



INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS

Caminar en la Periferia y en la Centralidad, experiencias de movilidad cotidiana de mujeres de Santiago. Una Aproximación desde la Ciudad Inclusiva y la Justicia de Género.

Tesis presentada por Acoyani Adame Castillo para obtener el grado académico de
Magister en Desarrollo Urbano

Profesora Guía: Caroline Stamm

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales

Pontificia Universidad Católica de Chile

21 de Enero del 2019

Imagen: Elaboración propia



Caminar en la periferia y en la centralidad, experiencias de movilidad cotidiana de mujeres de Santiago. Una Aproximación desde la Ciudad Inclusiva y la Justicia de Género.

Tesis presentada por Acoyani Adame Castillo para obtener el grado académico de Magister en Desarrollo Urbano

Agradecimientos

A mis amigos de Santiago, a mis padres Isabel y Domingo, a mis hermanos, a Simón Jara. A mi profesora guía, Caroline Stamm quien me acompañó de la mejor forma en este proceso. A Liliana De Simone, Paola Jirón, Carme Miralles, Zaida Muxi, Ana Falú, por transmitirme el interés en los estudios de género en el urbanismo. Al Instituto de Estudios Urbanos UC, a Puentes UC. A la AGCI y AMEXCID. Pero sobre todo, agradezco a las mujeres caminantes que participaron de esta investigación y a todas las otras mujeres que, desde distintos frentes trabajan en búsqueda de una ciudad más inclusiva para todos. **Son** y serán siempre un impulso.

RESUMEN

La tesis tiene como objetivo comprender las experiencias de caminata dentro de las prácticas de movilidad cotidiana de mujeres que habitan la periferia y la centralidad de la ciudad de Santiago de Chile, en relación a las infraestructuras para la movilidad que existen en cada comuna. Se parte de la hipótesis que la estructura urbana determina y condiciona un tipo de movilidad, que la experiencia del caminar es distinta de acuerdo a la morfología del espacio público y las infraestructuras como calles, veredas, pasarelas y bajo puentes. Que caminar en la periferia se da en condiciones de limitación o desigualdad, ocasionado por la falta de una planificación urbana y de la movilidad inclusiva y con enfoque de género. El estudio se enmarca en el nuevo paradigma de la movilidad que prioriza los modos activos como la caminata, la bicicleta y el transporte público. Un paradigma que entiende a la movilidad como una experiencia de estar y acceder a la ciudad, que se inserta en un modelo de ciudad compacto e inclusivo, contrario al modelo urbano expansivo y funcionalista vigente en la mayoría de ciudades de América Latina. Se propone analizar estas movilidades desde un enfoque de justicia de género, ya que la experiencia urbana de movilidad no es neutra al género. Para tales fines se plantean dos casos de estudio, en los que se analizaron las experiencias cotidianas de ocho mujeres de El Bosque y Providencia, a través de tres técnicas cualitativas de investigación, la bitácora “Mi caminata”, la Auditoría de Caminabilidad con Perspectiva de Género y entrevistas semiestructuradas a funcionarios. A partir de este trabajo se indica que variables como el costo, el tiempo, la proximidad, la accesibilidad, la calidad de las infraestructuras son dimensiones claves para comprender la experiencia cotidiana de las mujeres. Estas reflexiones se plantean como recomendaciones a atender por los estudios urbanos y finalmente se señalan tres compromisos para incluir un urbanismo género consciente en las ciudades.

PALABRAS CLAVE

caminata, movilidad cotidiana, movilidad del cuidado, ciudad inclusiva, justicia de género, perspectiva de género.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	8
1.0 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	
1.1 Planteamiento del problema	9
1.2 Hipótesis.....	12
1.3 Pregunta de investigación	12
1.4 Objetivos del estudio	12
1.5 Casos de estudio	13
2.0 MARCO TEÓRICO	
2.1 Nuevo paradigma de la Movilidad, de Transporte a Experiencias.	19
2.2 Las Mujeres en el nuevo paradigma de la Movilidad a Escala Humana.	20
2.3 Planificación de la Movilidad Urbana desde la Justicia de Género como un camino hacia la Ciudad Inclusiva.	23
3.0 METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN	
3.1 Enfoque metodológico	26
3.2 Estrategias de investigación.....	27
4.0 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	
4.1 Movilidad y género en las comunas de Providencia y El Bosque.....	29
4.2 Ocho experiencias de caminar por la ciudad	36
4.3 Movilidad e Infraestructuras: estado y percepción en Providencia y El Bosque.....	47
4.4 Ejes de reflexión en torno a políticas de justicia de género y movilidad.....	56
5.0 CONCLUSIÓN.....	59
6.0 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	62
7.0 ANEXOS.....	65

LISTA DE ILUSTRACIONES

Figura 1.	Distribución socioeconómica de Santiago en 2011	13
Figura 2.	Infraestructura de transporte de Santiago.....	14
Figura 3.	Ubicación de comunas según índices de caminabilidad	16
Figura 4.	Localización de casos de estudio.....	17
Figura 5.	Justicia de Género aplicado a la Ciudad.....	24
Figura 6.	Enfoques de movilidad.....	26
Figura 7.	Bitácora “Mi Caminata”	28
Figura 8.	Mejoras del plan de movilidad sustentable de Providencia.....	34
Figura 9.	Izquierda, auditoría El Bosque, derecha, auditoría en Providencia.....	47
Figura 10.	Recorrido de la auditoría realizada en El Bosque.....	49
Figura 11.	Recorrido de la auditoría realizada en Providencia.....	50
Figura 12.	Pasarela y estado de las veredas en El Bosque.....	52
Figura 13.	Izquierda, veredas de Providencia, derecha, paradero en El Bosque.....	53
Figura 14.	Izquierda, paso peatonal en El Bosque, derecha paso peatonal en Providencia.....	53
Figura 15.	Familia esperando cruzar la calle y ciclistas sobre la calle en El Bosque.....	54
Figura 16.	Mural realizado por mujeres que participan en el Centro de la Mujer de El Bosque.....	55

LISTA DE TABLAS

Tabla 1.	Mujeres, caminata y transporte público.....	14
Tabla 2.	Sustentabilidad en Santiago.....	15
Tabla 3.	Movilidad del cuidado.....	15
Tabla 4.	Relación de objetivos y estrategias de investigación	27
Tabla 5.	Puntajes máximos por indicador para la auditoría.....	48
Tabla 6.	Calidad del espacio según puntajes de la auditoría.....	48
Tabla 7.	Evaluación de la auditoría según las participantes de Providencia y El Bosque.....	51

LISTA DE ABREVIACIONES

BID : Banco Interamericano de Desarrollo

EOD :Encuesta Origen Destino

CEPAL : Comisión Económica para América Latina y el Caribe

ICVU : Índice de Calidad de Vida Urbana Comunas y Ciudades de Chile

PLADECO: Plan de Desarrollo Comunal

PRC: Plan Regulador Comunal

INE: Instituto Nacional de Estadísticas

SECPLAN: Secretaria Comunal de Planificación

DOM : Dirección de Obras Municipales

GIZ: Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional

SERNAMEG : Servicio Nacional de la Mujer y la Equidad de Género

CESFAM: Centro de Salud Familiar

SUTP: Proyecto de Transporte Urbano Sostenible

INTRODUCCIÓN

Esta investigación se propuso analizar la pertinencia de la articulación entre los estudios de movilidad, la planificación urbana y el género hacia un modelo de movilidad sostenible. La autora, si bien tenía conocimiento de la movilidad, por su experiencia como activista, nunca había trabajado sobre género, de manera que, al inicio partí de mis propios hábitos de movilidad. Lo que significó un reto inicial, se transformó en el transcurso de este trabajo, como una interrogante acerca de los modos en que el género es un elemento crucial en la movilidad. Por lo que de forma creciente, he adquirido una cierta consciencia en que sí hay diferencias entre cómo nos movemos, hombres y mujeres y diferencias aún entre los hombres y mujeres, edad, lugar de residencia, clase, etc. Sin embargo nunca sentí tanto las diferencias, hasta tener una experiencia de caminar en una ciudad con privilegios. Vivir en la comuna de Providencia y caminar unos minutos y encontrar todo lo que necesitaba, educación, recreación, comercio, salud, era algo nuevo en mi cotidiano. Así empecé a interesarme por conocer experiencias de conocidas de la ciudad, explorar otras partes de la ciudad y observar que sólo en pocas comunas, pasaba lo mismo. Poco se ha discutido con respecto a cómo se viven o utilizan las infraestructuras para la movilidad en la ciudad, cómo estas afectan o benefician a los ciudadanos. Este fue uno de los motivos, por los que me interesó investigar sobre cómo otras mujeres vivían la ciudad.

La tesis se desarrolla en un momento crucial para los estudios de género en la planificación urbana de las ciudades, ya que desde distintos sectores hay un interés por visibilizar la importancia de la articulación de estas temáticas, que por mucho tiempo estuvieron aisladas. Se está generando un debate tanto desde la academia, como de organismos internacionales como ONU Hábitat, la CEPAL, el BID y la agencia alemana GIZ; y de colectivos urbanos como el Col.lectiu Punt 6, Liga Peatonal en México, el Laboratorio Cambiarnos en Santiago, SampaPé en Brasil, entre muchos otros.

Además se da en el marco de uno de los movimientos más significativos para este siglo, que es el movimiento feminista, que en esta cuarta ola, está discutiendo otras posibilidades de hacer ciudad, poniendo en la agenda cuestiones urbanas que inciden en la vida de las mujeres. Por algo se ha señalado, que “la reconquista peatonal será feminista o no será” (Liga Peatonal). Este contexto también significó un reto, ya que varios investigadores plantean que hoy en día la academia habla de género y no de feminismo por ser un término más correcto e incluyente “género suena más neutral y objetivo que mujeres” y “parece ajustarse a la terminología científica de las ciencias sociales y se desmarca así de la (supuestamente estridente) política del feminismo” (Scott en Fabbri 2017). Esta reflexión también me lleva a considerar la relevancia de estudios sobre experiencias de movilidad cotidiana con participantes hombres y mujeres, ya que como señala Walsh (1996) los patrones de movilidad son los que se ven más influidos por el género. Para los fines de la investigación, decidí trabajar solo con mujeres, cabe hacer mención, el reconocer que las mujeres participantes de este estudio no representan a “todas las mujeres”; a pesar de ello, sus experiencias relatadas son representaciones de una parte de la realidad que viven algunas mujeres de esta ciudad. Por lo que este trabajo busca aportar al debate de la academia en los trabajos cualitativos que se realizan sobre caminata y género.

1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Planteamiento del problema

El caminar femenino suele ser, por cierto, entendido como una performance más que un transporte, e implica que las mujeres no caminan para ver sino para ser vistas...

(Solnit,R, 2015).

Hoy en día, las ciudades en América Latina se desarrollan en torno a un modelo urbano extensivo Miralles (2002), que promueve la ciudad funcional, la ciudad expandida y fragmentada. Debido a que hay una ruptura entre los espacios productivos y reproductivos, esto corresponde a lo que se señala: “La localización diferenciada y fragmentada de las actividades y de los servicios en el espacio, originada por la ruptura entre la esfera de la producción y de la reproducción (Harvey, 1989), o por la separación espacial y temporal entre diversas actividades cotidianas” (Ciuffini 1993 en Miralles Guasch Carme, 1998, p. 123). Jirón y Mansilla (2014, p. 13) denominan a este modelo urbano “Urbanismo Fragmentador” y señalan que es “aquella práctica de intervención urbana (pública y privada) que fragmenta la vida cotidiana de los habitantes urbanos”

La configuración del espacio urbano en la ciudad funcionalista provoca desigualdades de accesibilidad, conectividad y uso del tiempo entre sus ciudadanos, afectando en mayor porcentaje a las mujeres. Como señala Falú (2018,p.4) las metrópolis son territorios urbanos complejos fragmentados y de grandes desigualdades, marcados por brechas entre riqueza y pobreza, de derechos a la vivienda, a los servicios, a las infraestructuras, y al transporte accesible y seguro. En estas metrópolis viven gran parte de las 3.688 millones de mujeres del mundo, las cuales, según el mapa global de la desigualdad sufren una mayor pobreza que los hombres.

Este modelo reproduce los roles históricamente asociados a la mujer que son los reproductivos y al hombre los productivos, es decir que el lugar de la mujer es el espacio doméstico y el hombre la ciudad. En este sentido, la planificación urbana no está reconociendo los usos y prácticas que hoy en día tienen las mujeres y hombres en la ciudad, ya que esos roles se están transformando cada vez más, pero siguen en desigualdad de condiciones, por ejemplo, las mujeres siguen trabajando en los sectores informales como señala Falú (2018,p.5).

En términos de movilidad, las políticas de la ciudad funcionalista pueden promover experiencias justas o desiguales para sus ciudadanos, sobre esto Jirón y Mansilla (2014,p.13) distinguen que se reconocen por lo menos tres formas de intervenciones urbanas que fragmentan la experiencia urbana. La primera, se relaciona con las estructuras discontinuas y la extensión urbana, producto de la expansión inmobiliaria y el despliegue de mega infraestructuras. La segunda es la automovilización de la ciudad, promocionada por políticas públicas de desarrollo urbano, así como producto de un sistema de transporte público deficiente en ciertas áreas de la ciudad en términos de conectividad, accesibilidad y frecuencia. La tercera forma de intervención se relaciona con la mala calidad de las intervenciones urbanas marcadamente diferenciadas según zonas de la ciudad, tanto en los barrios como en las diversas etapas de los trayectos, acentuando condiciones de precariedad en la experiencia del viaje e imponiendo barreras para el desplazamiento. La caminata es una forma de movilidad que se ha visto más afectada por estas fragmentaciones urbanas, ya

que la ciudad funcional privilegia la movilidad en cuanto a velocidad e infraestructura para el transporte motorizado. En este sentido, Miralles (2012,p.156) señala que este modelo funcionalista está en crisis y que se está reelaborando un nuevo modelo socio territorial intensivo o compacto, en el que junto al coste de la movilidad, al espacio como recurso limitado y a la calidad de vida, se incluyen y también la intensidad de las relaciones sociales y el uso democrático del espacio público.

Así mismo se ha señalado que “este modelo promovido por los planificadores y gestores políticos ha tenido un tono universal, que en realidad se trataba de un sujeto masculino, por lo que la utilización del género como categoría de análisis permite desmontar los supuestos que han marcado la teoría y la práctica”(Fainstein, Servon, 2005 en Zucchini, 2015 ,p.34). También desde la geografía feminista Massey (1994), Wachs (1996) y Mc Dowell (1999) señalaban que nuestros grados de movilidad se estructuran sobre la base del género y que se hace en distintas formas, variando de cultura a cultura y con el tiempo.

En este modelo compacto, la movilidad aparece como la oportunidad para ser el medio que permita eliminar dichas inequidades urbanas y permitir un acceso justo y equitativo a la urbe para todos sus ciudadanos. Junto a éste aparecen nuevos enfoques y paradigmas para entender a la movilidad desde la ecología, la sustentabilidad y la justicia de género. La separación entre los roles reproductivos y productivos de la ciudad funcional provocó un acceso desigual a la ciudad para las mujeres y las obligó a asumir nuevas formas para moverse en la ciudad limitándose a lo que ésta les permitía. Como señala De Madariaga (2004,p106) “Como consecuencia de sus nuevas demandas de autonomía personal y de su incorporación al empleo remunerado, las mujeres tienen necesidades que chocan con la estructura física de las ciudades”.

Las pautas de movilidad de las mujeres suelen asociarse a una escala del territorio que es el barrio, por lo que las distancias cortas permitían usar la caminata, transporte público o bicicleta que en un modelo de ciudad compacto son los modos ideales para desplazarse. Sin embargo, estos desplazamientos no son los mismos para todas las mujeres, dependen de su lugar de residencia. Una mujer de la periferia urbana tendrá pautas diferentes a las de la mujer de un barrio central, por las características del entorno urbano que pueden aumentar o limitar la movilidad a ciertas zonas, horarios, espacios. Como señala Falú (2018,p.5) “las mujeres precarizadas laboralmente en su mayoría viven en la periferia de las grandes metrópolis, zonas con carencia de servicios, mayor distancia de recorridos y aumento en la dependencia al transporte público. La extensión de las metrópolis y su fragmentación aumentan la dependencia de las mujeres del transporte público y posicionan al mismo como variable de inclusión o exclusión social al incidir en la accesibilidad a los bienes urbanos y, por consiguiente, en su calidad de vida” Por lo que el acceso a la ciudad, si ya es una experiencia desigual para la mujer, lo es más para aquella que vive en la periferia urbana. Considerando estos antecedentes podemos hablar de la importancia que tiene, en términos de necesidad y pertinencia social que las ciudades incorporen la movilidad de las mujeres en la planificación urbana desde un enfoque de género. Como señala Miralles (1998,p.129) “son las mujeres las que están reivindicando un nuevo paradigma de la movilidad desde la sustentabilidad, es en este punto donde las características de la movilidad atribuibles a las mujeres (menos distancia, más cerca de casa y transportes más ecológicos) pasan a ser el modelo óptimo que dibujan las nuevas tendencias de la planificación urbana”.

Por su parte De Simone (2018,p.245) “Mujeres y hombres poseen niveles de acceso a servicios e infraestructura que no son discutidos a la hora de planificar la ciudad. Dichas tareas tienen una representación espacial y territorial, y un impacto económico que no es medido y, por tanto, subrepresentado como actividad al momento de planificar la ciudad”.

En la actualidad, las pautas de movilidad de las mujeres en las ciudades indican que éstas usan modos de transporte no motorizados. Para Santiago de Chile, el reporte El porqué de la relación entre género y transporte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) indica que la repartición modal de las mujeres se divide de la siguiente manera, un 68% utiliza transporte público, un 55,30% camina y un 3% usa la bicicleta. De Simone (2018, p.245) señala que: “existen sesgos de género implícitos en la recolección, análisis y representación de los datos, lo que contribuye a la invisibilización y subrepresentación de las dimensiones de género en el transporte urbano”. Agrega más adelante que: “las mujeres son las mayores usuarias de transporte público, donde sus patrones de viaje en la ciudad tienden a formar polígonos, no son bidireccionales y que las actuales encuestas de Origen-Destino omiten la Movilidad del Cuidado que son los viajes asociados a la salud, compras y visitas, ya que no son reconocidos y equivalen a un 65,5% (EOD2012) de los viajes totales” (p.246). A su vez la encuesta nacional sobre uso del tiempo del Instituto de Nacional de Estadísticas, señala que en un día tipo, las mujeres destinan en promedio a nivel nacional 5,89 horas al trabajo no remunerado, mientras que los hombres destinan 2,74 horas.

Así mismo el estudio de mujer, seguridad y transporte público “Ella se mueve segura” indica que a partir de una encuesta que se realizó a distintos Santiaguinos, el 70% cambiarían de modo de transporte si pudiera, un 33% cambiaría a automóvil, un 20% a colectivo y un 12 % a bicicleta. Se les preguntó por qué preferirían cambiarse a automóvil y un 37% de las mujeres cambiaría por rapidez, 31% por seguridad y un 22% por comodidad. Señalan que las mujeres enseñan a sus hijos, y especialmente sus hijas, a evitar el transporte público. Este dato es inquietante, ya que como señala Miralles (1998,p.127) “muchas de la literatura feminista, sobre movilidad y género, valora estos cambios como positivos, ya que estas nuevas pautas de movilidad garantizan mayor libertad, mayor inserción laboral y social y pueden impedir la marginación y las limitaciones que muchas veces se les impone a las mujeres (Coutras, 1993; Pickub 1985). Sin embargo esta valoración positiva implica que el modelo masculino es la pauta de desplazamiento óptima y por lo tanto a imitar. La mujer incrementa su participación en el mundo exterior en la medida que adopte las pautas de desplazamiento que hoy caracterizan a los hombres en la ciudad”. Estos datos nos indican que si la planificación urbana continúa excluyendo las prácticas de movilidad de las mujeres no podrá avanzar hacia un modelo compacto e inclusivo. Ante esto Miralles (1998,p.129) propone que “desde la perspectiva del género y de la ecología urbana se deben hacer análisis de la movilidad urbana y de los desplazamientos de las personas valorando el tiempo, que la ciudad no debe ser rápida sino accesible”.

Una planificación que no incluye de forma explícita una perspectiva de género sostiene la idea de que la población y grupos involucrados tienen características y condiciones homogéneas; que sus problemas, necesidades e intereses son los mismos; una planificación que no considera de forma diferencial los intereses y necesidades estratégicas de hombres y mujeres tiende, a mantener las brechas de género aunque, más bien, las acentúa (CIM/OEA2010 en (Segovia & Williner, 2016)p.12).

1.2 Hipótesis

La experiencia de la caminata dentro de las prácticas de movilidad de mujeres que residen en la periferia urbana seguiría siendo injusta e inequitativa, en relación a la de mujeres que viven en la centralidad, debido a la ausencia de una planificación urbana y de la movilidad género consciente que reconoce e incorpora los modos y prácticas de éstas.

1.3 Pregunta de Investigación

En torno a lo presentado anteriormente, la pregunta guía de la investigación es la siguiente: ¿cómo se pueden comprender las experiencias de caminata cotidiana de algunas mujeres residentes de la periferia como El Bosque y de una comuna central como Providencia a partir de sus prácticas en las infraestructuras urbanas para la movilidad?

1.4 Objetivos

General

Analizar las experiencias de caminata cotidiana de algunas mujeres de la periferia y de una comuna central y de qué formas se ven condicionadas por las infraestructuras de movilidad peatonal.

Específicos

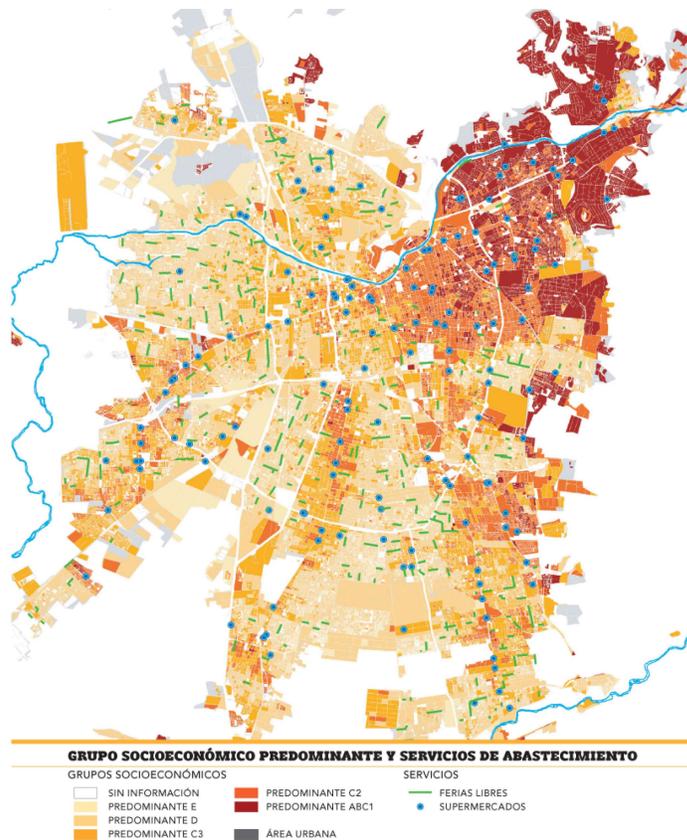
1. Caracterizar y comparar las experiencias de movilidad peatonal de algunas mujeres residentes de El Bosque y de Providencia.
2. Evaluar qué aspectos de la estructura urbana, del diseño y planificación de la infraestructura de transporte afectan a las experiencias cotidianas de movilidad de algunas mujeres de El Bosque y de Providencia.
3. Identificar elementos clave para una planificación de la movilidad urbana género consciente.

