Ediciones.
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2018). *Politica de equidad de género en transportes*. Santiago.
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2018). *Política de Equidad de Género en Trasportes*. Santiago.
- Monser, C. (1991). *La planificación de género en el tercer mundo: enfrentando las necesidades prácticas y estratégicas del género*. Lima.
- Mundial, B. (2011).
- Nightingale, C. (2012). *Segregacion: Una historia global de la division de las ciudades*. . Chicago: University of Chicago Press.
- Observatorio contra el acoso Chile. (2015). *Observatorio contra el acoso Chile*. Obtenido de Observatorio contra el acoso Chile: <https://www.ocac.cl/>

- Okin, S. M. (1996). Desigualdad de género y diferencias culturales. En C. Castells, *perspectivas feministas en teoría política* (pág. 191). Barcelona: Paidós.
- ONU Mujeres. (s.f.).
- ONU Mujeres. (2015). *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y niñas en el transporte público de la ciudad de México*. Ciudad de México.
- Organizaciones., V. (2006). *Informe Sombra CEDAW*. Santiago Chile.
- Ortí, A. (1998). *La apertura y el enfoque cualitativo o estructural: la entrevista abierta*. Madrid, España: Alianza editorial.
- Ortiz, A. (2007). *Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano*. Bogota, Colombia: Universidad del Rosario.
- Orum, A., & Chen, X. (2003). *El mundo de las ciudades: lugares en perspectiva comparada e histórica*. Malden: Blackwell.
- Paramo, P., & Burbano, A. (2007). *La experiencia de la mujer en el espacio público a partir del rol social*. Colombia: Revista Pre-til.
- Park, R. (1926). *La comunidad urbana como patrón espacial y orden moral*. Chicago.: The University of Chicago Press.
- Parsons, T. (1951). *El sistema social*. London.
- Pecqueur, B. (2000). *El Desarrollo local*. Paris: La Découverte & Syros.
- Pecqueur, B. (2009). Del agotamiento a la sublimación: ¿sigue siendo útil la noción de territorio? *geografí, eocnomía, sociedad*, 11(1), 55-62.
- Perez, E. (2007). *Algunos elementos de analisis de la nueva ruraldiad en América Latina*. Perú: CENTRO IDEAS.
- PNUD Chile. (2006). *GUÍA PARA LA TRANSVERSALIZACIÓN DE GÉNERO*. Santiago.
- Prévôt-Schapira, M.-F. (2000). Fragmentación, segregación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires. *Economía, Sociedad y Territorio*, 2(7).
- Publimetro. (29 de Octubre de 2014). Pudahuel es una de la comunas con mejor desarrollo urbano planificado de la Región Metropolitana. *Publimetro*.
- Quijano, A. (2000). Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. En E. Lander, *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales* (págs. 122-151). Buenos Aires: CLACSO.
- Rainero, L. (2001). *Una mirada de genero a los asentamientos humanos. Medio ambiente y urbanizacion: Gestion urbana, Genero y programas sociales*.