1.5 Casos de Estudio

Santiago es hoy un espacio social y físico fragmentado en el cual se manifiestan violencias e inseguridades diferenciadas por lugar, clase y género. (Rodríguez, 2012, p. 48)

En este trabajo, analizamos el caso de Santiago de Chile, y nos enfocamos en dos comunas en específico, una de la periferia, y una central. La región metropolitana de Santiago tiene una población de 7.112.808 de personas (Censo 2017), su distribución socioeconómica se divide por quintiles, el ABC1 es el mayor quintil de ingresos y E el menor. La riqueza de la ciudad se concentra en algunas comunas del oriente que son Lo Barnechea, Vitacura, Las Condes, Providencia y la Reina, como se ve en la figura 1. Las comunas con menor ingresos y mayor concentración de pobreza están al sur: Puente Alto, La Pintana, La Granja, San Ramón, Lo Espejo y El Bosque. El equipamiento educativo, recreativo, financiero y de comercio está concentrado en el eje Alameda Providencia que cruza las comunas del centro y remata en las comunas del oriente.

Figura 1. Distribución socioeconómica de Santiago en 2011

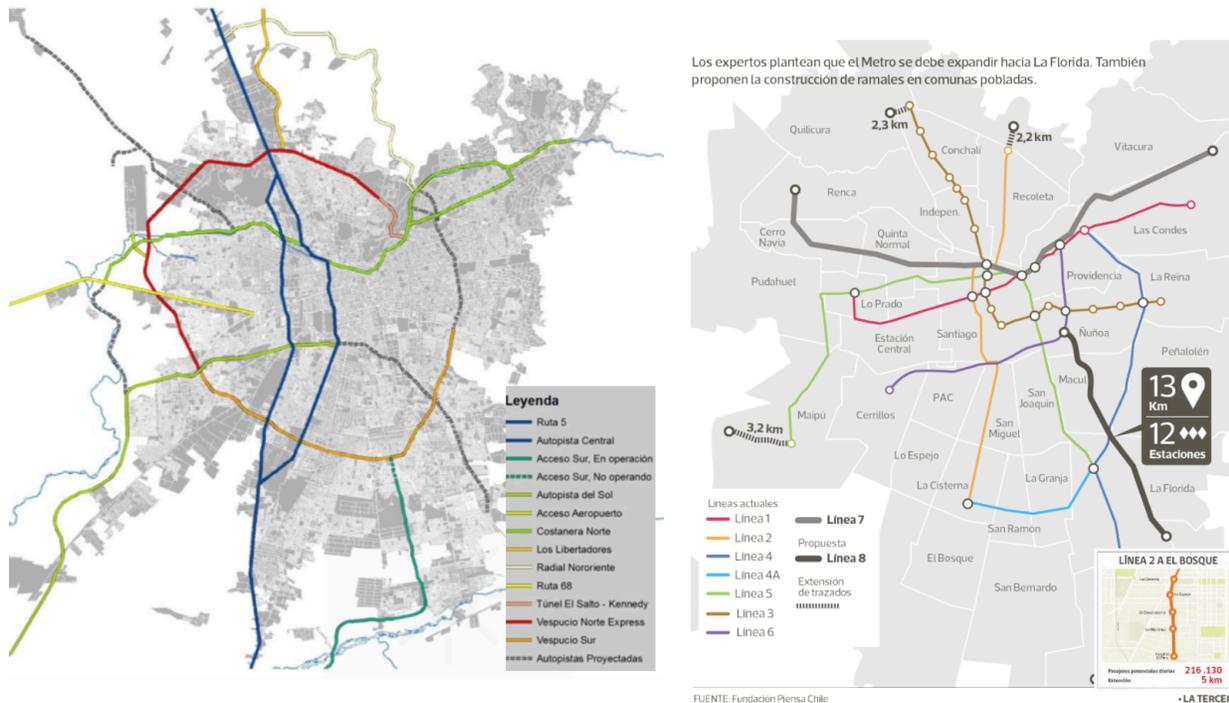


Fuente: Plataforma Urbana a partir de libro **Santiago: Proyecto Urbano 2011**

En cuanto a infraestructura de transporte, la cobertura de transporte público es mediante metro, que

cuenta con 6 líneas y transporte público concesionado por la empresa transantiago, así como una red de autopistas urbanas concesionadas como vemos en la figura 2.

Figura 2. Infraestructura de transporte de Santiago



Fuente: OCUC y La Tercera

Para conocer la partición modal de la ciudad, se consultaron dos estudios, el estudio Ella Se Mueve Segura, del Laboratorio Cambiarnos, dirigido por Lake Sagaris, Ignacio Tiznada e Ignacio Oliva. Además se consultó el Índice de Calidad de Vida Urbana Comunas y Ciudades de Chile (ICVU 2018) en la dimensión Conectividad y Movilidad para hacer un cruce de datos entre estos dos instrumentos. Según el estudio de las comunas analizadas, donde las mujeres caminan y toman más transporte público son:

Tabla 1. Mujeres, caminata y transporte público.

¿Dónde caminan más las mujeres?	¿Dónde toman más el transporte público las mujeres?
San Ramón -El Bosque -Huechuraba Calera de tango -San Joaquín - Peñaflor	Quilicura Renca Conchalí Lo Prado
¿Dónde menos?	¿Dónde menos?
Vitacura	Colina - Vitacura

Fuente: Elaboración propia a partir de estudio Ella Se Mueve Segura

Señalan que las comunas más sustentables de acuerdo a los medios de transporte que se utilizan son:

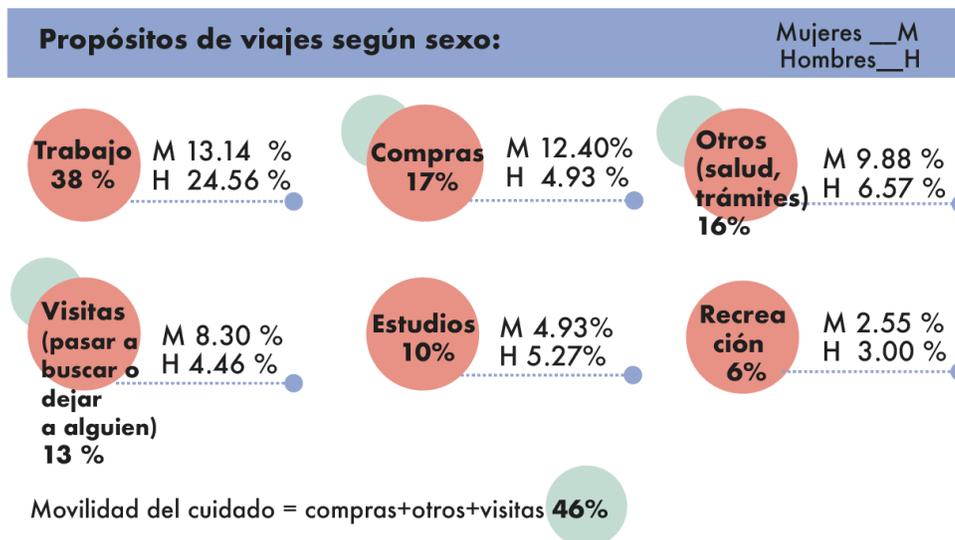
Tabla 2. Sustentabilidad en Santiago



Fuente: Elaboración propia a partir de estudio Ella Se Mueve Segura

Indican que los propósitos de viajes según sexo se reparten como se ve en la tabla 3:

Tabla 3. Movilidad del cuidado



Los viajes por propósitos de cuidado son la mayoría:

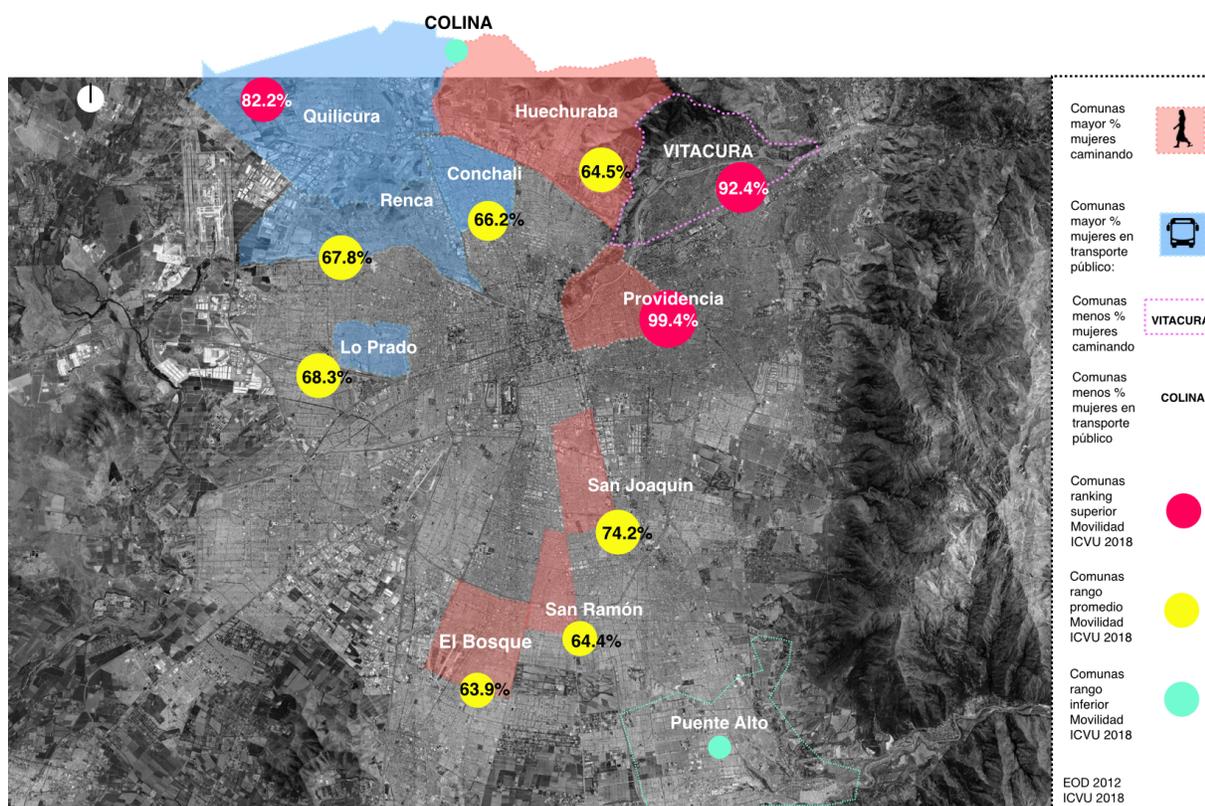


Fuente: Elaboración propia a partir de estudio Ella Se Mueve Segura

La movilidad del cuidado, como se ve en la tabla 3, representa el porcentaje mayor de viajes que realizan las mujeres y no se está contando como debería en la Encuesta Origen Destino.

Analizando la dimensión de Conectividad y Movilidad del ICVU 2018, comunas como Providencia, Las Condes, La Reina, Lo Barnechea, Vitacura, San Miguel y Santiago tienen un rango superior, con Providencia encabezando la lista. Y las que están valuadas con rango inferior son: Puente Alto, Colina, Buin, Paine, Peñaflor y Talagante. Con rango promedio están San Ramón y El Bosque. Comparando estos estudios, el ICVU 2018 pondera con menores índices de conectividad y movilidad ciertas comunas en las que según se vio en el estudio Ella Se Mueve Segura son comunas donde más porcentaje de mujeres caminan y toman el transporte público, por lo tanto son comunas más sustentables (ver figura 3).

Figura 3. Ubicación de comunas según índices de caminabilidad

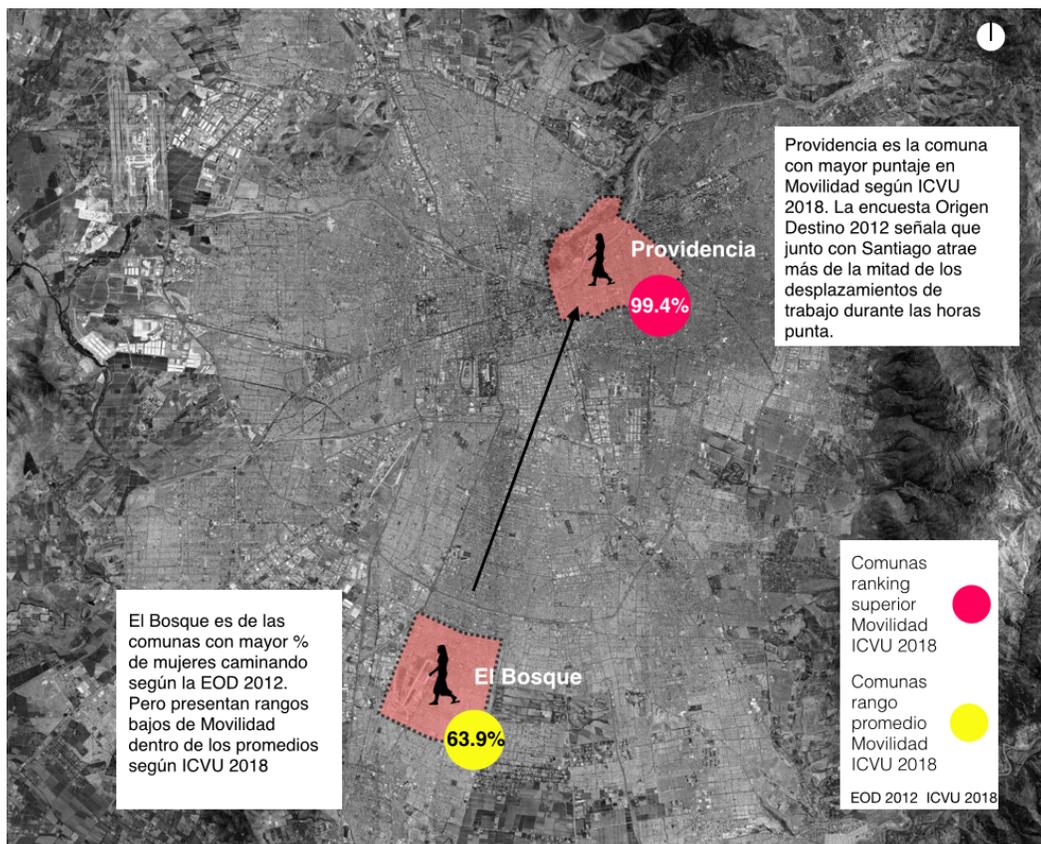


Fuente: Elaboración propia a partir de EOD2012 –ICVU 2018

Considerando lo anterior se delimitó trabajar con la comuna El Bosque como ejemplo de periferia, ya que tiene menor índice de movilidad y conectividad según ICVU, pero también es la comuna donde un 75% de los viajes se realiza caminando (Laboratorio Movilidad y Ciudad UC) y la mayoría de éstos viajes son hechos por mujeres según el estudio Ella Se Mueve Segura. Además esta elección se justifica ya que hay varias iniciativas de movilidad actualmente en la comuna, como el programa Rutas Bakanes a la Escuela, con transversalización de temas de género; Estudio Ella Se Mueve Segura en colaboración con el Centro de la Mujer de El Bosque, donde se realizaron auditorías de seguridad de mujeres y niñas, todos éstos por el Laboratorio Cambiarnos. Así mismo hay proyectos de infraestructura en cartera, que

modificarán la comuna en el futuro próximo, como la remodelación de la Avenida Padre Hurtado o Los Morros, donde pasará la extensión de la Línea 2 del Metro con cuatro estaciones hacia el sur de La Cisterna; la renovación de los contratos de Transantiago; la elaboración de un nuevo Plan Regulador y un nuevo Plan de Desarrollo Comunal. (Laboratorio Movilidad y Ciudad de la Universidad Católica de Chile). Para comuna central se eligió Providencia. Está elección se justifica ya que es la comuna que encabeza el ICVU en la dimensión de conectividad y movilidad desde hace varios años. Y según cifras de la EOD 2012, es una comuna con un alto porcentaje de viajes destino desde comunas periféricas. “Sólo dos comunas Santiago y Providencia, atraen más de la mitad de los desplazamientos de trabajo durante las horas punta, dificultando aún más los desplazamientos de los grupos desfavorecidos que habitan en una periferia distante y densamente poblada” (Tokman, 2006 en Martínez & Santibáñez, 2015,p.55). Además, se eligió porque representa dentro de las comunas centrales de Santiago una comuna modelo, por las gestiones del territorio, su diseño urbano y normativas, que han permitido tener infraestructuras para moverse a escala de barrio, comunal y metropolitana.

Figura 4. Localización de casos de estudio



Fuente: Elaboración propia a partir de EOD2012–ICVU 2018

El Bosque se localiza en el arco sur de la ciudad de Santiago. Su formación como municipio es el 12 de Agosto de 1991. La superficie comunal es de 13,9 km². La población total es de 162.505 personas, siendo 79,372 hombres y 83.133 mujeres (Censo 2017). La comuna surge de la conurbación de la ciudad de Santiago con la expansión del pueblo de San Bernardo, estimulado principalmente por la conectividad de

“Gran Avenida- Los Morros”, que –originada en rutas indígenas- fue por mucho tiempo el camino que conectaba a Santiago con el sur del país, principal origen de la inmigración sistemática que fue incrementando la población metropolitana. La comuna se incorpora de lleno al proceso de crecimiento expansivo de la ciudad de Santiago conformando un territorio que dio solución principalmente a la demanda de localización de vivienda de sectores de bajos ingresos. (Pladeco de El Bosque y PRC). La localización de la comuna en la periferia es producto de la Operación Sitio de Santiago del año 1965-1970. De acuerdo al Pladeco, desde el punto de vista habitacional, la comuna tiene un uso de suelo predominantemente residencial, de baja altura, con comercio de detalle a lo largo de las principales vías estructurantes y equipamiento educacional y de salud distribuido de manera equilibrada en el territorio, sus principales calles o ejes son: Av. José Miguel Carrera, Padre Hurtado, Lo Blanco (límite con San Bernardo), el centro cívico conformado por la Municipalidad en la Av. Alejandro Guzmán y el eje Av. Observatorio en el sentido oriente poniente.

Providencia se localiza en el sector centro-oriente de la ciudad de Santiago. Tiene una ubicación central en el contexto metropolitano, situándose al interior del anillo Américo Vespucio y es parte del llamado “cono de alta renta”, conformado por las comunas del sector nor-oriente: Providencia, Las Condes, Vitacura, La Reina, Ñuñoa y Lo Barnechea. Posee una extensión de 14.2 km², la población total residente: es de 142.079 personas, de estos 76.369 son mujeres y 65.710 hombres (Censo 2017). La población flotante estimada es de: 1.800.000 personas diarias (Comisaría de Providencia, Carabineros de Chile). La comuna de Providencia ha visto crecer una ciudad de gran desarrollo urbano, comercial y social. A inicios del siglo XX Providencia se erigía en medio de terrenos rurales, grandes predios que fueron dando paso lentamente a la ciudad. Las estructuras básicas de las calles, basadas en los antiguos límites entre las chacras, fue de Norte-Sur, algo que complicó el tránsito de Oriente a Poniente. Esto promovió el uso de la periferia para la movilización, dejando un interior tranquilo. Algo que cambió en la década del 50 con la creación de la calle Las Lilas (actualmente Eliodoro Yáñez), y posteriormente los ejes de Pocuro y Bilbao. Providencia se considera el primer ensayo en Chile de la ciudad jardín. La concepción de Providencia como una ciudad jardín definió una de sus principales características hasta el día de hoy: ser de carácter peatonal (Pladeco 2017-2024 Providencia).

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Nuevo paradigma de la Movilidad, de transporte a experiencias

La calle, es la verdadera medida de la urbanidad.

(Rudofsky, Streets for people, p.19.)

Las maneras de entender a la movilidad urbana han pasado por distintos enfoques y etapas. Si los siglos XIX y XX se enfocaban en el estudio de la movilidad como un medio de transporte, es a comienzos de este siglo que la movilidad se enfoca en la estructura social al estudiar las prácticas y desplazamientos de las personas como señala Miralles (2009,p. 210). Ahora la movilidad se reconoce como una experiencia de estar en la ciudad y no solo como un fin para llegar a un lugar.

Así mismo Miralles (2009) señala que el estudio de la movilidad y la ciudad correspondía a disciplinas distintas, lo que ha influenciado los enfoques teóricos y las políticas públicas aplicadas a la movilidad y a la ciudad. Esta disociación entre planificación urbana y movilidad ha promovido el modelo de ciudad funcionalista, fragmentada; como señala Cevallos(2017,p.36) “hablar de movilidad inclusiva es hablar de planificación urbana, ambos son elementos indisolubles, a pesar de que en la mayoría de las ciudades latinoamericanas se planifica el uso de suelo por un lado y el transporte por otro”. Por lo que en estos últimos años se ha visto la necesidad de un nuevo paradigma en los estudios de la movilidad del transporte y el territorio como señala (Miralles,2002). Así mismo señala que estamos sustituyendo este paradigma de la modernidad del siglo XX y adoptando el paradigma de la sostenibilidad, en este contexto señala que el territorio cobra relevancia, y que la estructura socioeconómica y las variables ambientales serán los nuevos vértices desde donde analizar los transportes y la movilidad (Miralles 2009,p.197).

Durante el siglo XXI se construyen diversas aportaciones para los estudios del transporte que inciden en una comprensión de la movilidad en su relación con el territorio, como señalan Cebollada y Miralles (2009,p.199): los modelos de movilidad son también modelos territoriales (Wiel, 1999), por lo que el paso de una estructura fordista a una postfordista, y con ello la transformación de las estructuras económicas y territoriales, alteran los desplazamientos cotidianos de las personas. La movilidad se empieza a reconocer como una experiencia de habitar la ciudad (Jirón, 2008). Es en este siglo que se incluye por primera vez el ir andando, como una categoría de medio de transporte (Bettini, 1998 en Miralles 2009,p.197). Por lo que se inicia una articulación entre diversos elementos que confluyen en la movilidad. Considerar el ir andando o la caminata como un medio que requiere integrarse a los sistemas de transporte y a la movilidad como una experiencia que promueve la vida urbana de las ciudades, se ha reconocido dentro del nuevo paradigma de una ciudad a escala humana, siendo uno de sus mayores precursores contemporáneos Jan Gehl. Por lo cual, “es necesario, como dice Vittadini (1990) adaptar las políticas de transporte que organizan la movilidad a las características individuales más diversas: niveles de renta, edad, género, pero a los desiguales ritmos temporales y espaciales de la ciudad: centro-periferia, día-noche, día laborable-día festivo. Todo ello influye directamente en el nivel de igualdad que los ciudadanos tienen respecto a la ciudad.” Miralles (2002,p.29).