- Ramón, A. (2000). *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Editorial Sudamericana.
- Revesz, B., & Oliden, J. (Agosto de 2003). Ordenamiento territorial y desarrollo regional. *Foco descentralista*(2).
- Rodriguez Gomez , G., Gil Flores, J., & Garcia Jimenez, E. (1996). *Introducción a la investigación cualitativa*. Granada.
- Rubin, G. (1986). *El tráfico de mujeres: notas sobre la economía política del sexo*. México: Revista Nueva Antropología.
- Sabatini, F. (1999). *Tendencias de la segregación residencial urbana en Latinoamérica: reflexiones a partir del caso de Santiago de Chile*.
- Saunders, P. (1986). *Teoría social y cuestión urbana*. Londres: Routledge.
- Saunders, P. (1986). *Teoria social y la cuestion urbana*. London, Routledge.
- Schejtman , A., & Berdegú, J. (2004). *Desarrollo territorial rural*. RIMISP, DEBATES Y TEMAS RURALES N°1.
- Schlotfeldt, C. (1998). *Regionalistas y ambientalistas; un encuentro en el territorio*". Santiago: Instituto de Estudios Urbanos, Pontifica Universidad Católica de Chile.
- Schlotfeldt, C. (2000). El Ordenamiento Territorial en Chile: Desafíos y urgencias para el tercer milenio. En A. & Cáceres. Santiago: Ediciones Universidad Catolica de Chile.
- Schneider, S., & Tartaruga, I. (2006). *Territorio y enfoque territorial: de las referencias cognitivas a los aportes aplicados al análisis de*. Buenos Aires: Ciccus.
- Schwartz, H. (1984). *sociología cualitativa*. Mexico : trillas.
- Scott, J. (1986). *Género: una categoría útil para el analisis historico* . Oxford: Dictionary of Modern English Usage.
- Segura, R. (2014). El espacio urbano y la (re)producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución de ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas. DesiguALdades.
- SERMAN. (2007).
- SERNAM. (2005). *Plan de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres 2000 - 2010: evaluación primera fase 2000-2005*. Santiago.
- SERNAM. (2012).
- Sheller, M. (2008). *Movilidades de género*. En: Uteng, T. P. y Cresswell, T. (Eds) *Movilidades de género*.
- Simon, H. (1977). *La nueva ciencia de la decisión gerencial*. Buenos Aires.

- Soja, E. (2000). *Postmetrópolis: estudios críticos de ciudades y regiones*. Blackwell Publishers.
- Soto, P. (Septiembre-Diciembre de 2016). Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos. *Adamios*, 13(32), 37 - 56.
- Stolcke, V. (2004). *La mujer es puro cuento: La cultura del género*. España: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Stolcke, V. (2004). *La mujer es puro cuento: La cultura del género*. Barcelona: Universidad Autonoma de Barcelona. .
- Taylor, S., & Bogdan, R. (1984). *Introducción a los métodos cualitativo de investigación*. Barcelona: Paidós.
- Techo Chile. (2013). *Informe vivienda* . Santiago.
- Terán, F. (1983). *La ordenación territorial: Evolución y crisis de los fundamentos teóricos*. En: “Curso de ordenación del territorio”, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid.
- Tilly, C. (2000). La desigualdad persistente. Manantial.
- Unidad de Género Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en Lallement. (2013).
- Unidad de Género, MTT en Jaimurzina, Muñoz y Perez ONU Mujeres. (2017)
- Urry, J. (2007). *Movilidades*. Cambridge: Polity Press.
- Virost, D. (2014). *Formulación de Propuestas de Instalación de la Oferta Programática del FOSIS en Territorios Vulnerables*. Santiago .
- Vogel, L. (2000). "Revisión del trabajo doméstico" *Ciencia y sociedad* vol. 64.
- Wallerstein, I. (1983). “Las tres instancias de hegemonía en la historia de la economía mundial capitalista”. *International Journal of Comparative Sociology*, pág. 24.
- Walsh, M. (2009). *Género y viajes: movilizando nuevas perspectivas sobre el pasado*.
- Zunino, D. (Mayo - Agosto de 2018). Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. *Revista de Sociología Tempo USP*, 30(2), 35 -54.

Anexos

1) Instrumento de investigación

Pauta de entrevista.

Edad			¿Qué edad tiene?
Estado Civil			¿Tiene pareja? ¿Hijos?
Grupo familiar			Quiénes conforman su grupo familiar? (con los que comparte residencia y/o tiene responsabilidades de cuidado y/o económicas)
Sector de residencia en la comuna Pudahuel			A) Norte B) Sur C) Rural
Capitales	Cultural	Años de estudio	¿Cuál es el último nivel educativo que aprobó? ¿Cuál es el último curso que aprobó?
	Económico	Ingresos Propiedades: tierras, casas, posibilidades de invertir, ahorros, entre otros.	Nivel de remuneración suyo y de su grupo familiar Menos de 205.000 Entre 206.000-500.000 Entre 501.000 -900.000 Entre 901.000-1.400.000 Entre 1.401.000 – 2.000.000 Entre 2.001.000- 2.700.000 Más de 2.7millones

La primera pregunta tiene que ver con describir los patrones de desplazamiento laboral de mujeres trabajadoras de los sectores norte sur y rural de la comuna Pudahuel.