Ciuffini (1993, en Miralles 2009,p.197) habla del binomio ciudad-movilidad, en el que la estructura

urbana y la movilidad son dos dimensiones inseparables de la ciudad, una definida en el espacio y la otra en el tiempo. En un mismo espacio, en una misma estructura territorial, la accesibilidad no está uniformemente distribuida hacia todos los individuos que habitan en esta área. Cada persona tiene su ámbito espacio temporal de accesibilidad definido por la organización territorial que caracteriza su ámbito espacial, pero también por los vínculos de relaciones, el nivel de renta, el género, etc.

La noción de enfoque de movilidad cotidiana dentro del nuevo paradigma de la movilidad, como señalan Jirón y Mansilla: no solo hace referencia al desplazamiento físico de las personas entre un espacio y otro en la ciudad, sino que se refiere a las consecuencias sociales, culturales, económicas y físicas de este desplazamiento. Este enfoque resulta fundamental para entender la relación entre sociedad y tiempo-espacio, ya que la movilidad es un elemento dominante y constitutivo del vivir contemporáneo y del espacio urbano. Esta manera de analizar las prácticas es parte del giro de la movilidad (Urry, 2007; Cresswell, 2006), que está permitiendo avances considerables en términos teóricos, metodológicos y prácticos para comprender las sociedades contemporáneas. (Jirón & Mansilla, 2014, p.12).

Para el caso de Santiago Chile, Jirón y Zunino (2017,p.2) señalan que el estudio de caminata y mujer se ha abordado con los trabajos de Lazo y Contreras (2009) que estudian la movilidad cotidiana urbana de mujeres para entender los motivos, modos de transporte y desplazamientos, lo hacen combinando encuestas de origen destino y relatos basados en entrevistas con mujeres. Lazo (2017) ha profundizado sobre el concepto “moverse con objetos” señalando que no han sido considerados de la forma que debiesen por los estudios de la movilidad: se podría decir que los objetos y las materialidades de la movilidad-que pueden ser, infraestructuras, bolsos, teléfonos celulares, objetos banales, etc,-podrían estar capacitados para orientar a las personas hacia formas de coordinación, al mismo tiempo que pueden provocar derivaciones específicas en la acción y en la experiencia cotidiana de su movimiento. Por otro lado, Jirón (2007) observa experiencias de movilidad apuntando a develar en ellas diferencias de género que muchas veces son invisibles en el análisis estático del espacio urbano, lo hace mediante una metodología etnográfica de sombreado. A su vez en la reciente publicación Caminando, prácticas corporalidades y afectos(2018) se abordan los trabajos de: Soledad Martínez(p.35), quien investiga sobre las particularidades de la relación que se establece entre los cuerpos y andar a pie, ahonda en que “caminar es más que poner un pie delante de otro”, de Francisca Avilés(p.79) que estudia la apreciación estética de las caminatas, de Martín Tironi (p.15) que se pregunta cómo es caminar en la Smart City, la caminata con dispositivos inteligentes, caminar siendo consumidor, caminatas cuantificadas. Por último, Luis Iturra(p.233) mediante etnografía visual explora otra noción de distancia en la caminata, cómo caminar se transforma en una narración del cuerpo en relación al ambiente y sus distancias.

2.2 Las mujeres en el nuevo paradigma de la movilidad a escala humana.

Este cambio de paradigma de la movilidad desde un enfoque que incorpore a la sustentabilidad y a la ecología, tiene también otro reto que es el incluir todas las formas y modos de moverse en el espacio. El estudio de la movilidad durante los siglos XIX y XX tenía como objeto de estudio a un sujeto masculino con un transporte privado, invisibilizando la movilidad de las mujeres, asociada a modos no motorizados y transporte público, que son “los que se están reivindicando desde el nuevo paradigma de la sostenibilidad” (Miralles Guasch & Martínez Melo, 2012, p. 50).

En este contexto de transitar hacia un nuevo paradigma de la movilidad es indispensable integrar una perspectiva de género, como señala De Madariaga (2012,p.50). Para alcanzar este desarrollo sostenible es imprescindible introducir, no sólo la perspectiva de género en los análisis sobre la ciudad, sino también valorizar la experiencia femenina en el desarrollo de lo urbano, en los espacios públicos y privados y en la cotidianidad.

Los primeros trabajos enfocados en demostrar la importancia de incorporar la perspectiva de género al espacio urbano surgen desde la década de 1960, impulsado por investigadoras feministas como señalan Jirón y Zunino (2017,p. 1). Massey (1994), Mc Dowell y Law (1999), quienes señalaban que los patrones de movilidad no son neutros al género. Sin embargo, Sheller (2008, en Jirón, Zunino y Giucci 2017) indica que las creencias patriarcales sobre la adecuada movilidad espacial de las mujeres fuera del hogar continúa influyendo en la investigación y planificación en el campo de la movilidad y el transporte actualmente.

Por otra parte De Simone (2018,p.230) propone una definición de género en relación con el espacio urbano, que es adecuada para los propósitos que esta investigación está planteando: Los conceptos de espacio urbano y de género son construcciones sociales. Por lo tanto, lo que entendemos por ambas ideas tiene una cierta especificidad temporal y espacial. Por género entenderemos ciertas características conductuales y roles socioeconómicos y culturales que las sociedades atribuyen a los sexos a lo largo de su vida. Así mismo De Simone, (2018, p.231) señala la relación del espacio urbano y el género: La construcción diaria del género y sus consecuencias para la vida en la ciudad están condicionadas por patrones socialmente construidos en el tiempo y representados en el espacio físico a través de sus lugares, con sus veredas, escaleras, paraderos, bancas y parques. El género es performativo de manera iterativa (Butler, 2007) y el escenario de esa performance es la ciudad.

Una de las autores fundamentales para los estudios de movilidad y género en las últimas décadas es la geógrafa urbana Susan Hanson (2010), quien ha puesto en la conversación de género y movilidad a la sustentabilidad, cuestionándose si estos campos contribuyen a una movilidad sustentable. Para tal identifica dos corrientes dentro de los estudios de la movilidad y el género. La primera es cómo la movilidad da forma al género, que se concentra en las dimensiones de género en relación con el poder, la identidad y la subjetividad. Señala que los patrones y las razones para moverse se generalizan en esta corriente, y que se ve a la movilidad de dos formas, una como sinónimo de empoderamiento de la mujer e inmovilidad forzada para mantener a las mujeres en subordinación. Sin embargo, plantea que la propuesta de la geografía feminista debe ir más allá de asociar a la movilidad como empoderadora y a la inmovilidad como ausencia de poder, ya que debemos entender el contexto socioeconómico-espacial y el entorno construido en la que se dan, y estos estudios han profundizado poco sobre esto.

La segunda, cómo el género da forma a la movilidad, se ha concentrado en encontrar patrones de diferencia entre mujeres y hombres que refuerzan o cambian su movilidad cotidiana utilizando técnicas cuantitativas a partir de bases de datos secundarios. Hanson indica que éstos revelan poco acerca de elementos del entorno, psicosociales y del género como proceso, no se abarcan las causas de la movilidad. A partir de esto, propone sintetizar estas corrientes de pensamiento en tres líneas: nuevas formas de pensar sobre género y movilidad, estudios a través de enfoques cualitativos, cuantitativos y a través de lugares o

contextos. Señala también que en términos de los retos de la sustentabilidad se debe plantear una nueva aproximación a la movilidad y al género, indica que estas corrientes han abarcado sólo dos dimensiones de la sustentabilidad, la medioambiental y económica, dejando de lado la justicia social y la equidad. Lo ilustra señalando que las mujeres presentan viajes más complejos y encadenados, (movilidad del cuidado) y propone que para alcanzar la justicia social debemos entender que los grados de movilidad o inmovilidad de la mujer pueden ser decisión propia o una imposición. Ya que, además de reconocer que la movilidad de la mujer es más sustentable, debemos empezar a preguntarnos sobre si ¿el moverse menos, caminar más y/o manejar menos nos permiten los mismos niveles de movilidad?, es decir qué accesos a oportunidades tenemos dependiendo nuestros niveles de movilidad. Sintetiza que analizar al género y la movilidad para lograr una movilidad sustentable requiere entender qué elementos son los que más influyen en nuestras decisiones diarias de movilidad tanto de la esfera privada y la pública: vida en familia, vivienda, comunidad, entorno construido, elementos de la infraestructura de transporte en distintas escalas. Y de qué forma estos elementos afectan nuestras decisiones de movilidad, nuestra percepción de seguridad personal y accesibilidad, percepción del entorno construido, las normas culturales, el cuidado del hogar, de los hijos, limitantes de viajes a ciertas horas, lugares, distancias, modos. Su propuesta es que relacionar ciertos elementos del contexto con elementos específicos de la movilidad y el género es una vía para mejorar nuestro entendimiento de cómo el contexto urbano los modifica y qué puede ayudar en mejorar políticas públicas de transporte. Por último reflexiona que si queremos un futuro en el que la movilidad sustentable sea una realidad, debemos reflexionar sobre en qué grados la movilidad sustentable puede ser un agente de cambio para el género y en qué grados el género puede ser un agente que contribuya a una movilidad sustentable (Hanson, 2010).

Articulada a la investigación de Hanson, está la propuesta del concepto “Movilidad del Cuidado” acuñado por De Madariaga (2009), que reconoce la necesidad de cuantificar, evaluar y hacer visible el desplazamiento diario asociado con el trabajo del cuidado (salud, compras, visitas, recoger a alguien). Se ha señalado que este concepto es útil para la resignificación de los viajes y para aportar a la planificación del transporte en términos de redefinición de las variables de desplazamiento (Zucchini, 2015 en Jirón Martínez, 2017, p. 411).

Valdivia (2017) señala que integrar la perspectiva de género a la movilidad significa priorizar la movilidad peatonal. Para ello deben concebirse las calles como el elemento vertebrador de los desplazamientos de la vida cotidiana. Que las calles tengan las condiciones y el mobiliario adecuado para que todas las personas puedan moverse autónomamente sin que la configuración urbana sea un impedimento. Una ciudad inclusiva apunta hacia una movilidad a escala humana por lo que requiere proporcionar otro tipo de infraestructura para sus ciudadanos.

De Madariaga, (2004) señala que “el concepto de infraestructuras para la vida cotidiana, acuñado en el contexto escandinavo a partir de la década de 1980, nos permiten acercarnos al problema de los servicios y los equipamientos urbanos, y por tanto a las cuestiones de la calidad de vida y de la sostenibilidad; se centran en cómo las mujeres llevan a cabo sus rutinas diarias y tiene como objetivo la creación de estructuras materiales y socio-culturales de apoyo, las infraestructuras para la vida cotidiana.” (Golroy y Booth, 1999,p.309 en De Madariaga, 2004, p.102). Por lo tanto, la aproximación al concepto de Infraestructuras que utilizaremos es el siguiente: el soporte físico que permite la caminata como avenidas,

calles, veredas, intersecciones, espacio público, en un primer nivel; en un segundo, los atributos morfológicos y funcionales de éstas, definidos por una serie de indicadores como accesibilidad, iluminación, señalética, mobiliario, movilidad, usos y equipamiento, espacios para el cuidado, habitabilidad del espacio, seguridad y percepción del peligro en el espacio según la Auditoría de caminabilidad con perspectiva de género elaborada por Liga Peatonal, que se utilizará como herramienta de investigación.

A su vez Miralles (2012) señala que la dimensión espacial de la movilidad es la accesibilidad. Por lo que en la movilidad de la mujer el territorio tiene un rol primordial. En su mayoría, las comunas de la periferia viven los efectos del modelo expansivo de planificación versus uno compacto como lo es en las comunas centrales. Por lo que la relevancia y pertinencia de enfocar el estudio de casos a una unidad territorial es por el enfoque de justicia de género y ciudad inclusiva bajo la que esta investigación se adscribe.

2.3 Planificación de la movilidad urbana con justicia de género como un camino hacia la ciudad inclusiva.

Transitar hacia un cambio de paradigma de movilidad a escala humana requiere incorporar una planificación urbana con perspectiva de género, por lo que se necesita otro modelo de ciudad. Y ¿qué ciudad acoge este nuevo paradigma?. Diversos autores hablan sobre la Ciudad Inclusiva. Huertas (2014) señala que es aquella que incorpora a sus habitantes en la toma de decisiones y tiene en cuenta sus necesidades en la transformación urbana, por lo tanto permite la participación y admite la diversidad.

Al respecto, De Simone (2018,p.242) señala que el enfoque para lograr la inclusión debe ser desde la justicia y el derecho y debe abogar por una “justicia de género” que vele por los procesos de redistribución (económica) y reconocimiento (cultural) de las mujeres y sus derechos, como lo indica Fraser (2013). El concepto de justicia de género ha sido desarrollado por Nancy Fraser quien nos da un marco adecuado para entender cómo avanzar hacia una ciudad inclusiva con perspectiva de género.

Para Fraser (1997), la justicia es un concepto bidimensional que requiere el reconocimiento y la redistribución, señala que éstos se han aplicado de forma separada y que para alcanzar una justicia de género deben incorporarse de igual modo. El género es un modo de comunidad bivalente, tiene una vertiente económico-política que lo introduce en el ámbito de la redistribución. Sin embargo, también tiene una vertiente de valoración cultural que lo introduce simultáneamente en el ámbito del reconocimiento. Señala que es una dimensión económica de clase, ya que estructura la división sexual del trabajo y en este caso se ha buscado una redistribución económica. El resultado es una estructura económico-política que genera modos de explotación, marginación y privación según el género. Esta estructura conforma el género como un tipo de diferenciación económico-política dotada de algunas de las características de la clase. Cuando la consideramos bajo esta perspectiva, la injusticia de género se presenta como un tipo de injusticia distributiva que está un remedio redistributivo. En suma, si el género no fuera más que una diferenciación económico-política, la justicia exigiría su abolición. Por otro lado, Fraser (1997) señala que el género es una dimensión de orden cultural establecido por la sociedad, ya que nuestras ciudades giran en torno al modelo androcéntrico institucionalizado en el que las mujeres se han visto afectadas de diversas formas, por lo que es necesaria la dimensión de reconocimiento para acabar con el círculo vicioso de la subordinación económica y cultural. Así mismo indica que un camino esperanzador para combatir la injusticia de género es que se combinen estas dimensiones en una forma de

feminismo socialista o de socialdemocracia feminista.

Ligada a la noción de justicia de género está la perspectiva de la justicia espacial, como señalan Perret y Soldano (2017,p.44), que propone ir más allá de lo que usualmente hacemos cuando pensamos en la relación entre justicia y territorio, mirando la distribución efectiva de los elementos y los servicios. Nos insta a comprender lo que se denomina “procesos de justicia”, esto es, las experiencias e intercambios identitarios que ocurren a propósito de estos intercambios redistributivos. Señalan que en el artículo “The city and spatial justice” Edward Soja incorpora la dimensión espacial a la noción de justicia, lo que le permite explorar nuevas posibilidades a la hora de pensar estrategias espaciales al analizar las profundas desigualdades e injusticias que la restructuración neoliberal ha generado en las últimas cuatro décadas. Esta perspectiva nos sirve para entender cómo se ha planificado la movilidad en nuestras ciudades latinoamericanas y cómo cambiarla (Ver figura 5). Así que incorporarla significa reducir la deuda histórica del urbanismo con las mujeres ya que ha sido económica y cultural; las mujeres no han sido reconocidas en la planificación urbana y en específico en la movilidad y el transporte, o si lo han sido es en una escala micro, relacionada al hogar y al barrio, se ha invisibilizado su participación y aparición en la totalidad de la ciudad, por lo que al reconocer las prácticas, usos y costos que ellas tienen en la ciudad se tiene que dar una redistribución que no solo es económica si no cultural.

Figura 5. Justicia de Género aplicado a la Ciudad



Fuente: Elaboración propia a partir de Nancy Fraser 1997 y Col.lectiu Punt 6

Sobre este reconocimiento de presencias y diversidades en la ciudad, Sassen (2003) se pregunta por la

construcción del género en la economía global y cómo las economías de subsistencia femeninas como la prostitución y las remesas están configurando las contrageografías de la globalización. Sassen (2003, p. 130) propone hacer un análisis feminista de la economía global: “El propósito no es lograr una enumeración de las desigualdades de género, sino especificar los lugares estratégicos para la plasmación de las dimensiones de género y de las nuevas formas de presencia de las mujeres.” Y agrega “Recuperar la ciudad, de acuerdo con esta perspectiva, significa recuperar una multiplicidad de presencias en el entorno. La gran ciudad actual aparece como un lugar estratégico para toda una serie de nuevas formas de acción: políticas, económicas, culturales y subjetivas (Isin, 2001; Allen, Massey y Pryke, 1999; Bridge y Watson, 2000). Si Sassen plantea que recuperar la ciudad es recuperar la multiplicidad de presencias que hay en ella, está hablando sin duda de una planificación urbana con justicia de género.

El reconocimiento de multiplicidad de presencias en el espacio ha sido tratado por Silva (2015) quien argumenta que es necesario hablar de inclusión, que es el reconocimiento de las identidades en el espacio. Menciona que la falta de este reconocimiento activa desigualdades traducidas en la imposibilidad de visibilizar los distintos cuerpos en acción, que la justicia de género puede analizar cómo se traducen esas inequidades en el espacio público. Señala que las mujeres tienen que desplegar una serie de estrategias adaptativas para sobreponerse a las barreras físicas espaciales de la ciudad, más las del coste económico asociado al desplazamiento en la ciudad. Plantea que se necesita un urbanismo género consciente en el que se reconozca a las mujeres en la ciudad y se les dé el derecho a aparecer en él.

Al respecto De Simone (2018, p.240) indica que “un urbanismo género-consciente debe plantearse desde las aplicaciones integrales. Señala que Arendt (1998), llamó al espacio público como el “espacio de aparición” donde la visibilidad común de los actores genera poder. Por ello, los grupos que están excluidos de aparecer en el espacio público, o aquellos cuyos roles otorgados en la sociedad los inhiben de aparecer, son desligados de su capacidad de actuar políticamente y, por tanto, permanecen marginados por estar sujetos a ser discriminados o violentados en público, o porque las calles y barrios no se planificaron con ellos en la mira, por estar sujetos a una pobreza de tiempo o por estar relegados sistemáticamente a las esferas privadas y no a las públicas. En este sentido, tanto las mujeres como otros grupos marginados de la esfera androcéntrica de lo público, requieren de un nuevo concepto de visibilidad.”

Por consiguiente hablar de ciudad inclusiva, de urbanismo género consciente es hablar de un derecho a la ciudad, que engloba hablar del derecho a aparecer. Jouffe (2010) reflexiona que el derecho a la ciudad puede ser reducido a la garantía del acceso a la ciudad, que la segregación socio-espacial característica de las grandes metrópolis refuerza esta simplificación. Plantea que las nociones de proximidad y accesibilidad son conceptos distintos, entender las diferencias entre éstos, es clave en un análisis hacia la ciudad inclusiva que reconoce la movilidad del cuidado: “Dos configuraciones urbanas se oponen en particular: el acceso mínimo y el acceso máximo, que serán identificados como “la proximidad” y “la accesibilidad”. El acceso mínimo pone en contacto al individuo con el conjunto de los lugares donde necesita ir: su trabajo, su hospital, su centro de esparcimiento. El acceso máximo pone en contacto al individuo con el conjunto de los mercados correspondientes a los servicios que necesita: el mercado del empleo que corresponde a su calificación, el mercado de los servicios de salud, el mercado del esparcimiento. Mientras el acceso máximo aspira a la accesibilidad a toda la metrópoli, el acceso mínimo tiende a promover una escala más local, haciendo superfluos los desplazamientos largos por la proximidad de los servicios. Si la meta de la

accesibilidad es la capacidad a desplazarse a la escala metropolitana, el objetivo de la proximidad consiste sobre todo en la repartición de los servicios en el espacio urbano, lo más cerca posible de los habitantes. Así, la proximidad se preocupa de las infraestructuras de los servicios necesarios cuando la accesibilidad garantiza la infraestructura de transporte hacia esos servicios. Las infraestructuras de transporte exigen además el desarrollo de una capacidad individual de movilidad. La accesibilidad parece ofrecer la ciudad al habitante pero entrega en realidad, su energía al funcionamiento neoliberal de la ciudad” (Jouffe, 2010, p.47).

3. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

3.1 Enfoque Metodológico

Esta investigación, como se ha descrito, busca comprender el fenómeno de las experiencias de caminata cotidiana que perciben mujeres de comunas periféricas y centrales a partir de los atributos urbanos de las infraestructuras de movilidad. En este sentido, la unidad de análisis es la relación entre el trayecto de estas experiencias peatonales y la estructura urbana. Por lo consiguiente, se propone realizar el estudio con un enfoque cualitativo-exploratorio con interpretación de datos cuantitativos, que se sustenten en un paradigma interpretativo. Jirón (2017) señala que hay dos formas de analizar a la Movilidad, una como objeto de estudio que pone en primer lugar al trayecto, definiéndolo como unidad de análisis que obliga a pensar el transporte de forma integral. Después a la accesibilidad, como estrategia para analizar la desigualdad que focaliza la relación con el espacio desde una perspectiva dinámica y no de un espacio fijo estático. En éste se estudia la movilidad sustentable, evasión de viajes y por último toma en cuenta la experiencia del viaje. Otra es la Movilidad como enfoque, la que se retomó en esta investigación, que sitúa a la experiencia en primer lugar, lo que permite comprender la forma en que las personas experimentan cómo se vive la movilidad. Además Jirón y Zunino (2017, p. 3) agregan que: “la movilidad como enfoque utilizando una mirada de género, tiene la posibilidad de develar complejidades en el territorio que muchas veces son difíciles de observar desde miradas más tradicionales”.

Figura 6. Enfoques de movilidad



Fuente. Elaboración propia a partir de Jirón 2017

Se ha realizado una búsqueda sobre qué tipo de metodología cualitativa es la más adecuada para alcanzar los resultados que esta investigación se plantea. Proponemos recurrir a lo que se ha definido como

“metodología móvil”, un tipo de aproximación cualitativa que capta la transformación de la ciudad en su proceso, que indaga sobre el movimiento cuando tanto la técnica como el investigador están en movimiento. En definitiva, es un tipo de metodología cualitativa que permite observar los diferentes fenómenos sociales y urbanos mientras se están produciendo, al mismo tiempo que se forma parte de ellos (Pellicer, Vivas-Elias, & Rojas, 2013, p. 127). Este trabajo también, se ubica en una aproximación a los casos de estudio, desde el rol activo del investigador, que como señala esta metodología móvil : “el investigador no verá pasar las escenas, sino que se convertirá en un integrante más de ellas y las vivirá como tales. Esta experiencia será esencial para el desarrollo de cualquier proyecto de investigación que pretenda acercarse a la metrópolis actual” (Pellicer, Vivas-Elias, & Rojas, 2013, p. 125). Así mismo esta propuesta metodológica plantea que hay dos técnicas adecuadas para el estudio de la ciudad: la observación participante y la deriva, la observación participante se retomará para esta investigación.

3.2 Estrategias de Investigación

El enfoque cualitativo-exploratorio del estudio exige utilizar técnicas cualitativas para tener una aproximación más compleja y profunda al estudio de casos, así mismo las que permitirán cumplir con los objetivos planteados en esta investigación como se puede ver en la tabla 4. Así, el diseño metodológico se definió utilizando tres estrategias que se describen a continuación. Los criterios para elegir a las participantes de la investigación tenían como requisito que fueran residentes de las comunas y que tuvieran un empleo remunerado. El acceso a las mujeres de El Bosque fue mediante Puentes UC, quienes están trabajando en la comuna mediante diversos programas, esta organización me puso en contacto con el Centro de la Mujer, con quienes me reuní para acordar los términos de la investigación y una vez explicitada la dinámica, hicieron la convocatoria a las mujeres. Para el caso de Providencia, fue a partir de la técnica bola de nieve, pregunté a mis conocidos quiénes dentro de su red de amigos o colegas cumplían con los criterios establecidos para participar en la investigación.

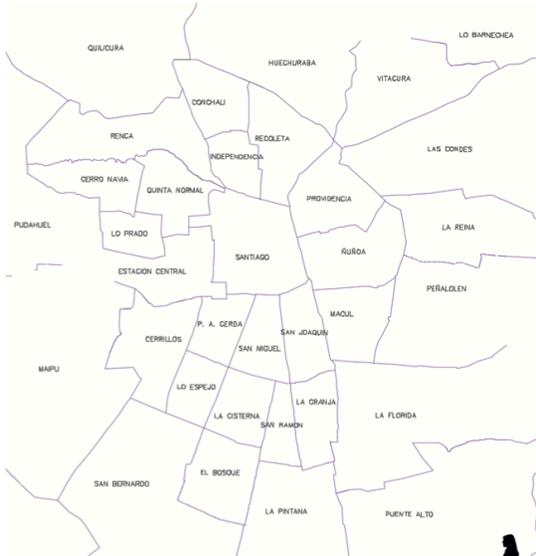
Tabla 4. Relación de objetivos y estrategias de investigación Fuente: Elaboración propia

OBJETIVO GENERAL Analizar las experiencias de caminata cotidiana de algunas mujeres de la periferia y de una comuna central y de qué formas se ven condicionadas por las infraestructuras de movilidad peatonal.			
OBJETIVO ESPECÍFICO	OBJETO DE ESTUDIO	PROCESO ESTUDIADO	ESTRATEGIA DE INVESTIGACIÓN
Caracterizar y comparar las experiencias de movilidad peatonal de algunas mujeres residentes de El Bosque y de Providencia.	Mujeres El Bosque Providencia	Experiencias de Movilidad Espacio+Tiempo+Costos	Caminata individual mediante la Bitácora de viaje “Mi Caminata”.
Evaluar qué aspectos de la estructura urbana, del diseño y planificación de la infraestructura de transporte afectan a las experiencias cotidianas de movilidad de algunas mujeres de El Bosque y Providencia.	Infraestructuras Urbanas	Estructura urbana, espacio físico de las movilidades	Caminatas colectivas mediante la Auditoria de Caminabilidad con Perspectiva de Género de Liga Peatonal.
Identificar elementos clave para una planificación de la movilidad urbana género consciente.	Planes de movilidad, Políticas Públicas	Desafíos Resistencias Conquistas Buenas prácticas	Entrevistas semiestructuradas con autoridades del municipio. Revisión crítica de manuales, metodologías de perspectiva de género en el urbanismo.

Caminata Individual. Esta técnica se propone por que ha sido utilizada en diversos contextos y formatos, en este caso se diseñó una bitácora de caminata individual a partir de referentes (La Reconquista Peatonal y Liga Peatonal), además fue probada por la autora. La bitácora “Mi Caminata” se les entregó a cuatro mujeres de la comuna El Bosque y a cuatro mujeres de Providencia. En las bitácoras las participantes tenían que registrar sus experiencias de caminata cotidiana, durante un día completo, a partir de sus distintos recorridos (ver bitácora completa en anexo). La coordinación para la entrega de la bitácora fue acordada mediante mensajes en celular, ahí les expliqué la dinámica y coordinamos el día y lugar de entrega. El lugar de la entrega fue en el metro, en el paradero, a otras en la plazita afuera de la entrada de metro y a otras en su domicilio. Al día siguiente me reuní con ellas para la devolución de la bitácora, fui a recogerla a sus domicilios, este momento se volvió un espacio de conversación, en el que me compartieron más datos y testimonios sobre su experiencia de movilidad, algunas mujeres me comentaron aspectos que no habían puesto en el instrumento, lo que complementó positivamente la información recuperada.

Figura 7. Bitácora “Mi Caminata”

CAMINANDO MI CIUDAD



Marca en el mapa el lugar de inicio de tu recorrido y tu destino, así como los lugares a los que fuiste caminando durante el día.

MIS RECORRIDOS

Registra los viajes que realizas durante todo un día. Desde que sales de tu casa hasta tu último viaje.

Recorrido 1

Nombre recorrido

Fecha

Hora de salida

Hora de llegada

Origen Destino

Motivo del viaje:

Trabajo Estudios Recreación

Salud,compras,visitar,o recoger a alguien

Otro

¿Caminaste todo el viaje?

Combinaciones con otros modos:

metro bicicleta taxi colectivo

transantiago auto propio taxi o uber

¿Viajaste con objetos?

mochila carro super /feria bolso

Otros

¿Viajaste acompañada?

Hijos Familiares Pareja Amigos

Fuente: Elaboración propia

Caminatas de Auditorías Colectivas. La Auditoría de Caminabilidad con Perspectiva de Género de la Liga Peatonal se utilizó como estrategia de investigación ya que se diseñó a partir de la Auditoria de Calidad Urbana con Perspectiva de Género del Collectiu-Punt 6 que es referente dentro de los estudios de movilidad con mirada de género. Como señala el Collectiu-Punt6, “la auditoría de calidad urbana con perspectiva de género es una herramienta de diagnóstico urbano que a partir de un análisis integral de los

aspectos sociales, físicos y funcionales de un entorno concreto, identifica cómo las características físicas de un barrio se ajustan a las necesidades cotidianas, teniendo en cuenta los usos y percepciones de las personas desde la perspectiva de género y el cómo se diseñan y gestionan los espacios desde la administración. Las auditorías surgieron después de que a finales de los años 80, en respuesta al incremento de agresiones sexuales contra las mujeres en la ciudad de Montreal, grupos feministas se organizaran, presionando a las autoridades para que respondieran a esta problemática”. Por su parte la Auditoría de Caminabilidad con Perspectiva de Género de Liga Peatonal es una herramienta para evaluar el espacio público con perspectiva de género que permite generar indicadores específicos de diseño y rediseño de la infraestructura en el espacio público y las calles.

Realizamos tres caminatas de auditoría con perspectiva de género, una en la comuna El Bosque el sábado 22 de septiembre a las 4pm, en la que participaron cuatro mujeres. En Providencia, la primera se realizó el jueves 04 de octubre a las 9 pm en la que participaron dos mujeres, y la segunda se realizó el 15 de Noviembre a las 6 pm. Una de las participantes de El Bosque no pudo realizar la caminata debido a su agenda de trabajo e invitó a una conocida en su lugar. En Providencia también hubo una caminante que no pudo participar porque no se pudo coordinar una fecha.

Entrevistas semiestructuradas a funcionarios públicos. Esta técnica responde al tercer objetivo, y busca conocer si se están incorporando instrumentos de género a la planificación de la movilidad y el transporte. Se realizaron entrevistas a los asesores urbanistas y directoras de la unidad de género de Providencia y El Bosque, para entender si existe una transversalización del tema de género en el espacio urbano.

4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 Movilidad y género en las comunas de Providencia y El Bosque

4.1.1 Políticas de movilidad y género en la comuna El Bosque

En esta sección se presenta el estado actual en cuanto a políticas relacionadas con movilidad de El Bosque, a partir de entrevistas semiestructuradas y de la consulta de documentos como el PLADECO 2017-2024 de El Bosque, el Plan Regulador Comunal y documentos generados por organizaciones civiles como el Laboratorio Cambiarnos.

La ausencia de una política de movilidad sustentable y la implementación de una política de género histórica y pionera en incluir el género en lo urbano.

La comuna de El Bosque tiene grandes desafíos para mejorar la movilidad de sus habitantes. La mayoría de los desplazamientos por motivos de trabajo, se realizan afuera de la comuna, dado que la comuna no dispone de zonas atractivas con oferta de empleo. Por lo que, los residentes pasan gran parte de su día moviéndose, usando en su mayoría transporte público como Transantiago, metro y tren para llegar a sus actividades fuera de la comuna. La comuna no estará integrada a la ciudad hasta tener metro (Pladeco 2017-2024). Un entrevistado me señala que la llegada del metro tren y la próxima extensión de la línea 2 del metro beneficiaría a los habitantes, pero que no se debe descuidar la conectividad interna y la

intermodalidad. Están buscando también implementar el modelo de “calles completas”, el que incluye infraestructura que permite a peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, motoristas, moverse en el espacio vial con toda seguridad.

Se reconoce que existe un cambio de paradigma de la movilidad en la comuna, ya que el apartado “consolidación urbana, infraestructura y espacio público” y el ámbito “movilidad urbana, conectividad y espacio público” del Pladeco, son de los que tuvieron más demandas de los vecinos, entre ellas están: mejorar las veredas y que sean inclusivas, que faciliten el desplazamiento de personas con alguna discapacidad, también sobre la falta de áreas verdes, mejoramiento de luminarias, pavimento de calles y pasajes, paraderos, rampas en los cruces peatonales, ciclovías. (Pladeco 2017-2024).

Sin embargo, aunque se percibe una mayor exigencia por el estado de la infraestructura, como se refleja en el Pladeco, las preocupaciones se refieren sólo a las infraestructuras de vereda. Aún no se ve de forma integral la movilidad, como por ejemplo, lentificar las vías o ser más consciente en el uso del auto. Como se mencionó en las entrevistas “el auto es una aspiración sociocultural (...) es difícil llegar sin un trabajo previo con la familia y decirle bájese del auto, empiece a moverse en bicicleta, sí les costó comprarse el auto que usan el fin de semana para ir al mall que es otra “aspiración”, aunque no se señale de tal forma”(entrevista A 09/18). Se reconoce que para lograr ser una comuna sustentable se debe trabajar desde varios frentes como salud, economía y campañas para regular el uso del automóvil. Pero ¿qué pasa con las acciones que el municipio implementa para conseguirlo?.

La comuna no tiene una política orientada a la movilidad, señalan que los motivos son la falta de fondos y una dependencia hacia fondos externos, también por la falta de coordinación interinstitucional entre los responsables de la gestión de las infraestructuras: Metro, Empresas de Ferrocarriles del Estado (EFE), Transantiago con los paraderos. Por ejemplo, la llegada del metro tren, que si bien ha beneficiado a muchos residentes de la comuna en mejorar sus tiempos de desplazamiento, fue conflictiva, ya que no cuidó la manera de sus ejecución, no hizo proyectos de mitigación, de mejoramiento de espacios públicos alrededor del tren, generó pasarelas y rompió conexiones entre barrios (entrevista A 09/18).

La comuna no dispone de presupuesto para elaborar un Plan de Movilidad, sumado a esto es que existen otras prioridades que atender. Sin embargo, han realizado proyectos puntuales de movilidad como dispositivos de rodado en veredas, y cuando están obligados, hacen reducción de velocidad con lomos de toro. Es importante señalar que en las entrevistas me comentaron que la participación ciudadana de mujeres es alta pero que no está orientada hacia temáticas de movilidad urbana. En las instancias de elaboración del Pladeco, la mayor cantidad de participantes son mujeres por temas de horario, sin embargo no hablan del tema de movilidad alternativa, sólo accesibilidad universal: “aún no se ha instalado en ellas, a pesar de que son las que llevan a los niños a la escuela” (A 09/18). Al preguntar si consideraban que se debería incorporar la variable de género a los proyectos, señalaron que sí, pero que lo primero que tiene que pasar para que eso ocurra, es que las usuarias mujeres, se den cuenta que hay una diferencia en un espacio proyectado con enfoque de género y otro que no. Destacan que eso no está presente, cuando llegan a las instancias de participación con un diseño ellas “opinan sin mirada de mujer, el machismo está instalado principalmente en mujeres, una persona que está en su casa, que cree que lo que está pasando a su alrededor es como es, y que así tiene que ser, si tú le pasas un papel en blanco a una mujer y le dices:

proyéctenlo con su mirada, es muy difícil obtener la mirada de género” (A 09/18). Si bien, han sido siglos de colonización de la mentalidad de las mujeres por la supremacía masculina, claro que ha tenido efectos en cómo se percibe los espacios que se viven, en este sentido, es todavía larga la brecha. Falta mucho para que una mujer o cualquiera se dé cuenta que como dice Rosanna Forray “un refugio peatonal puede ser mucho más que esperar la micro, puede ser seguro porque yo soy la que ando con los niños, con la bolsa de las compras” (A 09/18).

Género y movilidad, transversalización.

El Centro de Desarrollo Integral Mujer y Género de El Bosque fue el que propuso para el Pladeco que la comuna tenga un enfoque de equidad de género y que los proyectos de infraestructura y espacio público, consideren el urbanismo con perspectiva de género, la planificación urbana con perspectiva de género y la movilidad urbana con perspectiva de género. Si bien dentro del documento Pladeco se reconoce trabajar la perspectiva de género, dentro del departamento de urbanismo de la comuna se señala que aún no hay ningún proyecto que lo contemple, tratan de instalar el tema de forma transversal en las distintas direcciones que debiesen estar sensibilizadas como Dom, Secplan, lo hacen a través de oportunidades como el estudio Ella Se Mueve Segura, o el proyecto de mejoramiento de Av. Los Morros del equipo de la UC.

El Centro es la instancia dentro de la comuna que impulsa la transversalización del género en el espacio urbano. El Centro es el resultado de una política de género del municipio, que es histórica, desde la creación del municipio en 1991. En ese momento, se crea el primer programa de violencia intrafamiliar, el cual, se logró por la participación de las mujeres, a través de los programas de igualdad de oportunidades. Como destaca un entrevistado, “este municipio es pionero en temas de género, que son temáticas lentas, más en un contexto neoliberal como en el que vivimos, en el que la participación se hace cada vez más escasa, también la resistencia a los cambios” (B 09/18).

En el Centro si bien primero sólo se atendían problemas de la esfera privada, se dio un proceso de abrirse a problemas de la esfera pública, para ampliar estos temas al espacio público. Para eso, fue decisiva la presencia de la academia y ONG’s en la comuna, ya que se invita a trabajar al equipo del Centro en la auditoría de seguridad del estudio Ella Se Mueve Segura. Participar en ello, como recalca un entrevistado, posibilitó la oportunidad para visualizar a la política de género en el desarrollo urbano: “a partir de la auditoría que se realizó, se identificó que cualquier problema urbano, es un problema de violencia, física, simbólica, estructural, de los tiempos, los lugares en los que se pasa” (B 09/18). Ahora están trabajando con Secplan, realizando capacitaciones para integrar las herramientas que los estudios de género ponen a disposición para generar planificaciones y buenos diagnósticos. También iniciaron un trabajo de capacitación de mujeres en ciclismo urbano con el Laboratorio Cambiarnos.

La intención del Centro es realmente caminar hacia una comuna con perspectiva de género y que no sólo se queden los lineamientos en el Pladeco, esto es viable, ya que existe una sólida visión del equipo. Por ejemplo, señalan que toda planificación debe considerar necesidades prácticas y estratégicas de hombres y mujeres, que se piensa muchas veces que incluyendo mujeres ya se tiene la perspectiva de género incluida, pero si se hace con materiales que se tienen, sin cuestionarlos, sin revisarlos y sin considerar las especificidades de hombres y mujeres, no se está considerando realmente. Sobre los hábitos de movilidad y el reto para un plan de movilidad sostenible sensible al género, señalan que se deben entender las pautas

de las mujeres bosquesinas “está la visión posmoderna de que se sataniza el auto, que hay que moverse en bicicleta, pero es super fácil andar en bicicleta en Providencia, Santiago Centro, pero no es tan sencillo andar en los lugares más populares, donde la violencia, delincuencia, el tráfico, las calles en malas condiciones y riesgos son mucho mayores”(B 09/18). Agregan: “hay miradas un poco clasistas en algunos movimientos de movilidad sostenible, es importante reconocer las necesidades prácticas, los niveles estratégicos de género. La gente necesita trabajar, pagar cuentas, arriendo y si para eso tiene que ir a Las Condes, si se demora 3 horas igual lo va a hacer” (B 09/18).

Se pudo distinguir durante las entrevistas, que hay interés en incorporar el género a la movilidad y están conscientes que para hacerlo se enfrentan con varias resistencias. Por ejemplo me señalaban que: “hay una ceguera de género, y las mujeres no hemos reparado en que es distinto, las condiciones en las que caminamos no se cuestionan, para las mujeres que no viven cerca de servicios o equipamientos tienen que caminar demasiado y se palpan la necesidades de conectividad”. También están sensibilizados sobre la movilidad del cuidado: “el transporte urbano está planificado desde la perspectiva androcéntrica, pensado en el hombre proveedor que hace recorridos rectos y se potencian en horas punta, no para las mujeres que tienen recorridos distintos, el recorrido recto no nos sirve, se contraponen” (B 09/18), por lo que “pensar en desarrollo urbano con perspectiva de género no es tan lejano, nos afecta cada día.” (B 09/18).

4.1.2 Movilidad y Género en la comuna de Providencia

4.2.2 Políticas de movilidad y género en la comuna de Providencia

En esta sección se presentan las políticas de movilidad de Providencia a partir de entrevistas semiestructuradas y de la consulta de documentos tales como el PLADECO 2013-2021 y el Reporte Caminar, Pedalear y Conducir: Convivencia en la Ciudad (en adelante reporte).

Política de movilidad sustentable pionera en Santiago

La comuna de Providencia es compacta, tiene una ubicación central dentro del gran Santiago, la propuesta de diseño del espacio público desde sus inicios, tuvo la intención de invitar no solo a transitar, sino a estar. Se diseñaron las veredas con arbolado, se pensó siempre como una comuna caminable: “la infraestructura convoca, sabemos que si tienen veredas, sombra, equipamiento, la gente va a caminar, si no tienes esas condiciones la gente toma el auto”(C 09/18). Continuar este compromiso con el espacio urbano y seguir fomentando que la comuna sea un espacio a escala humana para sus residentes tiene un reto actual que es el de incluir a la población flotante que viene a trabajar a Providencia. El plan de movilidad viene con una historia de alcaldesas y dirigentes vecinales preocupadas por hacer una comuna sustentable. La anterior alcaldesa, Josefa Errázuriz, puso el foco de su gestión sobre la base de una planificación, gestión y acción a escala humana, por lo que Providencia, es la comuna donde más se utiliza la bicicleta como modo de transporte (Reporte).

El plan de movilidad sostenible que se propuso contemplaba infraestructura especializada para peatones y ciclistas, calmando el tráfico para aumentar la seguridad vial y favoreciendo el transporte público al apartarlo de la congestión, construcción de una nueva generación de ciclovías y la mejora de las existentes, la implementación de zonas 30, nuevos dispositivos de calmado de tráfico, nuevas áreas peatonales mediante la aplicación del concepto de urbanismo táctico, de nuevas veredas continuas, de ajustes de

tiempo peatonal en semáforos, impulso y apoyo a proyectos intercomunales de movilidad como son el servicio de bicicletas públicas, el corredor Nueva Alameda Providencia, el Ciclo Parque 42K, el proyecto Mapocho Pedaleable, la Ruta de la Infancia, entre otros, son muestra de este esfuerzo (Reporte). Siguiendo la coherencia de la política de movilidad de la comuna, el ser un espacio a escala humana, las gestiones siguientes se orientan con el compromiso de seguir implementando y mejorando el plan de movilidad sustentable. Los funcionarios de Providencia señalan que democratizar el espacio público para el peatón es uno de los mayores desafíos, “si bien al interior del municipio, la alcaldesa Evelyn Matthei, en un principio, no promovía las zonas 30 y las ciclovías, pero ha ido reconociendo la importancia y formándose con nosotros, con apoyo de la sociedad alemana GIZ, con la cual trabajamos en tema de movilidad y cambio climático” (C 09/18). La viabilidad de continuar con el plan de movilidad se sostiene por el sólido trabajo de la actual oficina de asesoría urbana y con el aporte de la creación de la mesa de movilidad, un equipo comprometido con continuar y mejorar el plan de movilidad compuesto por concejales, coordinadores de obras y presupuesto y personas de la sociedad civil. Es posible también, debido a la articulación que asesoría urbana tiene con los departamentos relacionados con movilidad, como dirección de tránsito, desarrollo económico local, fiscalización renta, ornato para diseñar el uso y mantención del espacio público.

Los aportes que esta gestión ha hecho al plan de movilidad, siguen alineados con el nuevo paradigma de la movilidad, en la pirámide de la movilidad, donde el peatón es primero; a su vez, han implementado acciones de urbanismo táctico, por otra parte han seguido implementado las zonas 30 que son zonas calmadas donde un auto puede ir a máximo 30km/h, las calles vivas o completas que son para que el peatón pase con mayor seguridad y los ciclistas transiten libremente sin ciclovías segregadas, de esta forma el automóvil y el transporte público respeten a los medios no motorizados. Es importante, que estas acciones se reflejan en el presupuesto, además de la implementación de leyes estatales, como la recién aprobada ley de límite de velocidad a 50 km/h en áreas urbanas. Actualmente se están cuestionando los estándares y las terminaciones del diseño de los espacios públicos del centro de la comuna y de las rutas más utilizadas, ya que, por la intensidad de uso, se debe diseñar con la variable de uso y no sólo con la variable de infraestructura, es decir, conocer como se está usando la infraestructura. También, recientemente se ha anunciado el Plan de Convivencia Vial, mediante la campaña “Ponte en el Lugar del Otro”, la cual busca que peatones, ciclistas y conductores entiendan de mejor forma sus derechos y deberes cuando transitan en la vía pública (ver figura 8).

Figura 8. Mejoras del plan de movilidad sustentable de Providencia



Fuente: Sitio web Municipalidad de Providencia

Enfoque hacia la universalidad y no hacia el género

En Chile, los municipios tienen la obligación de implementar la Ley de Accesibilidad Universal en sus comunas, mediante proyectos que permitan que las personas más débiles o vulnerables en movilidad puedan desplazarse en un espacio público de continuidades, también apunta a mejorar la seguridad en la calle. Se busca que Providencia sea 8/80, es decir para niños de 8 años a personas de 80 años, como lo planteó, Guillermo Peñalosa en Colombia. Esta ley ha ido acompañada también, de la preocupación por la seguridad en la calle: hay un trabajo por hacer visible al municipio, que la prioridad, es de los peatones en el espacio urbano, y que eso significa tener cruces seguros en todas las esquinas, una calle tiene que tener sus cuatro cruces habilitados, que sean aptos para las personas con discapacidad física y tiempos de semaforización asociados a éstos.