1.- ¿Me podría señalar el lugar donde inicia su traslado hacia su trabajo y dónde termina?

- 2.- ¿Cuántas locomociones usted debe tomar para realizar ese traslado?
- 3.- ¿Cuánto demora regularmente en esos trayectos?
- 4.- Luego del estallido social ¿usted tuvo que modificar su trayecto?
- 5.- ¿Cuenta con alternativas para su movilización desde su hogar hacia y desde su lugar de trabajo (cantidad de líneas de micro, colectivos, metros, micros interurbanas, etc.)? ¿Las usa?
- 6.- ¿Usted en qué situaciones usted usa este transporte, todos los días para ir a trabajar?
- 7.- ¿Considera que las infraestructura, frecuencia, seguridad y conectividad del transporte público varían dependiendo de la comuna? Explique. ¿En qué varían y por qué, cree usted?
- 8.- ¿Respecto a la infraestructura usted cree que tanto los paraderos, como las micros y metros son distintos en la comuna que usted vive y en la comuna que usted trabaja?
- 9.- ¿Respecto a la seguridad usted cree que es menos seguro que en otras comunas?
- 10.- ¿Usted cómo hace frente a esas situaciones, por ejemplo, usted me habla de las distancias que hay entre los paraderos, qué pasa ahí cuando se pasa un paradero?
- 11.- ¿Cuáles son las estrategias que usted realiza para sobrellevar un momento crítico personal que afecte directamente sus traslados en transporte, como por ejemplo, cuando usted se enfrenta a situaciones extra programáticas, eventos en el trabajo, horas extras, o cualquier eventualidad que se escape a la normalidad de un recorrido diario. ¿Cómo qué estrategias aplica?

12.- ¿Entonces pasado este horario de caducidad del transporte público, usted debe ocupar aplicaciones?

13.- ¿Se ha visto en la eventualidad de tomar otro transporte, porque el metro se ha cerrado y ya no cuentas con ese transporte?

14.- Durante los traslados en transporte público, ¿Qué actividades realiza, por ejemplo, lecturas, escuchar música, descanso, siestas, entre otras cosas?

15.- ¿Considera que aprovecha ese tiempo o lo considera un tiempo perdido?

16.- ¿En un día común por ejemplo ahora donde las cosas ya se han normalizado dentro de todo, crees que es tiempo perdido o crees que es algo normal o regular?

17.- ¿Qué elementos considera que debería mejorar el sistema de transporte público en Pudahuel, para asegurar un traslado eficiente?

18.- ¿Considera, en su experiencia, que las decisiones de su vida cotidiana son influenciadas por la disponibilidad y frecuencia del transporte público? (*Cómo horarios para salir y volver, como ir o no a un lugar, etc.)

19.- ¿Considera que la red de transporte conecta a las personas de distintas comunas? ¿De qué manera? ¿Y siente que hay diferencias por comuna?

20.- ¿Considera que en su comuna o sector donde vives existen suficientes servicios como centros de salud, centros recreacionales, centros educacionales, bancos, o entre otros? Si es así, ¿son de fácil acceso con el transporte disponible en la comuna o cuesta también llegar hasta esos lugares?

21.- ¿Usted opta por servicios locales o prefiere los de otra comuna?

22.- Respecto a la experiencia de traslado laboral. ¿Usted cree que la experiencia de traslado laboral en el sistema de transporte público varía entre los distintos géneros?

23.- ¿Existe una sensación de vulnerabilidad en el transporte público?

24.- ¿y para enfrentarlas tienes que realizar las estrategias que me mencionaste recientemente?

25.- ¿Considera usted que el sistema de transporte público toma en cuenta las distintas necesidades de sus usuarios? Por ejemplo las necesidades de (mujeres, hombres, niños, personas en situación de discapacidad, tercera edad). -¿Cómo cree usted que se podría mejorar?

26.- ¿Cree que el sistema de transporte cumple con las necesidades para movilizar a las mujeres?

27.- ¿Cómo afecta a usted el hecho de que el servicio de transporte en Metro respectivamente, no cuente con baños públicos en caso de cualquier emergencia o cuando usted ha tenido que viajar con sus hijos y no cuenta con este servicio?

Considerando la doble jornada laboral y de cuidados impuesta socialmente y asumida por muchas mujeres aún hoy.

28.- ¿Usted considera que la carga doméstica en su hogar está distribuida entre todos los integrantes de su hogar?

29.- ¿Usted siente que la carga doméstica está más cargada a su responsabilidad?

30.- ¿Cuánto tiempo dedica usted a labores domésticas en su hogar?

31.- ¿Influye su carga doméstica en sus estrategias de transporte o como usted tiene que transportarse los horarios en que sale, o los horarios en los que tiene que volver para encargarse de las tareas del hogar?

Respecto a la Clase.

32.- ¿Qué porcentaje de su ingreso mensual destina a movilización?

33.- ¿Considera que este porcentaje influye en sus decisiones de transporte? Por ejemplo la cantidad de veces que usted deba utilizar el transporte al mes.

34.- ¿Usted cree que el valor del pasaje es equivalente al servicio que ofrecen?

35.- ¿Cree que los recursos económicos de una comuna influyen en la infraestructura y facilidad de acceso al sistema de transporte público?

36.- ¿Crees que dentro de las soluciones que podría dar la municipalidad frente a la problemática del transporte ayudaría la instalación de buses de acercamiento a centros de salud a colegios y estaciones de metro como se ha implementado en otras comunas?

37.- ¿Cree que los buses de acercamientos podrían ser la solución a lo que usted describe?

38.- Para terminar, ¿quiere usted agregar algo sobre su experiencia en el transporte público que no le hayamos preguntado?

2) Carta consentimiento



Formulario de consentimiento informado para entrevistas.

Proyecto de tesis: Estudio de Desigualdad Territorial: experiencias de mujeres trabajadoras de la comuna de Pudahuel en el sistema de Transporte público Santiaguino.

Investigadoras responsables: Paz Trinidad Báez Morales, Maira Fernanda Basualto García.

Profesora guía: Claudia Mora del Valle. Doctora en Sociología por la Northeastern University, EE.UU.

Por medio de este conducto se solicita su participación en un proyecto de investigación llevado a cabo por las investigadoras Paz Trinidad Báez Morales, Maira Basualto García, aspirantes al título de Licenciatura en Sociología de la Universidad Academia de Humanismo Cristiano. Esta investigación es un proyecto de tesis de la Escuela de sociología promoción 2015, para optar al título de la carrera de pregrado.

En este estudio están participando 2 estudiantes tesistas de la Escuela de Sociología.

Propósito del estudio: Explorar la desigualdad urbana, presente en el sistema de transporte público y cómo aquella profundiza las desigualdades de clase y género de mujeres de trabajadoras de estratos bajos de la comuna de Pudahuel.

Su participación en este estudio es voluntaria. El método de selección de las entrevistadas es a través del sistema de muestreo no probabilístico.