En Providencia, se da un fuerte enfoque hacia la universalidad y la accesibilidad, que no necesariamente incluye la perspectiva de género. Este enfoque más bien sigue neutralizando a quien se mueve en el espacio, reconociendo que todos somos iguales y tenemos hábitos y patrones similares. Dentro de asesoría urbana no se percibe una directriz de género en sus políticas de movilidad: “si se da la seguridad para todos se atiende a la mujer, ya no se piensan los espacios para un tipo de persona, no se piensa por género o por edad, si no que ojalá en esos espacios este la mayoría de la gente que puedan usarlos, todo va dirigido a universalizar el espacio” (C 09/18). Se ha señalado que la universalidad esconde al sujeto real de derechos, que es quien ha conformado con sus necesidades la falsa neutralidad “el universalismo es una forma de

enmascarar que el sujeto de los derechos de ciudadanía es masculino. El problema de fondo es que la ciudadanía, y por lo tanto el derecho a la ciudad y las prioridades en la definición de esta, se ha construido tomando como referencia el mundo público, la participación en el mercado y los espacios asignados a los hombres”(Carrasco en Muxi, Casanovas, 2011,p.108).

Dentro de las instancias de participación que tiene asesoría urbana, se convoca a la participación en etapas de pre diseño de proyectos en el espacio público. La participación de las mujeres es muy alta, son las que ponen en la mesa, los temas de seguridad, iluminación, pavimentos, de tipo de zapatos, de niños, de juego, de cómo mirar a los niños, mencionan que algunas sienten inseguridad caminando en la calle. Estos son, temas de género. En Providencia hay cierta resistencia a incorporar la planificación de la movilidad con perspectiva de género, ya que constantemente se señala que los proyectos buscan atender a toda la población. Por ejemplo, ahora tienen un proyecto que surge a partir de una petición de madres de familia, en el cual se señala que “es un tema con más perspectiva de género, pero no tiene por qué serlo” (C 09/18). La petición reside en que el entorno afuera de los colegios, en especial el kínder sea más seguro, por lo que buscaran implementar reductores de velocidad. Los entrevistados señalan que es importante tener una definición de estándares para cualquier intervención y que ahora están diseñándolos y así todo el municipio estará alineado con estos principios, aquí podría haber una oportunidad para implementar un manual con perspectiva de género en la movilidad.

Es esencial entender entonces, cuál es la relación que tienen en Asesoría Urbana con la Oficina Municipal de la Mujer(en adelante Oficina). Al parecer, no han tenido algún acercamiento para trabajar de manera conjunta ya que la Oficina no ve temas urbanos, el único acercamiento ha sido que instalaron un bicicletero afuera de su oficina, a petición de ellos. La Oficina atiende al sector oriente desde 2015, que es Providencia, Las Condes y La Reina, donde “las mujeres son profesionistas con un nivel educacional distinto, mayor acceso a la información y normalmente exigen más sus derechos, son más demandantes.” (D 09/18). No hay una línea de trabajo de transversalización de género al espacio urbano, ya que se enfocan en el programa Centro de la Mujer que atiende en específico violencia intrafamiliar, programa del Servicio Nacional de la Mujer y Equidad de Género (SernamEG), es decir, que sólo trabajan con las mujeres en la esfera privada y con asuntos que tengan legislación. Por ejemplo, el tema del acoso callejero no se atiende, porque no tiene legislación, así que aunque algunas mujeres de Providencia puedan estarlo viviendo, se sigue invisibilizando, acá “el estado funge como transgresor”(D 09/18). A raíz de esto también se crea el Observatorio de Acoso Callejero en Santiago, dirigido por la sociedad civil (D 09/18).

4.1.3 Dos enfoques municipales distintos

A partir de lo expuesto hasta ahora, sobre la comuna El Bosque y Providencia, podemos identificar que entienden el género y la movilidad y su articulación de manera distinta. Por un lado, ambas comunas tienen centros de la mujer activos, eso constituye un logro para cualquier planificación con perspectiva de género, lo siguiente, considero, sería trascender una visión que observa la situación de forma aislada: lograr comprender la importancia que significaría trabajar de forma conjunta, en cualquier proyecto del espacio público, ya que va a repercutir inmediatamente en la vida de las mujeres de sus comunas. Por una parte, la comuna de Providencia presenta mayor resistencia a hablar de género, o bien, a reconocer que tal vez si se está trabajando pero, disfrazado de “universalidad”. El equipo señalaba constantemente que los

proyectos apuntaban hacia la universalidad y no hacia el género. A su vez, cabe reflexionar, qué se está entendiendo por una transversalización del género en el espacio, ya que el hecho de trabajar el tema de la violencia y solo la doméstica, olvida comprender qué pasa con la mujer en su esfera pública; es no estar atendiendo todas las problemáticas de género, y pensar que la única forma de erradicación de las desigualdades de género son atendiendo a la violencia, descuidando así la comprensión de cómo incide el territorio, con las infraestructuras para la vida cotidiana o los espacios para el cuidado. A su vez, Providencia tiene grandes retos en cuanto a seguir siendo una comuna caminable pero incluyendo a otros cuerpos, diversidades, culturas y estratos socioeconómicos.

En cuanto a la perspectiva del enfoque observado en El Bosque, se reconoce la necesidad y el desafío de incorporar el género a la movilidad. Si bien no tienen aún un plan de movilidad sustentable, tienen apoyos externos de proyectos con la academia y sociedad civil que buscan incidir en la movilidad para sus residentes. Hay un importante camino que se está haciendo desde el Centro de la Mujer en abrir los temas de género al espacio urbano. El Centro está sensibilizado con los enfoques del urbanismo género consciente. Sobre el tema de la ausencia de un plan de movilidad, debería ahondarse más en si en realidad es por temas de financiamiento o una resistencia por parte de los funcionarios públicos. Ya que se reconoce el nuevo paradigma de la movilidad, en documentos emanados dentro de la comuna, pero aún no se ven reflejados de manera concreta en la infraestructura para la movilidad.

4.2 Ocho experiencias de caminar por la ciudad

4.2.1. Resumen de la información obtenida en las bitácoras “Mi Caminata”

En este apartado, se presentan ocho experiencias de movilidad de mujeres, cuatro residentes de El Bosque y cuatro de Providencia, que participaron compartiendo sus recorridos diarios en la bitácora “Mi Caminata”. Se presentan los contenidos en los esquemas que se ven a continuación, en los que se muestran las características de las participantes, los recorridos que hicieron, su evaluación de qué elementos de la ciudad les permiten tener una experiencia cómoda y disfrutable y los que no, así como una tabla en donde evaluaron cada recorrido con cuatro indicadores de género: seguridad, comodidad, accesibilidad e inclusión. Por último, se incluyen sus propuestas para mejorar su experiencia de caminar en la ciudad. Los esquemas los realicé utilizando la información colocada por cada participante, solo añadí algunas fotografías que tomé en el momento en el que iba a recoger y entregar la bitácora y en algunos casos son fotos de google maps. Las experiencias de las caminantes son las siguientes:



caminante 1

Día
07.09.2018

Comuna de residencia
El Bosque

Edad
53

Ocupación
Asesora de hogar y ama de casa

Frecuencia de caminatas
Diario

Restricciones físicas especiales
No

Tiempo p/ llegar a tus actividades
1:30-2:00 hrs

Gasto diario p/ moverte
\$2,800

% representa gasto d/moverte en presupuesto mensual
10 %

recorridos

	Salida	Origen	Motivo	Modos	Objetos	Compañía
	Llegada	Destino				
1	6:00 7:30	El Bosque Vitacura	Trabajo	Caminata, tren,metro, micro	Bolso	Hija
2	15:00 17:00	Vitacura El Bosque	Regreso a casa	Caminata, metro,tren micro	Bolso	Hija
3	18:30 18:40	Casa Piscina	Recreación	Caminata	Bolso	Hija
4	20:00 20:15	Piscina Casa	Recreación	Caminata	Bolso	Hija

- Casa
- Trabajo
- Recreación
- Caminata
- Micro
- Metro
- Tren

evaluando la experiencia del caminar

Elementos de la Ciudad p/una experiencia cómoda y disfrutable

Locomoción rápida.
Que el tren tenga la misma frecuencia, pasa cada 10 min y debería pasar cada 5 min.

Elementos de la Ciudad p/una experiencia incómoda, negativa, insegura

Le deprime el paisaje, trata de no pensar en el camino, sólo piensa en el destino.
El puente, la pasarela es fea, saliendo de tren lo blanco.

EVALUANDO CON INDICADORES

0-No hay 1-No funciona 2-Malo o Insuficiente 3-Medianamente bueno 4-Aceptable 5-Excelente

recorridos Indicadores	1	2	3	4
SEGURIDAD	4	4	4	4
COMODIDAD	3	2	4	4
ACCESIBILIDAD	3	3	4	4
INCLUSIÓN	3	3	4	4



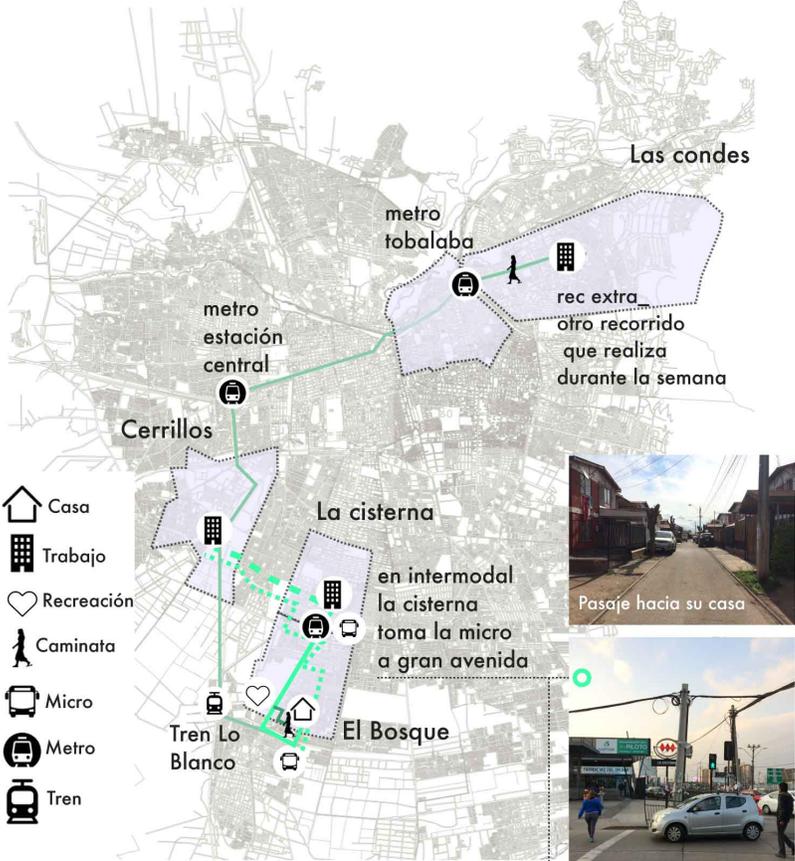
¿Qué propondrías para mejorar tu experiencia de caminar por la ciudad?

- Mejorar la pasarela de la estación de tren, nadie la usa, hacer murales o algo lindo. ●
- Aprovechar los espacios alrededor del tren, mejorar condiciones para choferes(baño decente, comedor)
- Mejorar los paraderos: bancas y techo para la lluvia.
- Nadie camina, todos usan la micro o los pasan a buscar, porque el espacio es feo.
- Sistema de bicicleta pública y bicicletacionamientos.
- Estacionamiento para la gente que deja el auto y toma tren.

caminante 2

Día 10.09.2018	Restricciones físicas especiales No
Comuna de residencia El Bosque	Tiempo p/ llegar a tus actividades 1:00-2:00 hrs
Edad 56	Gasto diario p/ moverte \$3,500-4,000
Ocupación Asesora de hogar y ama de casa	% representa gasto d/moverte en presupuesto mensual 33 %
Frecuencia de caminatas Diario	

Salida	Origen	Motivo	Modos	Objetos	Compañía
1 5:30 6:45	El Bosque Cerrillos	Trabajo	caminata, micro, taxi	bolso	amiga
2 12:00 13:00	Cerrillos Cisterna	Trabajo	caminata, micro, taxi	bolso	sola
3 17:00 18:00	Cisterna El Bosque	Regreso a casa	caminata, metro, micro, taxi	bolso	sola
4 18:30 19:00	casa de cultura EB	Recreación	caminata	mochila	amigos
5 21:30 22:00	casa de cultura EB	Recreación	caminata	mochila	amigos



recorridos

Elementos de la Ciudad p/una experiencia cómoda y disfrutable

Línea 6 del metro es cómoda y rápida
Ciclovías
El metrotren es fabuloso

Elementos de la Ciudad p/una experiencia incómoda, negativa, insegura

Retraso de micros (demoran 20-30min o el chofer no para)
Veredas en mal estado
Semáforos no funcionan
Poca iluminación

EVALUANDO CON INDICADORES

0-No hay 1-No funciona 2-Malo o Insuficiente 3-Medianamente bueno 4-Aceptable 5-Excelente

recorridos Indicadores	1	2	3	4	5
SEGURIDAD	5	4	5	5	5
COMODIDAD	4	4	5	5	5
ACCESIBILIDAD	4	3	5	5	4
INCLUSIÓN	4	3	4	5	5

¿Qué propondrías para mejorar tu experiencia de caminar por la ciudad?

- Más recorridos de transantiago
- Mejorar las calles :asientos, pavimentación
- Mejorar los paraderos: bancas, iluminación, basureros y techo para la lluvia
- Más ciclovías
- Mejorar el alumbrado público
- Más áreas verdes



caminante 3

Día
07.09.2018

Comuna de residencia
El Bosque

Edad
34

Ocupación
dueña de casa buscando empleo

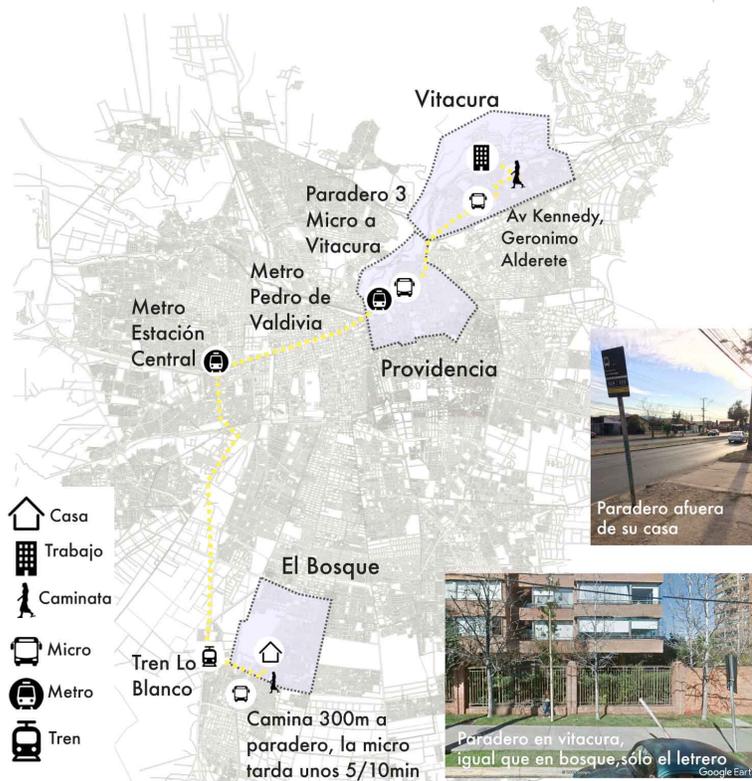
Frecuencia de caminatas
Diario

Restricciones físicas especiales
No

Tiempo p/ llegar a tus actividades
1:30-2:00 hrs

Gasto diario p/ moverte
\$2,800

% representa gasto d/moverte en presupuesto mensual
10 %



recorridos

	Salida Llegada	Origen Destino	Motivo	Modos	Objetos	Compañía
1	14:00 15:30	El Bosque Vitacura	Trabajo	Caminata, tren, metro, micro	mochila	madre
2	20:00 21:45	Vitacura El Bosque	Regreso a casa	Caminata, metro, tren, micro	mochila	sola

evaluando la experiencia del caminar

Elementos de la Ciudad p/una experiencia cómoda y disfrutable

Locomoción rápida.
Ver a gente en la calle
Veredas anchas y lindas

Elementos de la Ciudad p/una experiencia incómoda, negativa, insegura

Locomoción con mala frecuencia de horario
Veredas en mal estado, tramos con piedras.
Pocas áreas verdes



EVALUANDO CON INDICADORES

0-No hay 1-No funciona 2-Malo o Insuficiente 3-Medianamente bueno 4-Aceptable 5-Excelente

recorridos Indicadores	1	2
SEGURIDAD	4	4
COMODIDAD	4	2
ACCESIBILIDAD	3	3
INCLUSIÓN	3	3



¿Qué propondrías para mejorar tu experiencia de caminar por la ciudad?

- Arreglar las veredas
- Más áreas verdes con árboles y pasto
- Mejorar los tiempos de traslado en transporte público



caminante 4

Día 10.09.2018	Restricciones físicas especiales No
Comuna de residencia El Bosque	Tiempo p/ llegar a tus actividades 1:30 hrs
Edad 23	Gasto diario p/ moverte \$1,100
Ocupación Chef	% representa gasto d/moverte en presupuesto mensual 10 %
Frecuencia de caminatas Diario	

Salida Llegada	Origen Destino	Motivo	Modos	Objetos	Compañía
1 12:00 El bosque 13:30 La reina	Trabajo	Caminata micro metro	mochila sola		
2 23:00 La reina 24:30 El bosque	Regreso a casa	Caminata metro micro o taxi	mochila sola		

En intermodal la cisterna toma L4 al regreso toma taxi o micro, el q/ pasa + rápido

Camina 1km al paradero en gran avenida

- Casa
- Trabajo
- Caminata
- Micro
- Metro
- Tren
- Taxi

La Reina
Plaza Egaña
El Bosque

Paisaje Línea 4

Paisaje intermodal

Paisaje micros torniquetes mariposa

Paisaje av lo blanco, frente a su casa

Ciclovia discontinua en av lo blanco

evaluando la experiencia del caminar

Elementos de la Ciudad p/una experiencia cómoda y disfrutable	Elementos de la Ciudad p/una experiencia incómoda, negativa, insegura
--	--

La vista de la línea 4 del metro hacia la Cordillera Retraso de micros (espera hasta 40min)
Ir parada todo el tiempo en el transporte público

EVALUANDO CON INDICADORES

0-No hay 1-No funciona 2-Malo o Insuficiente 3-Medianamente bueno 4-Aceptable 5-Excelente

recorridos Indicadores	1	2
SEGURIDAD	4	3
COMODIDAD	4	3
ACCESIBILIDAD	3	4
INCLUSIÓN	5	4

¿Qué propondrías para mejorar tu experiencia de caminar por la ciudad?

- Mejores calles
- Mejor iluminación
- Mejores paraderos
- Más ciclovías, tiene bicicleta y no la usa
- Que la bicicleta pueda subirse al metro
- Ayuda a discapacitados

caminante 5

Día 10.09.2018	Restricciones físicas especiales No
Comuna de residencia Providencia	Tiempo p/ llegar a tus actividades 10 minutos
Edad 30	Gasto diario p/ moverte \$0
Ocupación Psicóloga	% representa gasto d/moverte en presupuesto mensual 0%
Frecuencia de caminatas Diario	



	Salida	Origen	Motivo	Modos	Objetos	Compañía
	Llegada	Destino				
1	6:50	Providencia	salud	caminata	bolso	sola
	7:00	Providencia				
2	9:30	Providencia	compras	caminata	bolsa	sola
	9:45	Las condes				
3	14:30	Las condes	regreso	caminata	bolsa	amiga
	14:40	Proviencia	a casa			
4	15:00	Providencia	trabajo	caminata	bolsa	amiga
	15:10	Providencia				
5	20:15	Providencia	regreso	caminata	bolsa	sola
	20:25	Providencia	a casa			

- Casa
- Trabajo
- Salud Recreación
- Compras
- Caminata
- Micro
- Metro
- Tren

recorridos

evaluando la experiencia del caminar

Elementos de la Ciudad p/una experiencia cómoda y disfrutable

- Calles adecuadas para caminar
- Naturaleza
- Actividades cerca de mi hogar

Elementos de la Ciudad p/una experiencia incómoda, negativa, insegura

- Calles oscuras y solitarias
- Calles cortadas-discontinuas
- Ciclistas en la vereda

EVALUANDO CON INDICADORES

0-No hay 1-No funciona 2-Malo o Insuficiente 3-Medianamente bueno 4-Aceptable 5-Excelente

recorridos Indicadores	1	2	3	4	5
SEGURIDAD	3	4	4	4	3
COMODIDAD	4	3	3	4	4
ACCESIBILIDAD	4	4	4	4	4
INCLUSIÓN	4	4	4	4	4

¿Qué propondrías para mejorar tu experiencia de caminar por la ciudad?

- Más pasos peatonales
- Educación vial para cidistas que no respetan espacio de peatones





caminante 6

Día rec 1-4	14.09.18
rec 5	20.09.18

Comuna de residencia
Providencia

Edad
37

Ocupación
Psicóloga

Frecuencia de caminatas
Diario

Restricciones físicas especiales
No

Tiempo p/ llegar a tus actividades
30 minutos

Gasto diario p/ moverte
\$1,500

% representa gasto d/moverte en presupuesto mensual
5%

	Salida	Origen	Motivo	Modos	Objetos	Compañía
	Llegada	Destino				
1	8:00	Providencia	trabajo	caminata	mochila	sola
	8:30	La reina		metro		
2	11:45	La reina	regreso a casa	caminata	mochila	sola
	12:30	Providencia		metro		
3	17:00	Proviencia	compras	caminata	cartera	pareja
	17:35	Bellavista		micro		
4	18:30	Providencia	compras	caminata	cartera	hermana
	18:40	Providencia				
5	13:00	Providencia	compras	caminata	carro	hermana
	13:10	Providencia				

- Casa
- Trabajo
- Salud Recreación
- Compras
- Caminata
- Micro
- Metro
- Tren



recorridos

evaluando la experiencia del caminar

Elementos de la Ciudad p/una experiencia cómoda y disfrutable

- cercanía
- áreas verdes
- fácil acceso a servicios básicos
- buena conectividad con otras partes de la ciudad

Elementos de la Ciudad p/una experiencia incómoda, negativa, insegura

- contaminación atmosférica y acústica
- edificios de altura no se tiene visión limpia d/ciudad
- tiempos de semáforos
- ausencia de vereda

EVALUANDO CON INDICADORES

0-No hay 1-No funciona 2-Malo o Insuficiente 3-Medianamente bueno 4-Aceptable 5-Excelente

recorridos Indicadores	1	2	3	4	5
SEGURIDAD	3	4	2	3	4
COMODIDAD	3	4	2	4	4
ACCESIBILIDAD	3	3	2	4	4
INCLUSIÓN	2	2	2	3	3



¿Qué propondrías para mejorar tu experiencia de caminar por la ciudad?