Le invitamos a participar en este estudio compartiendo sus experiencias como usuarias del transporte público. Para ello, se le pedirá relatar sus experiencias en sus traslados laborales, y las estrategias que usted desarrolla a diario para sobre llevar dicho desplazamiento. Esta entrevista durara aproximadamente una hora. Le solicitamos reunirnos con usted por una vez en el lugar que le sea más conveniente. Usted puede detener el relato de sus experiencias

como usuaria del TP en el momento que estime conveniente. Con su permiso, nos gustaría usar una grabadora de audio. Sin embargo, puede participar de esta entrevista sin ser grabada. La información obtenida será usada con fines académicos. Las identidades de las entrevistadas son confidenciales.

RIESGOS Y PREJUICIOS POTENCIALES ninguno.

VENTAJAS POTENCIALES PARA LOS SUJETOS Y/O A LA SOCIEDAD. Usted no tendrá ningún beneficio por participar, pero nos ayudara a aportar en el conocimiento de la desigualdad urbana, presente en el sistema de transporte público y cómo aquella profundiza las desigualdades de clase y género de mujeres de trabajadoras de estratos bajos de la comuna de Pudahuel.

REMUNERACION. Usted no recibirá remuneración por participar en este proyecto de investigación. En caso de incurrir en gastos de transporte o alimentación con motivo de esta entrevista, se le reembolsara los gastos en que ha incurrido.

CONFIDENCIALIDAD. La conversación será totalmente confidencial. Si bien estas serán grabadas y transcritas, se registrara solo el nombre de pila del entrevistado en la grabadora y cambiara el nombre de pila en cualquier trabajo escrito que utilice estos datos.

PARTIPACION Y RETIRO. Cualquier dato o respuesta revelada será confidencial con respecto a su identidad. Su participación en el proyecto es voluntaria y usted puede dejar de involucrarse en la investigación en el momento que desee.

ACCESO A LOS RESULTADOS DE ESTUDIO. Los resultados del estudio serán publicados en un informe final que se entregara a la Escuela de Sociología de la Universidad Academia de Humanismo Cristiano y que será de conocimiento público. Asimismo, los resultados serán parte de diversas publicaciones académicas. El estudio es de carácter académico, no periodístico.

DERECHOS DE LOS SUJETOS DE INVESTIGACION. Usted puede retirar su consentimiento en cualquier momento y terminar así su participación en el estudio. Usted puede pedir copia de los informes que esta investigación genere. Las grabaciones de audio serán guardadas hasta la finalización de este proyecto con la entrega y aprobación del informe

final. Hasta ese entonces, las grabaciones de audio serán guardadas por las responsables del estudio y por la Escuela de Sociología en el caso de ser necesario.

Si tiene inquietudes sobre la investigación, puede consultar a las investigadoras responsables, Paz Trinidad Báez Morales, telf.: 984865643; Maira Basualto García, telf.: 955243032; Bárbara Carreño Soto, telf.: 997948687. Usted tiene derecho a recurrir a la Escuela de Sociología en caso de dudar o sentir sus derechos vulnerados.

CUSTODIA DE DATOS: Las transcripciones de las entrevistas se mantendrán en resguardo por las investigadoras responsables y la Escuela de Sociología de la Universidad Academia de Humanismo Cristiano. El análisis de los datos (transcripciones entrevistas) codificados, se utilizarán en la elaboración de tesis de pregrado para la obtención del título de Licenciatura en Sociología. En caso de necesitar estos datos para otro estudio, se solicitará nuevamente el consentimiento de la entrevistada.

FIRMA DEL PARTICIPANTE: Por lo tanto, le hago saber de nuestro pleno conocimiento de la naturaleza y los alcances de mi participación en el proyecto como se especificó anteriormente. He contestado a las preguntas a mi satisfacción. De esta manera doy mi consentimiento para participar en el proyecto, la cual ha expresado en la presente copia y de la cual se me otorgará una copia.

Nombre del participante: _____.

Marque lo que corresponda: esta entrevista puede SER_____NO SER_____ grabada (audio)

FIRMA DEL PARTICIPANTE

_____.

FIRMA DE LAS INVESTIGADORAS

_____.

_____.

_____ FECHA.