- mejoramiento de pavimentos en las veredas
- veredas en todas las calles
- áreas verdes
- basureros
- quitar los cables sobrantes del tendido eléctrico
- instalaría caseta o cámara de seguridad afuera de mi calle en Luis Middleton



caminante 7

Día
25.09.2018

Comuna de residencia
Providencia

Edad
40

Ocupación
Periodista

Frecuencia de caminatas
Diario

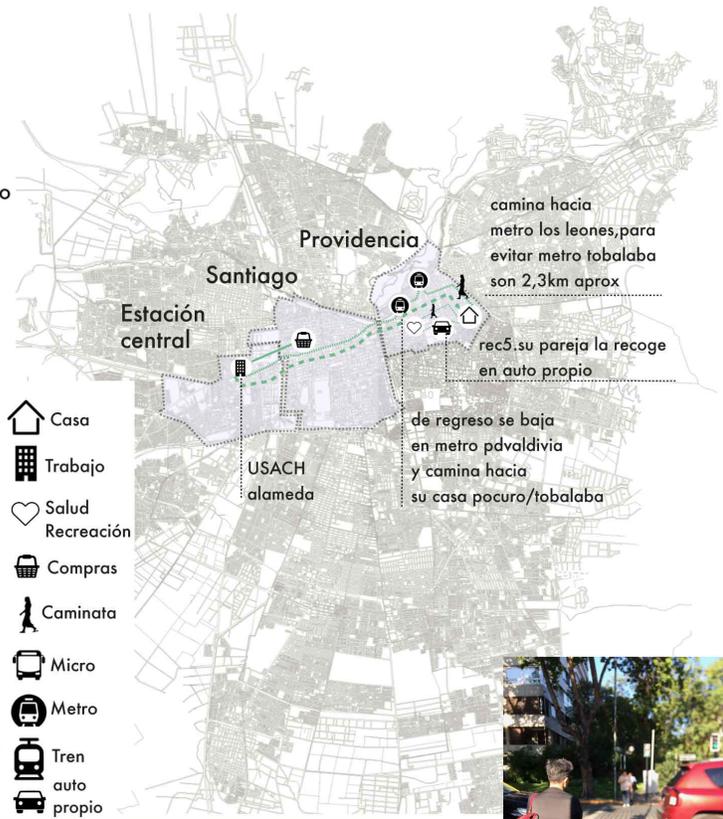
Restricciones físicas especiales
No

Tiempo p/ llegar a tus actividades
40min-pie/30 min-metro

Gasto diario p/ moverte
\$1.500-2.100

% representa gasto d/moverte en presupuesto mensual
-5%

	Salida	Origen	Motivo	Modos	Objetos	Compañía
	Llegada	Destino				
1	7:20	Providencia	trabajo	caminata	bolso	sola
	8:00	Est central		metro		
2	13:00	Est central	almuerzo	caminata	bolsa	sola
	13:25	Santiago				
3	18:20	Est central	regreso a casa	metro	bolsa	pareja
	19:00	Providencia		caminata	mochila	
4	19:10	Providencia	recreación	caminata	bolsa	sola
	19:45	Providencia				
5	21:30	Providencia	regreso a casa	auto propio	bolsa	pareja
	21:50	Providencia				



camina hacia metro los leones, para evitar metro tobalaba son 2,3km aprox

rec5.su pareja la recoge en auto propio

de regreso se baja en metro pdvaldivia y camina hacia su casa pocuro/tobalaba

- Casa
- Trabajo
- Salud Recreación
- Compras
- Caminata
- Micro
- Metro
- Tren
- auto propio



caminante 7

evaluando la experiencia del caminar

Elementos de la Ciudad p/una experiencia cómoda y disfrutable

- veredas y calles en buen estado
- limpieza en las calles
- seguridad
- el barrio, calles residenciales
- parques y plazas con áreas verdes

Elementos de la Ciudad p/una experiencia incómoda, negativa, insegura

- Ciclistas en la vereda
- Atascos de gente en metro tobalaba

EVALUANDO CON INDICADORES

0-No hay 1-No funciona 2-Malo o Insuficiente 3-Medianamente bueno 4-Aceptable 5-Excelente

recorridos Indicadores	1	2	3	4	5
SEGURIDAD	5	4	5	5	5
COMODIDAD	5	4	5	5	5
ACCESIBILIDAD	4	0	4	4	5
INCLUSIÓN	3	1	3	3	3

¿Qué propondrías para mejorar tu experiencia de caminar por la ciudad?

- Para estar tranquila en la vereda, más ciclovia para los ciclistas que usan las veredas
- No uso mi auto porque tengo metro
- Me gusta y necesito caminar una hora y media todos los días



paisaje de su calle



paraderos tipo en providencia



recorrido al trabajo



caminante 8

Día
27.09.2018

Comuna de residencia
Providencia

Edad
40

Ocupación
Diseñadora gráfica

Frecuencia de caminatas
Diario

Restricciones físicas especiales
No

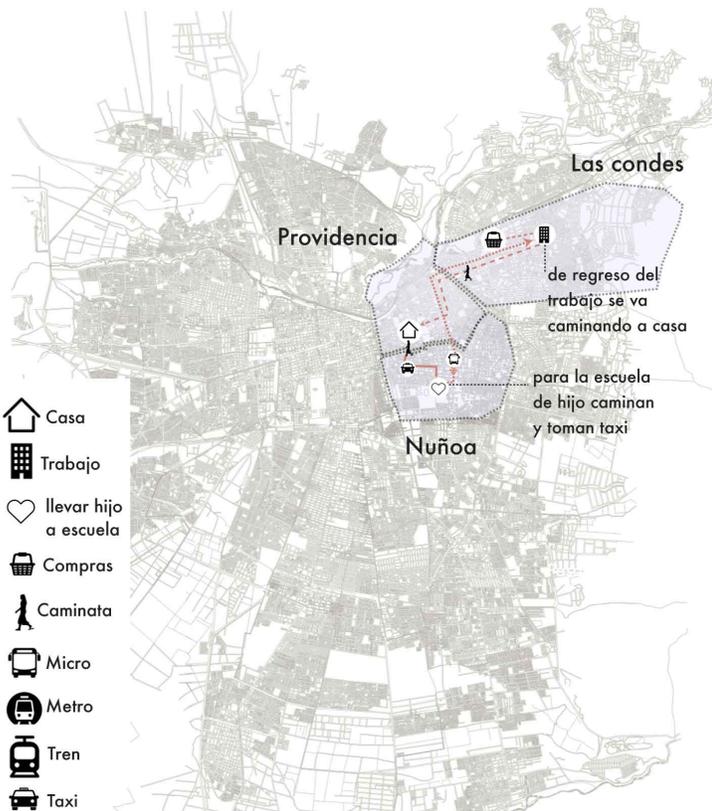
Tiempo p/ llegar a tus actividades
entre 30 y 40 min

Gasto diario p/ moverte
\$2.000

% representa gasto d/moverte en presupuesto mensual
5%

	Salida	Origen	Motivo	Modos	Objetos	Compañía
	Llegada	Destino				
1	7:15 7:35	providencia nuñoa	llevar a hijo	caminata taxi	bolsa mochila	hijo
2	7:35 7:50	nuñoa nuñoa	trabajo	caminata	mochila	sola
3	8:00 8:25	nuñoa las condes	trabajo	micro caminata	mochila	sola
4	14:00 14:20	las condes las condes	compras	caminata	mochila	amigos
5	18:30 19:15	las condes providencia	regreso a casa	caminata	mochila	sola

- Casa
- Trabajo
- Llevar hijo a escuela
- Compras
- Caminata
- Micro
- Metro
- Tren
- Taxi



Las condes

Providencia

Nuñoa

de regreso del trabajo se va caminando a casa para la escuela de hijo caminan y toman taxi

recorridos

evaluando la experiencia del caminar

Elementos de la Ciudad p/una experiencia cómoda y disfrutable

calles pequeñas con menos ruido
calles con muchos árboles
poder caminar con música en audífonos

Elementos de la Ciudad p/una experiencia incómoda, negativa, insegura

calles grandes donde circula mucha gente son incómodas
ruido de las micros

EVALUANDO CON INDICADORES

0-No hay 1-No funciona 2-Malo o Insuficiente 3-Medianamente bueno 4-Aceptable 5-Excelente

recorridos Indicadores	1	2	3	4	5
SEGURIDAD	4	4	4	4	4
COMODIDAD	3	5	2	5	5
ACCESIBILIDAD	4	5	3	5	5
INCLUSIÓN	3	3	3	3	3



Paisaje casa



Paisaje recorrido 4



Paisaje recorrido 5

¿Qué propondrías para mejorar tu experiencia de caminar por la ciudad?

Veredas más anchas

Bajar a los ciclistas adultos de las veredas

Más iluminación en calles pequeñas, sobre todo en invierno

4.2.2 La experiencia de los recorridos

En esta sección se presenta un análisis que pretende articular las experiencias de las caminantes de forma sistémica, lo que nos permite reflexionar más acerca de cada experiencia.

Caminata en barrios compactos y periferias: destinos, proximidad y accesibilidad.

Las caminantes realizan desplazamientos para ir a trabajar fuera de sus comunas, excepto dos que viven en Providencia, una trabaja en la misma comuna y la otra desde su casa, comenta que recientemente dejó su trabajo en Las Condes. Los recorridos que hicieron en su mayoría fueron funcionales, las que viven en El Bosque, salen a primeras horas del día y regresan de noche, de manera que sólo por las noches tienen más contacto con el barrio. Las mujeres de El Bosque que participaron viven en un pasaje que da directo a Lo Blanco, que es una calle que, a diferencia de otras de la comuna, no tiene mala conectividad, ya que a pocos metros de sus casas tienen equipamiento que ofrece diversas actividades, esta situación es distinta para las mujeres que viven dentro de los pasajes menos conectados.

Las principales comunas de destino son Las Condes, Vitacura y La Reina. El principal modo de transporte que usan es el público: metro, Transantiago, tren, y en algunos casos, taxi colectivo o Uber. Providencia al ser una comuna compacta, con usos y equipamientos accesibles, con oferta laboral, promueve que la gente que vive ahí, pueda caminar a sus sitios de trabajo, tener acceso a recreación y cuidado, a diferencia de las que viven en comunas de la periferia. En El Bosque, la mayoría de las caminatas son para conectarse con otro medio de transporte y los únicos trayectos en los que caminan completamente, son los desplazamientos que realizan para recreación o compras.

Se les solicitó a cada caminante señalar que elementos mejoraban su experiencia de caminar. Varios de los mencionados, estaban relacionados con proximidad y accesibilidad: una breve conectividad con partes de la ciudad, fácil acceso a servicios básicos, metro cómodo, veredas anchas, calles residenciales del barrio, ciclovías, el metro tren, gente en la calle, caminar por calles pequeñas donde hay menos ruido y árboles, poder caminar con música, cercanía, áreas verdes, seguridad, limpieza, parques y plazas. Como elementos negativos en la experiencia aparecen el retraso de las micros, veredas en mal estado, semáforos con poca duración, problema de iluminación, carabineros, pocas áreas verdes, contaminación atmosférica y acústica, calles grandes donde circula mucho peatón, calles en malas condiciones, calles sucias.

También se les pedía evaluar su recorrido en cuanto a cuatro indicadores: comodidad, accesibilidad, seguridad e inclusión. Señalaban que la comodidad estaba asociada a poder ir sentada en el metro, algunas preferían esperar en un lugar cerrado que en la calle, esto también por que regresan cansadas del trabajo y quieren sentarse y en muchos paraderos no hay bancas. También se asocia a que no es cómodo caminar con calles cortadas y con problemas de pavimentación, o el viaje en la micro, que en ocasiones es de una hora o más y es incómodo, cuando va llena es difícil sentarse y a veces bajarse. En cuanto a accesibilidad señalan que hay calles en su recorrido que son un laberinto, por ejemplo dentro de la intermodal la Cisterna, o la falta de señalética, falta de iluminación, que hay muchas partes sin vereda o semáforo para cruzar. Por ejemplo una caminante de Providencia decía “los tiempos del semáforo son hasta absurdos,

los autos pasan a gran velocidad con luz verde” y que “el metro no tiene ascensor y las micros que tienen rampa nunca la bajan”. El indicador mejor evaluado de los recorridos de las mujeres de El Bosque fue la seguridad y el menor, fue la inclusión; para las mujeres de Providencia el resultado fue muy parecido, el mejor fue comodidad y seguridad y el menor fue inclusión.

Caminata e inclusión: costos y tiempo.

Los costos de los viajes que realizan varía significativamente dependiendo la comuna donde viven, la caminante 5 que vive en Providencia no tiene ningún gasto ya que se mueve caminando siempre, tiene automóvil pero no lo usa. La caminante 2 que vive en El Bosque llega a gastar de \$ 3,500 a \$ 4,000 mil pesos diarios en sus traslados. En cuanto al tiempo del viaje, este aparece como una variable de desigualdad entre el lugar de residencia, la caminante 5 llega en 10 minutos a su trabajo y las caminantes 1 y 2 de El Bosque pueden tardar hasta dos horas.

La movilidad del cuidado se hace presente en la mayoría de las caminantes, ya que tienen un trabajo productivo o a veces dos, además de realizar tareas del hogar, atender a sus hijos y familia. En la parte en la que se les pedía evaluar sus recorridos de acuerdo al indicador de inclusión, hacían referencia a los costos y tiempos invertidos en los mismos, diciendo que los precios del transporte son muy altos y que a veces gastan más en tramos cortos para evitar caminar. Es por esto, que el indicador inclusión, aparece en todas las mujeres como el peor evaluado.

Evitar caminar: inmovilidad e infraestructuras.

Algunas caminantes de El Bosque prefieren pagar un poco más y no caminar por algún lugar en específico, evitan caminar, ya sea porque están cansadas de andar todo el día, ó de estar paradas en transporte público, ó por seguridad. Por ejemplo, cuando evaluaron su experiencia conforme el indicador seguridad, lo asociaban a que durante sus trayectos pasaban entre calles oscuras o solitarias, que ciclistas o autos invadían la vereda, o calles sin vereda, a ir pendiente de sus objetos durante el viaje: “la salida de mi casa es un callejón sin salida, no hay vereda, solo hay autos estacionados” ó “es una calle sola de noche, el comercio está cerrado” (caminante 6) ó “ los ciclistas no respetan los pasos peatonales” (caminante 5). Dentro de los recorridos de mujeres en ambas comunas, el indicador seguridad fue el mejor evaluado, lo que significa que no afecta a su experiencia de recorridos diarios. Algunas caminantes de El Bosque, tienen recorridos de recreación dentro del barrio, ya que van a clases de natación o de cueca urbana. Estos recorridos los hacen de noche, sienten que pueden ir seguras por la calle, la calle por la que van tiene una vereda ancha, poca iluminación, pero consideran que es buena infraestructura. Otras, sólo van de casa al trabajo y no tienen ninguna relación con el barrio. En Providencia, las cuatro caminantes tienen un vínculo con su entorno urbano, ya que lo caminan con frecuencia y la infraestructura de la comuna permite que todos sus recorridos sean agradables. Situación que solo es distinta para la caminante 6, que vive en una zona en la que su edificio da directo a un estacionamiento y no tiene vereda; entonces aunque está bien conectada, a 500 metros del metro y de paraderos de Transantiago, el hecho de que no haya vereda justo a la salida de su casa, hace que su experiencia no sea ideal.

Importante señalar acá el tema de la inmovilidad conectado con el estado de las infraestructuras para la

caminata, o los costos de transporte. La inmovilidad, como señalan Miglierina y Pereyra (2018) denota la distribución inequitativa del acceso a la movilidad de distintos sectores sociales. Se refieren a que el concepto se ha abordado en América Latina desde el enfoque de la exclusión social o la desigualdad, y sobre los determinantes de género, en la producción discursiva de la movilidad puntúan que diversas autoras feministas han argumentado que la idealización de la movilidad se basa en una visión burguesa y masculina que iguala la movilidad con el privilegio de la vida cosmopolita (Sheller y Urry, 2006^a, Ahmed et al, 2003). Por el contrario, la inmovilidad y aquellos que esperan, son codificados como femeninos y pasivos (Conlon, 2011). Otras autoras feministas han desafiado la asociación positiva de la movilidad con la libertad y han buscado valorizar el permanecer en un lugar y el estar emplazado localmente como un privilegio y una fuente de recursos de reciprocidad, asistencia y confort (Ahmed et al, 2003; Domosh y Seager, 2001). Las caminantes de El Bosque refieren tener mucha movilidad, recorren todo Santiago, pero en ¿qué condiciones lo hacen? Por otro lado, las caminantes de Providencia pueden decidir tener movilidad o inmovilidad, por ejemplo, la caminante 8 trabaja desde casa ahora, por decisión propia. Por lo que en la inmovilidad y movilidad hay condiciones claves de clase que cruzan al género, es decir, ¿quién tiene los privilegios para poder decidir si moverse, no moverse, a dónde y con quién?

4.3 Movilidad e Infraestructuras: estado y percepción en Providencia y El Bosque

Figura 9. Izquierda, auditoría El Bosque, derecha, auditoría en Providencia



Fuente: Propia

4.3.1 Evaluación de las infraestructuras en los dos recorridos

La Auditoría de Caminabilidad con Perspectiva de Género (en adelante auditoría), tiene como propósito analizar si en el espacio urbano se considera la variable género, para ello evaluamos doce indicadores: accesibilidad, iluminación, señalética, mobiliario, movilidad, usos y equipamiento, espacios para el cuidado, áreas verdes, habitabilidad del espacio, olores, higiene y belleza y sonidos, seguridad y percepción de peligro en el espacio. Cada una de las 12 categorías, a su vez contiene varios criterios que se evalúan,

sobre una escala del 0 al 5, siendo 0 el valor negativo y 5 el valor más positivo; este valor se invierte en el indicador de percepción de peligro. Estos criterios son distintos para cada categoría, algunas tienen 9 elementos y otras 14, por eso decidimos sintetizar el puntaje máximo para cada una, como se ve en la tabla 5.

Tabla 5. Puntajes máximos por indicador para la auditoría

INDICADORES	PUNTAJE EXCELENTE
ACCESIBILIDAD	45
ILUMINACIÓN	25
SEÑALÉTICA	25
MOBILIARIO	45
MOVILIDAD	60
USOS Y EQUIPAMIENTO	70
ESPACIOS PARA EL CUIDADO	35
ÁREAS VERDES	45
HABITABILIDAD DEL ESPACIO	55
OLORES, HIGIENE, BELLEZA Y SONIDOS	20-25
SEGURIDAD	50
PERCEPCIÓN DE PELIGRO	0-4

Fuente: Elaboración propia

Una vez que se calificaba cada categoría, las sumamos y esta nota la dividimos entre doce. Este puntaje era el que nos indicaba la calidad del espacio, como se ve en la tabla 6:

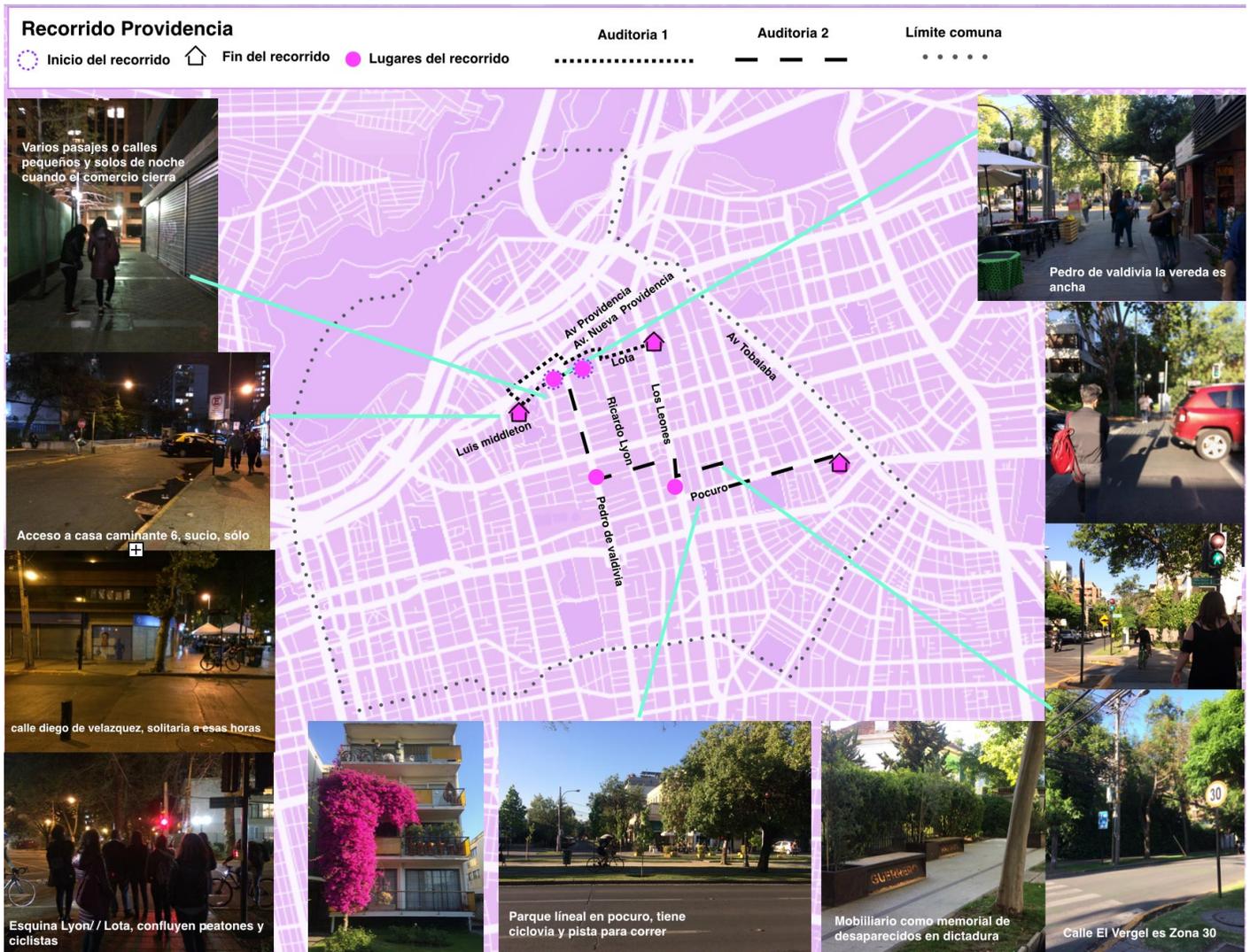
Tabla 6. Calidad del espacio según puntajes de la auditoría

<u>SUMA DE LOS INDICADORES</u>	=	RESULTADO DE AUDITORIA
12		
0-11 NO FUNCIONA	→	ATENDER 10 A 12 CATEGORIAS
12-23 MALO	→	ATENDER 8 A 10 CATEGORIAS
24-35 INSUFICIENTE	→	ATENDER 6 A 8 CATEGORIAS
36-47 BUENA	→	INTEGRA A LAS MUJERES, ATENDER DE 4 A 6 CATEGORIAS
48-59 MUY BUENO	→	CUENTA CON LAS CARACTERISTICAS MAS IMPORTANTES QUE TOMAN EN CUENTA LA EXPERIENCIA DE LAS MUJERES
60 EXCELENTE	→	CASO DE ÉXITO , SE PROPONE ANALIZAR Y REPLICAR

Fuente: Elaboración propia

En Providencia, no fue posible realizar la auditoría el mismo día con todas las participantes por lo que hicimos dos, ambas fueron caminatas por sus rutas cotidianas. La primera auditoría la hicimos con las caminantes 5 y 6 y tuvo una duración de media hora, partimos del gimnasio en la calle Pedro de Valdivia, después a la Unidad Vecinal Providencia en Carlos Antúnez, después regresamos por Av. Providencia hacia la calle Lota a la casa de una caminante donde analizamos los resultados y conversamos sobre la caminata. La segunda caminata se realizó con la caminante 7 ya que la caminante 8 no pudo asistir. La ruta fue ir del metro hacia su casa, caminamos unos 45 minutos. Iniciamos en el metro Pedro de Valdivia sobre Av. Nueva Providencia, caminamos sobre Pedro de Valdivia, Mar de Plata, Ricardo Lyon, Los Leones El Vergel, Hernando de Aguirre y terminamos en Pocuro esquina Tobalaba. Podemos decir sobre el tiempo que invertimos en cada caminata, que en Providencia las mujeres tienen acceso próximo a todas las esferas necesarias en su cotidiano, de recreación, cuidados y productiva, además de hacerlo a distancias caminables y en entornos seguros.

Figura 11. Recorrido de la auditoría realizada en Providencia



Fuente: Elaboración propia

Como se puede ver en la tabla 7, las mujeres que realizaron la auditoría en la comuna de El Bosque y Providencia, diagnosticaron su espacio como malo e insuficiente. La caminante 7 fue la que evaluó mejor la comuna de Providencia, pero su resultado final, fue que el espacio era insuficiente según la auditoría y señaló que no le parecía, ya que para ella, la comuna era: “de las mejores para vivir dentro de Santiago”, decidimos dejarlo como insuficiente para respetar el instrumento. Ambas comunas tuvieron resultados similares, variando en algunos indicadores. Según este diagnóstico el instrumento recomienda trabajar de manera urgente en 8 a 10 categorías. Según los resultados de las caminantes estas serían: accesibilidad, iluminación, señalética, mobiliario, movilidad, usos y equipamiento, espacios para el cuidado, habitabilidad del espacio, seguridad y percepción de seguridad en el espacio.

Tabla 7. Evaluación de la auditoría según las participantes de Providencia y El Bosque.

INDICADORES	 1	 2	 3	 M	 5	 6	 7
ACCESIBILIDAD	12	18	14	6	21	19	33
ILUMINACIÓN	16	17	20	21	16	9	24
SEÑALÉTICA	10	13	10	13	8	9	14
MOBILIARIO	16	18	12	15	24	20	37
MOVILIDAD	29	32	22	28	35	31	54
USOS Y EQUIPAMIENTO	33	60	36	30	40	27	59
ESPACIOS PARA EL CUIDADO	14	20	14	14	12	12	27
ÁREAS VERDES	27	29	31	19	31	19	43
HABITABILIDAD DEL ESPACIO	31	43	33	31	33	27	47
OLORES, HIGIENE, BELLEZA Y SONIDOS	13	16	9	5	16	14	24
SEGURIDAD	18	28	20	8	24	20	45
PERCEPCIÓN DE PELIGRO	6	6	8	13	15	16	2
TOTAL	226	300	229	203	275	223	409
Total / 12 =	18 (Malo)	25 (Insuficiente)	19 (Malo)	17 (Malo)	22 (Malo)	19 (Malo)	34 (Insuficiente)

Fuente Elaboración propia

Evaluamos algunos elementos dentro de las categorías que fueron calificadas con menos puntaje, para entender cómo las infraestructuras o la falta de ellas, afectan a la experiencia de caminata cotidiana. Sobre el indicador accesibilidad, las veredas en malas condiciones aparecen como un elemento transversal en todas, también se señala que las pasarelas o puentes antipeatonales, como les denomina la Liga Peatonal en México, son infraestructuras que desincentivan la caminata. En El Bosque, se señaló que el tamaño de la vereda no es adecuado para paso de coches de bebés, ni silla de ruedas, o que hay zonas sin veredas, que

no todos los cruces tienen semáforo peatonal y paso peatonal. Una caminante comenta al respecto: “considero que la comuna El Bosque no está en condiciones aceptables para transitar siendo un peatón sin dificultades, y mucho menos para uno con alguna discapacidad física, hay mucho que mejorar empezando por veredas y ciclovías” (caminante M).

Figura 12. Pasarela y estado de las veredas en El Bosque



Fuente: Propia

Una caminante que realizó la auditoría en Providencia señala que: “sí siento que es insegura una calle para caminar, pido un Uber, porque en Providencia está cerca todo y nunca me va a salir una cantidad de plata que no pueda pagar, es fácil por la accesibilidad”. Recuerda experiencias de caminata en comunas a las que también tiene que ir por trabajo: “en una clase que doy en Vitacura, nunca encuentro a nadie caminando, todos andan en auto, con la única persona que me encuentro son los trabajadores que están arreglando jardines, nadie más” (caminante 6).

Sobre iluminación se señaló que hay zonas en las que no hay alumbrado público. En señalética, la falta de semáforos peatonales, de mapas de ubicación de zonas y de señalética táctil. En Providencia no vimos ninguna de estas placas mientras que si las observamos en El Bosque, refirieron que fue iniciativa de un vecino que es débil visual. Sobre mobiliario, el puntaje fue mejor para Providencia, sin embargo, en ambas comunas se señaló la falta de bancas para descansar, además de que los postes, registros y señales de tránsito están ubicados a la mitad de la vereda y estorban a los recorridos, y que no hay suficientes guías táctiles en el pavimento para personas con debilidad visual.

Figura 13. Izquierda, veredas de Providencia, derecha, paradero en El Bosque



Fuente: Propia

La categoría de movilidad fue mejor calificada en Providencia pero con un mínimo de diferencia, para ser bien evaluada una calle debería tener todos los elementos e infraestructura como veredas, rampas, ciclovías, carriles de transporte público, permitir el traslado y tránsito de todas las personas sin distinción de condición física, de género, de raza, edad ni modo de transporte. En El Bosque la ausencia de los siguientes elementos repercute en la movilidad de las mujeres: la falta de metro, paraderos de transporte público sin iluminación, irregularidad de transporte público por las noches, ausencia de ciclovías, tiempo insuficiente para cruzar la calle, veredas en malas condiciones para mujeres con coche de bebés, pocas mujeres en bicicleta, problema de andar con niños o adultos mayores en el transporte público. Por ejemplo la caminante 1 señala que “le gustaría que arreglaran el paradero de la micro Lo Blanco para el calor y la lluvia”. Para Providencia se discutió que hay tiempo insuficiente para cruzar la calle, invasión de automóviles en pasos peatonales y conflicto entre ciclovías y algunas veredas por la intensidad de uso.

Figura 14. Izquierda, paso peatonal en El Bosque, derecha paso peatonal en Providencia



Fuente: Propia

Sobre usos y equipamiento el resultado fue mejor para Providencia, mientras que el resultado de El Bosque varió según la edad de las caminantes, las más jóvenes, señalan que hay insuficiente equipamiento relacionado a comercio, espacios de recreación como cafés, parques y plazas; las mayores indican que está bien para realizar sus actividades. En los siguientes elementos coinciden las caminantes de Providencia: no existe actividad comercial por la noche que haga sentir la calle segura, no hay baños públicos, no hay baños con cambiadores de bebés.

El indicador espacios para el cuidado tuvo resultado similar en ambas comunas, se identifica claramente, que el espacio no tiene elementos que aporten a las actividades de cuidado que las mujeres tienen que realizar en su cotidiano, por ejemplo, no hay lugares para sentarse a amamantar a un bebé. En Providencia es interesante observar que aunque es una comuna que tiene mobiliario en las veredas, no es apto para todos los usos, como señala una caminante “hay bancas, pero yo nunca vi a ninguna mujer amamantando, está comuna es muy retacada y la criticarían” (caminante 7). No hay bebederos de agua, no hay cambiadores de bebés, no hay espacio de resguardo para coches de bebés, hay pocos espacios donde convivan niños, mamás con bebés, jóvenes y adultos mayores, esto sobre todo en El Bosque donde el espacio está más segregado por géneros.

Figura 15. Familia esperando cruzar la calle y ciclistas sobre la calle en El Bosque



Fuente: Propia

Respecto al indicador de habitabilidad del espacio, se evaluaban las características que hacen que el espacio público ofrezca condiciones de confort, seguridad y que invite a estar en él. En El Bosque se señala que hay poca gente caminando por las noches, que hay zonas con aglomeraciones de gente o hombres que hacen sentirse insegura, que no es frecuente ver a adultos mayores, niños y niñas caminando en la calle, que hay poca oferta culinaria, de talleres, de cursos para personas de todas las edades. Para Providencia, que no hay actividades que fomenten el conocer a la comunidad, que no es frecuente ver a adultos mayores, niños y niñas caminando en la calle y que el lugar es poco visitado por personas diversas: comunidad LGTBIQ, de diferentes razas, clases socioeconómicas, culturas, etc.

El indicador seguridad se refiere a la presencia de elementos en el espacio público que lo hagan un lugar seguro para transitar y estar, sin importar la hora del día. Las caminantes de Providencia y El Bosque identifican que en caso de tener que gritar no las escucharían, que no hay botones de pánico o dispositivos de seguridad a los cuales acudir en el espacio público, que hay poca vigilancia pública por el Estado y poca vigilancia desde la organización vecinal, que el lugar es seguro para caminar de día, pero no tanto de noche pero igual lo hacen, que algunas fachadas no tienen ventanas por lo que no ayudan a ser vista y dar seguridad al caminar. Por ejemplo, la caminante 5 decía “yo en Las Condes, allá jamás caminaría sola en la noche, acá en Providencia camino todo el tiempo, no pasa nada”. En El Bosque las caminantes jóvenes, fueron más críticas para evaluar esta categoría, señalando que no sienten que la comuna sea un espacio seguro para caminar en algunos momentos del día, acentuándose en la noche. Señalan que, además la zona no es libre de acoso sexual y tampoco de abuso sexual y ataques físicos. Por lo que la variable edad resulta significativa para analizar la seguridad en el espacio urbano.

El último indicador que evaluamos fue percepción de peligro en el espacio, que se refiere a las sensaciones que nos provoca el espacio en cuanto a sentirlo seguro para transitarlo y estar, sin importar la hora del día. Las mujeres de Providencia perciben que hay elementos que hacen su experiencia de caminata más insegura, a diferencia de las mujeres de El Bosque que encuentran a su comuna segura, a excepción de las caminantes más jóvenes. Un elemento que aparece en ambas fue que las calles son solitarias de noche. En Providencia además señalan que hay puntos ciegos, fachadas o árboles que tapan la vista, puestos de comercio que obstruyen y que hay obras en construcción con aglomeraciones de hombres. En El Bosque añaden que hay paraderos de transporte con aglomeraciones de hombres y aglomeraciones de hombres en las calles.

Figura 16. Mural realizado por mujeres que participan en el Centro de la Mujer de El Bosque



Fuente: Propia

Como señalamos anteriormente ambas comunas tuvieron resultados similares, al respecto las caminantes de Providencia opinaron “tal vez nuestro nivel de exigencia es mucho más alto, es que es importante saber ¿en relación a qué lo comparas? nosotras somos super críticas porque estamos mirando a Europa en cambio allá (en El Bosque), también es pésimo pero porque están mirando a Providencia, nosotras evaluando ahí hubiéramos puesto puros uno o ceros”.

La experiencia de caminar en las dos comunas con las mujeres, fue un ejercicio de reconocimiento de lo que ellas habían vertido en sus bitácoras “Mi Caminata”. Fue percibir en primera instancia, cómo usan las infraestructuras, como se mueven por la calle, como cruzan por un paso peatonal. Por ello, es valioso este instrumento, ya que nos permite explorar y evaluar cada elemento de la calle, que en nuestro cotidiano muchas veces no notamos por el ajetreo de la vida en las metrópolis. Por ejemplo, las mujeres de Providencia decían que sentían que el lugar era seguro, muy bueno para vivir, pero hay elementos que surgieron en la auditoría que señalan que el espacio no está integrando completamente elementos para acoger a la diversidad de modos y hábitos de la gente que vive ahí. Algo distinto pasó para El Bosque, un lugar donde no hay infraestructuras de calidad para el caminar, sin embargo, las mujeres señalan un afecto hacia su comuna. La caminante 2 expresa sobre el ejercicio de la auditoría “me gustó la experiencia de recorrer la comuna, fue bonita y buena, hay mucho por hacer todavía pero se puede con empeño”. Sobre esto podemos reflexionar, ya que pude notar una falta de iniciativa para mejorar la infraestructura para la caminabilidad en la comuna El Bosque, provocado por que se señala que a sus vecinos no les preocupa ser sustentables y solo les interesa tener auto, esto puede ser cierto para algunas personas, pero no es la realidad de algunas mujeres de la comuna, que caminan y toman transporte público en su cotidiano. Entonces cualquier proyecto nuevo en la agenda de El Bosque debería incorporar las necesidades y cuidado de sus mujeres, con herramientas como estas auditorías, quizás agregando más categorías de acuerdo a otras realidades y contextos.

4.4 Ejes de reflexión en torno a políticas de justicia de género y movilidad

4.4.1 Políticas de movilidad urbana sostenible.

La consultora europea Mobilise Your City experta en asesorías a gobiernos en temas de movilidad urbana define a una Política de Inversión Nacional de Movilidad como un programa estratégico desarrollado por los gobiernos nacionales para permitir que los gobiernos locales hagan frente a los desafíos de la movilidad urbana, y a un Plan de Movilidad Sostenible, como un plan estratégico desarrollado de forma inclusiva e integrada, con la finalidad de satisfacer las necesidades de movilidad de la población integrando y armonizando los proyectos de planificación existentes. Proponen que ambos son necesarios para cambiar de una visión orientada principalmente a la planificación de infraestructuras viales hacia conceptos más integrales de movilidad urbana sostenible, así como considerar a la movilidad como un componente clave de su planificación urbana. En el caso de Santiago que no tiene una Política Nacional de Movilidad, aunque si se tienen una Política Nacional de Transporte, uno de los primeros desafíos es crearla. En este sentido, es urgente que las políticas públicas inviertan el gasto fiscal de proyectos de transporte en la partición modal real; los viajes caminando y en transporte público, son los mayores realizados, según la EOD 2012; se pudo constatar en la investigación que actualmente no tienen el presupuesto proporcional.

Aunado a la creación de un plan de movilidad y de política nacional, un desafío mayor, reside en incorporar el género a éstas. Existe la Política Nacional de Equidad de Género en el Transporte, que bien pudiese ser un primer ejercicio. Considero que ésta debería atender y finalizar medidas como los torniquetes mariposas en el transporte público, elementos que excluyen a la diversidad de cuerpos que usan el transporte público, no permiten que una madre con un coche suba, a una persona con alguna discapacidad física o a las mujeres que se mueven con objetos.

En la escala local de comuna, la creación de un plan de movilidad sostenible es una urgencia. Como vimos en las entrevistas con funcionarios de El Bosque, los principales desafíos para no tener uno es la falta de articulación de las instituciones, una superposición o evasión de funciones administrativas, poco presupuesto y financiamiento, ausencia de recursos y requisitos legales para actuar.

La infraestructura urbana debe facilitar un abanico de opciones de movilidad, y así permitir una buena experiencia urbana, ya sea una conectividad barrial o metropolitana, por lo que, si existen veredas en buenas condiciones, transporte público accesible, paraderos con mobiliario y techo, ciclovías adecuadas, si hay buena iluminación en las veredas, costos adecuados de transporte, rutas seguras, se mejorarán las experiencias de mujeres, niños y por ende, de todos. Considero que estos elementos debiesen estar contemplados en el Plan de Movilidad, que debería ser elaborado por la Secretaría de Planificación (Secplan) de la comuna de El Bosque, y que a su vez, debería hacerse con perspectiva de género, ya que ningún plan elaborado en nuestros tiempos podría omitirla. El Bosque podría realizar un plan de movilidad responsivo al género, ya que está en un momento adecuado para hacerlo a partir del interés que puede articularse entre sociedad civil, vecinos y la academia. El plan debe hacerse por lo tanto, incluyendo los modos y usos que sus residentes tienen en sus recorridos y trayectos diarios, realizar procesos de participación ciudadana en los que se garanticen participación de las mujeres y residentes en todas las etapas, pre diseño, propuestas, seguimiento, evaluación y monitoreo de éste. Incluir métodos que han funcionado en otras ciudades como mapeos colectivos, caminatas, auditorías de caminabilidad y seguridad, etc. Deben incorporar las dimensiones espaciales, de tiempo y costos, que como se observó en los resultados de la investigación, son aspectos interrelacionados. El manual “enfoques para la movilidad responsiva al género” de la consultora Heather Allen publicado por GIZ y SUTP es una referencia muy útil en este sentido.

4.4.2 Calidad de la infraestructuras para la vida cotidiana y espacios públicos para el cuidado.

La caminata está presente en todos los recorridos cotidianos de las mujeres bajo diversas formas, en algunas era el medio para moverse dentro de sus comunas sin la necesidad de otro medio de transporte, para otras era la forma para conectarse con otro medio de transporte, otras caminaban para mantenerse saludables. Las condiciones en las que caminan eran muy distintas entre sí por las infraestructuras en las que lo hacían. Dentro de las propuestas para mejorar su experiencia de caminata, que señalaron las participantes en la bitácora “Mi caminata” y que sugerimos retomar están: mejorar las veredas, veredas más anchas, mejorar los tiempos de traslado en micro, renovar la iluminación en todas las calles y no sólo en las principales, mejores paraderos, más ciclovías, intermodalidad del metro con otros transportes; por ejemplo, que haya bici estacionamientos en las estaciones, más pasos peatonales, educación vial para ciclistas, más áreas verdes, más basureros, quitar los cables del tendido eléctrico, casetas de seguridad en ciertos sectores. Sobre

estos podemos señalar que en Providencia, la caminata se acercaba más a un derecho a la movilidad, ya que las condiciones permiten caminatas seguras y amenas. En El Bosque las caminatas eran parte de una cadena de viaje, caminar al paradero para llegar al metro o al tren y finalmente al destino final. En este sentido, la caminata no puede seguir viéndose solo como una forma de conectarse a otro modo, para procurar que la caminata no tenga significados negativos para los ciudadanos, como caminar por obligación o en condiciones de desigualdad, como se vio en el caso de El Bosque, donde solo en pocas zonas, como el sector donde vivían las caminantes, hay equipamiento o zonas de recreación o comercio a distancias caminables.

El tiempo invertido en los desplazamientos, es una variable para analizar si las infraestructuras de la caminata son género conscientes. Dentro de los estudios de caminabilidad se sugiere que estos elementos estén a 5-10 minutos caminando, situación que si pasa en Providencia. Además del tiempo, afecta la condición en la que se hace, no es lo mismo poder caminar en zonas 30, calles completas, que en zonas sin vereda. Por lo que además de tener elementos necesarios en el cotidiano a 5-10 minutos caminando es importante analizar en qué materialidad se da este trayecto. Este factor de 5-10 minutos, se ha comprobado que evita que la gente use el auto, ninguna de las mujeres de El Bosque tiene auto, por lo que serían las primeras en beneficiarse de equipamiento y servicios más accesibles. Además el concepto caminabilidad como señala Sagaris (documento de trabajo Seminario Ciudades Escala Humana, Laboratorio Cambiarnos) busca situar a la caminata como un medio igual de importante que el moverse en transporte público, en bicicleta, o en auto. La caminabilidad aporta entender que una vereda por la que caminamos es más que un elemento aislado, es un articulador para que todos los demás medios funcionen en la ciudad.

Ante esto se plantean varios retos para la planificación urbana y la planificación de la movilidad, el primero es concebir a las infraestructuras de la movilidad como infraestructuras que respondan a la vida cotidiana, conocer para qué nos movemos, a dónde, a qué hora, con quién, con qué objetos. Las veredas se deben diseñar como una red, no debería haber zonas donde las veredas se corten, o zonas sin vereda. Las veredas son, como señala Lazo (2017), las materialidades de la movilidad, que tienen objetos o puntos que suceden en el cómo los paraderos que deben ofrecer servicios al barrio. Por lo que no podría haber un paradero sin mobiliario urbano, o un cruce sin un semáforo peatonal. Las infraestructuras para la vida cotidiana no son barreras, no puede haber zonas con puentes antipeatonales, pasarelas.

Un reto mayor, es la articulación del transporte público con las redes peatonales, al respecto Madariaga (2004) señala que se deben reconsiderar las rutas en función de horarios no pendulares, se debe introducir la planificación del tiempo. Además, la planificación urbana y la movilidad se deben articular en sus proyectos: las redes de transporte público deben articularse con las redes peatonales y los usos de suelo con los proyectos de infraestructura, así mismo los suelos urbanos sólo deberían ser urbanizables si hay ya transporte público y opciones para moverse que no dependan sólo del automóvil. Para la comuna El Bosque, siendo periferia urbana donde la planificación ha seguido los patrones de otras ciudades de planearse para un solo tipo de uso de suelo, las propuestas de Madariaga son muy pertinentes.

4.4.3 Acciones tácticas o activismo en la movilidad.

La sociedad civil, representada por los colectivos ciudadanos, ha conformado un agente importante en el

camino hacia impulsar una movilidad sustentable para las comunas estudiadas. Por lo que el trabajo con ellos debería continuar. Para la comuna El Bosque, es vital que participen en la creación del plan de movilidad sustentable, donde debería estar presente el Laboratorio Cambiarnos. En Providencia, donde ya se tiene una cultura de la movilidad, por los planes de movilidad, los colectivos son entes que deben presionar y gestionar ante las autoridades para darle continuidad a éstos y seguir promoviendo mejoras y aprovechamiento de las infraestructuras existentes.

5. CONCLUSIÓN

A continuación presento las reflexiones que surgieron a lo largo de la investigación sobre el planteamiento inicial que se propuso: incorporar el género en la movilidad, a través de comprender la experiencia de caminar para las mujeres en la periferia y en la centralidad, considerando el enfoque de la ciudad inclusiva y de la justicia de género. Han sido planteados como tres compromisos, que consideramos, los estudios urbanos deben atender.

El primero es sobre la justicia de género. La idea de mi investigación parte de que los estudios de movilidad, de género y caminata no se ajustan en el modelo actual de ciudad, si no, en el de ciudad inclusiva, noción que se podría alcanzar mediante una justicia de género, concepto que como señala Fraser (1997), requiere tanto de una redistribución y un reconocimiento. A su vez Sheller (2014) propone el concepto de movilidad justa, amparado en el giro de la movilidad Urry (2005), que es aquella que reconoce la existencia de movilidades diferenciales. El derecho a la ciudad considera el derecho a la movilidad, pero con la visión de un sujeto universal de derechos, en cambio la movilidad justa considera a sujetos con distintas necesidades de desplazamiento. Consideramos merced a los resultados de la investigación, que aún existe un camino por recorrer. Para hablar de movilidad justa o una justicia de género. Para algunas mujeres de Santiago, en la práctica, aún no se da un reconocimiento, no se incorpora en la planificación urbana y de la movilidad los modos y patrones de las mujeres, y por lo mismo no se da una redistribución, que sería incorporar, como observamos en las recomendaciones, infraestructuras para la vida cotidiana, espacios para el cuidado y políticas públicas sustentables.

También, la justicia de género implica adentrarse en un tema complejo que es la violencia urbana, si bien analizar a los desplazamientos urbanos desde el género va a visibilizar elementos de la vida cotidiana en los que puede estar presente la violencia, en términos de percepción de peligro en el espacio, de toques de queda, de pensar los objetos con los que se viaje, la forma de ir vestida. El término justicia de género es trascendente, ya que coloca en la mesa de discusión, otros elementos que interactúan en este entramado, como lo son la articulación de la vida cotidiana con los medios de transporte. Esto es importante para las comunas de El Bosque y Providencia, ambas tuvieron resultados parecidos en términos de seguridad. Algunas mujeres de El Bosque señalaban que no sentían inseguridad en el espacio público, a diferencia de lo que se hubiera pensado, mencionaron al respecto, que la seguridad ciudadana con carabineros, cámaras de seguridad, no las hacían sentirse más seguras. Esta solución se aleja por lo tanto, de una justicia de género. Otro ejemplo son las condiciones en las que se presentó la caminata para algunas mujeres, existe el reconocimiento que la mujer es sujeta de derechos y puede caminar libre por la calle, pero aún no una redistribución, ya que no existe la infraestructura adecuada para hacerlo. Por lo que valdría la pena reflexionar sobre si realmente la mujer tiene el derecho a una movilidad justa en la ciudad actual.

Incorporar la variable de género, en el espacio urbano y que ello se traduzca en mejorar la movilidad de las mujeres, no será solo desde la universalidad, por el peligro de seguir diseñando en la neutralidad, o para un solo tipo de mujeres o hombres.

El segundo compromiso reside en la propuesta de incorporar al urbanismo género consciente en la planificación urbana. Durante la investigación se comprobó que no se puede seguir urbanizando sin proyectos de movilidad, además de la necesidad de que comunas de la periferia cuenten con un plan de movilidad sustentable que priorice la movilidad peatonal. Sobre esto Madariaga (2004) propone que haya una planificación del uso de suelo articulado con la planificación de la movilidad, señala que además de grandes infraestructuras viales que sólo sirven para trasladarse, la vida cotidiana exige espacios públicos seguros, flexibles y de uso múltiple y frecuente, donde la jerarquía de la red rodada se subordine a la jerarquía del espacio público, integrando a toda la población. En lugar de grandes equipamientos inaccesibles y susceptibles de ser inaugurados, la vida cotidiana exige muchos pequeños equipamientos de proximidad, diversos, flexibles, accesibles y asequibles (p.95).

Sobre la necesidad de repensar las políticas públicas de la movilidad desde el género, no podemos seguir invirtiendo en movilidad para un solo tipo de usuario. En la zona oriente de la ciudad, las comunas como Vitacura y Lo Barnechea donde las mujeres de El Bosque van a trabajar, no tiene transporte público o metro, por lo que las mujeres invierten un tiempo y costo excesivos para lograr llegar a éstas. Las políticas públicas no pueden seguir invisibilizando los patrones de movilidad de estas mujeres. El tiempo, que es el mismo para todos los residentes de Santiago, se vuelve un elemento que visibiliza las desigualdades. Por lo que es urgente comprender al costo y al tiempo como indicadores de género claves en la movilidad, e incorporar en la encuesta origen destino los viajes asociados al cuidado como un solo grupo, para que represente el porcentaje real agrupado y se le destine el presupuesto que le corresponde.

Un tercer compromiso sería el metodológico. Diversos autores señalan que los estudios de movilidad y género se deben realizar con análisis cualitativos y cuantitativos. En mi investigación utilicé técnicas cualitativas, que si bien resultaron adecuadas, podemos señalar elementos que surgen al analizar los resultados. Sobre la bitácora “Mi Caminata” que recogió los recorridos diarios, podrían extenderse a una semana, para así conocer, si hay variedad significativa en los otros días que brinde otros resultados, además ampliarse a otras edades, por ejemplo a alguna madre con hijos pequeños, ya que las participantes tenían hijos mayores que no dependían de ellas completamente para su movilidad, lo que pudiera resultar en un entendimiento más claro de las movilidades del cuidado. La consideramos una técnica adecuada por lo que señala la caminante 6 en su bitácora “aunque ella siempre camina, los recorridos que registró en la bitácora, la hicieron pensar en la ciudad, en su contexto, de forma más crítica”. Sobre la “Auditoría de Caminabilidad con Perspectiva de Género”, que fue difícil su puesta en marcha por la coordinación entre la agenda laboral y actividades varias de las mujeres; estos métodos, requieren gran esfuerzo y disposición para aceptar cancelaciones, cambios de fecha, por lo que se proponen el uso de métodos digitales y trabajar con un tiempo mayor para realizarlos; se quiso evitar el uso de medios digitales porque creemos que el hecho de trabajar en directo con las personas otorga una riqueza mayor, como vimos se generan instancias en las que los participantes comparten elementos que no se hubieran presentado solamente utilizando instrumentos. Las conversaciones generadas, nutrieron de forma significativa esta investigación. Sobre las entrevistas a funcionarios, creemos que también fue una buena técnica ya que la información entregada

fue valiosa para complementar lo que se había leído e investigado en documentos.

Finalmente, concluimos que la propuesta de Hanson (2010) de la transversalización del género y la movilidad con los actuales retos de la sustentabilidad, que incluyan las dimensiones medioambientales, económicas, de justicia social y equidad, son esenciales para las investigaciones que buscan su articulación, como el presente trabajo se propuso. Como se percibió en el trabajo, en la comuna de El Bosque se incorpora la justicia social y la equidad, con el trabajo del Centro de la Mujer, sin embargo sin un plan de movilidad sustentable no logra ser una comuna que aborda los retos de la sostenibilidad en relación al género. En Providencia, están presentes las dimensiones medioambientales y económicas, al tener planes de movilidad sustentable y presupuesto adecuado para tal, pero aún no incorporan la justicia social y la equidad a lo urbano. Se identifica que, a pesar de los esfuerzos realizados, la movilidad y el género aún siguen siendo áreas separadas, por lo que encontramos más que nunca, pertinentes estas propuestas en el planteamiento hacia una ciudad inclusiva con justicia de género_____.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Álvaro, P., Cevallos, P., Endara, G.(Eds). (2017). Más allá de los límites, apuntes para una movilidad inclusiva. Ecuador: Friedrich Ebert Stiftung.
- Banco Interamericano de Desarrollo.(2016). El porqué de la relación de género y transporte. Recuperado de <https://publications.iadb.org>
- Butler, Judith & Fraser,N. (2017). ¿Reconocimiento o redistribución? Un debate entre marxismo y feminismo. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Casanovas,R,A,Fonseca,M, Magro,H, & Ortiz,E. (2012). Aportaciones para la inclusión de la perspectiva de género en el urbanismo. En Gutiérrez,V & Ciocchetto,A Estudios urbanos, género y feminismo teorías y experiencias. (371-394) Barcelona, España: Col·lectiu Punt 6.
- Cevallos,Puga,E.(2017). Movilidad inclusiva: Más que un reto, un derecho. En Álvaro, P., Cevallos, P., Endara, G.(Eds). Más allá de los límites, apuntes para una movilidad inclusiva (pp.33-42).Ecuador: Friedrich Ebert Stiftung.
- De Madariaga, S. I. (2004). Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida. Ciudades, 8, 101–133.
- De Madariaga, S.I. (2004). Urbanismo con perspectiva de género. Andalucía: Instituto Andaluz de la Mujer y Escandon Impresores (pp. 104).
- De Simone, L. (2018). Mujeres y Ciudades. Urbanismo género-consciente, espacio público y aportes para la ciudad inclusiva desde un enfoque de derechos. En Arce,R,J.(Ed). El Estado y las mujeres: el complejo camino hacia una necesaria transformación de las instituciones (229-250).
- Falú, A. Morey,P. & Rainero,L. (2002). Ciudad y vida cotidiana: asimetrías en el uso del tiempo y del espacio. Red mujer y hábitat de América Latina.
- Falú, A. (2018). Espacios metropolitanos igualitarios. Metropolis, Observatorio.
- Fabbri,Luciano. (2017). Apuntes sobre feminismos y construcción de poder popular. Santiago Chile: Proyección editores y tiempo robado editoras.
- Fraser, N. (1997). ¿De la distribución al reconocimiento? Dilemas de la justicia en la era « postsocialista ». Liberalismo Político, 126–155.
- Figuroa, Martínez,C., Forray,C, R. (2015). Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. Revista de Estudios Sociales , 54,52-67.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. Gender, Place and Culture, 17(1), 5–23.
- Huertas, T. M. (2014). Hacia la ciudad Inclusiva:Prácticas sociales urbanas en Barcelona, 1969-1979. (Tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, España). Recuperada de <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/95394>
- Jirón,P., & Gomez,J.(2018). Interdependencia,cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. Revista de sociología tiempo social, 30(2), 55-72.
- Jirón,P.&Zunino,D.(2017). Dossier Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. Transporte y territorio,(16), 1-8.
- Jirón Martínez, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y

- movilidad del cuidado. En Rico, Nieves, M., & Segovia, Olga (2017). ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad. (406–432).
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE-Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, 40(121), 5-28.
- Jirón, P., Imilan, W., & Iturra, L. (2015). Más allá del barrio, habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Antropologías del sur*, (3), 87-103.
- Jouffe, Y. (2010). Contra el derecho a la ciudad accesible. Perversidad de una reivindicación consensual. En Sugranyes, A., & Mathivet, C., (Eds.) *Ciudades para tod@s Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (46-58).
- Kunieda, M, Gauthier, A. (Eds.) (2007). *Gender and urban transport: Smart and affordable*. Germany: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ, GIZ, SUTP) Recuperado de <http://www.sutp.org>
- Lazo, Alejandra (2017). Moverse con objetos. En Zunino, Giucci, Jirón. (Eds.) *Términos claves para los estudios de la movilidad en América Latina*. (105-111).
- Martínez, C. F., & Santibáñez, N. W. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7(1), 48–61.
- Massey, D. (1994). *Space, place and gender*. Minneapolis: Minnesota. Polity press
- Mc Dowell, L. (1999). Desplazamientos. En Mc, Dowell, L. *Género, identidad y lugar un estudio de las geografías feministas* Madrid: Ediciones Cátedra (299-328).
- Miralles Guasch Carme. (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la Ecología Urbana. *Ecología Política*, 15(15), 123–130.
- Miralles, Guasch, Carme. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona. Ariel.
- Miralles Guasch, C. & Cebolleda, A. (2009). Movilidad Cotidiana y Sostenibilidad, Una interpretación desde la Geografía Humana. *Boletín de la A.G.E.* (50) 193-216.
- Miralles, Guasch, C., & Martínez Melo, M. (2012). Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio. *Revista Latino-Americana de Geografía E Género*, 3(2), 49-60.
- Miglierina, D. Pereyra, V. (2017). Inmovilidad. En Zunino, Giucci, Jirón. (Eds.) *Términos claves para los estudios de la movilidad en América Latina*. (81-86).
- Muxi, Zaida, Casanovas, R., Ciocchetto, A., Fonseca, M & Valdivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismos* (17), 105-129.
- Pellicer, I., Vivas-Elias, P., & Rojas, J. (2013). La observación participante y la deriva: Dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona. *Eure*, 39(116), 119–139.
- Perret, Marino, G. & Soldano, D. (2017). La movilidad en cuestión. Aportes para un diálogo interdisciplinario. En Soldano, D. (Ed.) *Viajeros del conurbano bonaerense Una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia* (25–59).

Rico, María Nieves, Segovia, Olga (2017) ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad. Santiago, CEPAL.

Rodriguez, A., Saborido, M & Segovia, O. (2012). Violencias en una ciudad neoliberal: Santiago de Chile. Santiago: Ediciones SUR.

Sassen, S. (2003). Contrageografías de la globalización. Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos. Madrid: Traficantes de sueños.

Segovia, O., & Williner, A. (2016). Territorio e igualdad: planificación del desarrollo con perspectiva de género. Publicación de las Naciones Unidas, manuales de la CEPAL (4).

Sheller, Mimi. (2014). The new mobilities paradigm for a live sociology. *Current sociology review* 6, 780-811.

Solnit, R. (2015). *Wanderlust: una historia del caminar*. Santiago, Chile: Hueders.

Tironi, M, Mora, G. (Eds.) (2018). *Caminando, prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad*. (1a ed.) Santiago, Chile: Universidad Alberto Hurtado.

Urry, J. & Sheller, M. (2005). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38, 207-226.

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

Zucchini, E. (2015). Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid, 1-355. Retrieved from <http://oa.upm.es/39914/>

Zunino, Gianni, Jirón. (Eds.) (2017). *Términos claves para los estudios de la movilidad en América Latina*. Buenos aires: Biblos.

Otras referencias

<http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/EspaciosParalaVidaCotidiana.pdf>

<http://ligapeatonal.org/quienessomos/>

<http://mobiliseyourcity.net>

https://www.giz.de/en/aboutgiz/gender_equality.html

<http://www.sutp.org>

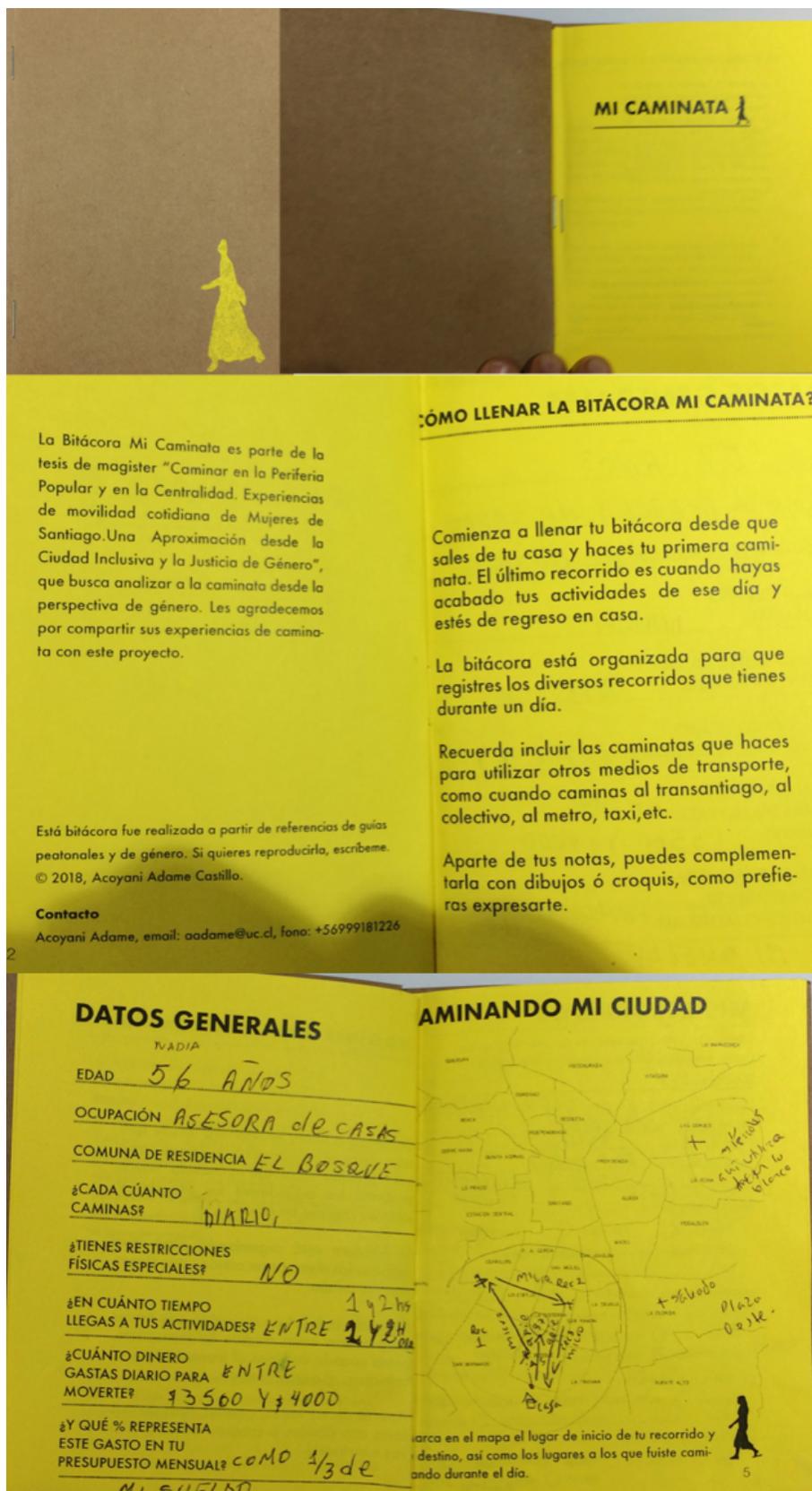
<https://oig.cepal.org/es/politicas-justas>

<https://blogs.iadb.org/moviliblog/>

<http://www.hiriakolektiboa.org/blog/>

7. ANEXOS

ANEXO 1 . Bitácora “Mi Caminata” registrada por una participante



ANEXO 1.

MIS RECORRIDOS

Registra los viajes que realizas durante todo un día. Desde que sales de tu casa hasta tu último viaje.

Recorrido 1

Nombre recorrido EL BOSQUE A CERRILLOS
 Fecha 10 SEPT 2018
 Hora de salida 5:30 HORAS
 Hora de llegada 6:45 HORAS
 Origen EL BOSQUE CASA Destino CERRILLOS PATRONA
 Motivo del viaje:
 Trabajo Estudios Recreación
 Salud, compras, visitar, o recoger a alguien
 Otro _____
 ¿Caminaste todo el viaje? NO PARTE
 Combinaciones con otros modos: 2 CUADROS
 metro bicicleta taxi colectivo
 transantiago auto propio taxi o uber
 ¿Viajaste con objetos?
 mochila carro super /feria bolso
 Otros _____
 ¿Viajaste acompañada?
 Hijos Familiares Pareja Amigos
 Amiga

Registra los viajes que realizas durante todo un día. Desde que sales de tu casa hasta tu último viaje.

Recorrido 2

Nombre recorrido SEÑORA ALEXANDRA
 Fecha 10 SEPT 2018
 Hora de salida 12 PM HORAS
 Hora de llegada 13 HORAS
 Origen CERRILLO PATRONA Destino CISTERNA PATRONA
 Motivo del viaje:
 Trabajo Estudios Recreación
 Salud, compras, visitar, o recoger a alguien
 Otro _____
 ¿Caminaste todo el viaje? NO PARTE
 Combinaciones con otros modos: 4 CUADROS
 metro bicicleta taxi colectivo
 transantiago auto propio taxi o uber
 ¿Viajaste con objetos?
 mochila carro super /feria bolso
 Otros _____
 ¿Viajaste acompañada? NO
 Hijos Familiares Pareja Amigos

Registra los viajes que realizas durante todo un día. Desde que sales de tu casa hasta tu último viaje.

Recorrido 3

Nombre recorrido REGRESO CASA
 Fecha 10 SEPT 2018
 Hora de salida 17 HORAS
 Hora de llegada 18 HORAS
 Origen LA CISTERNA PATRONA Destino EL BOSQUE CASA
 Motivo del viaje:
 Trabajo Estudios Recreación
 Salud, compras, visitar, o recoger a alguien
 Otro REGRESO A CASA
 ¿Caminaste todo el viaje? NO PARTE
 Combinaciones con otros modos:
 metro bicicleta taxi colectivo
 transantiago auto propio taxi o uber
 ¿Viajaste con objetos?
 mochila carro super /feria bolso
 Otros del trabajo?
 ¿Viajaste acompañada? NO
 Hijos Familiares Pareja Amigos

Registra los viajes que realizas durante todo un día. Desde que sales de tu casa hasta tu último viaje.

Recorrido 4

Nombre recorrido CURSO CUECAS URBANAS
 Fecha 10 SEPT 2018
 Hora de salida 18:30 HORAS
 Hora de llegada 19 HORAS
 Origen EL BOSQUE CASA Destino EL BOSQUE COMUNITARIO
 Motivo del viaje:
 Trabajo Estudios Recreación
 Salud, compras, visitar, o recoger a alguien
 Otro _____
 ¿Caminaste todo el viaje? SI IDA Y VUELTA
 Combinaciones con otros modos:
 metro bicicleta taxi colectivo
 transantiago auto propio taxi o uber
 ¿Viajaste con objetos?
 mochila carro super /feria bolso
 Otros _____
 ¿Viajaste acompañada? GRUPO
 Hijos Familiares Pareja Amigos

Registra los viajes que realizas durante todo un día. Desde que sales de tu casa hasta tu último viaje.

Recorrido 5

Nombre recorrido REGRESO DE CURSO CUECA
 Fecha 10 SEPT 2018
 Hora de salida 21:30 HORAS
 Hora de llegada 22 HORAS
 Origen CASA Destino CUECAS
 Motivo del viaje:
 Trabajo Estudios Recreación
 Salud, compras, visitar, o recoger a alguien
 Otro _____
 ¿Caminaste todo el viaje? SI
 Combinaciones con otros modos:
 metro bicicleta taxi colectivo
 transantiago auto propio taxi o uber
 ¿Viajaste con objetos?
 mochila carro super /feria bolso
 Otros _____
 ¿Viajaste acompañada?

EVALUANDO LA EXPERIENCIA DEL CAMINAR

¿En tu recorrido de caminata cotidiana qué elementos de la Ciudad hacen que tu experiencia sea cómoda y disfrutable?

BUENO EL METRO LÍMIA ES COMODA Y RAPIDA LAS CICLOVIAS, EL METRO TREN ES FABULOSO.

¿Y qué elementos hacen que sea una experiencia incómoda, negativa, insegura?

EL RETRASO DE LAS MICRO A LAS VEREDAS EN MAL ESTADO LAS SEMAFOROS EN MAL ESTADO SIN FUNCIONAR LA POCA ILUMINACION EN ALGUNOS SECTORES Y LA FALTA DE RESPETO DE ALGUNAS

ANEXO 1.

EVALUANDO LA EXPERIENCIA DEL CAMINAR
 Asigna la calificación de tu recorrido de la siguiente manera: 0-No hay, 1-No funciona, 2-Malo o Insuficiente, 3-Medianamente bueno, 4-Aceptable, 5-Excelente

Aparte de ponerle nota a tus recorridos, puedes hacer anotaciones de tus pensamientos ó emociones que percibes durante tus recorridos caminando.

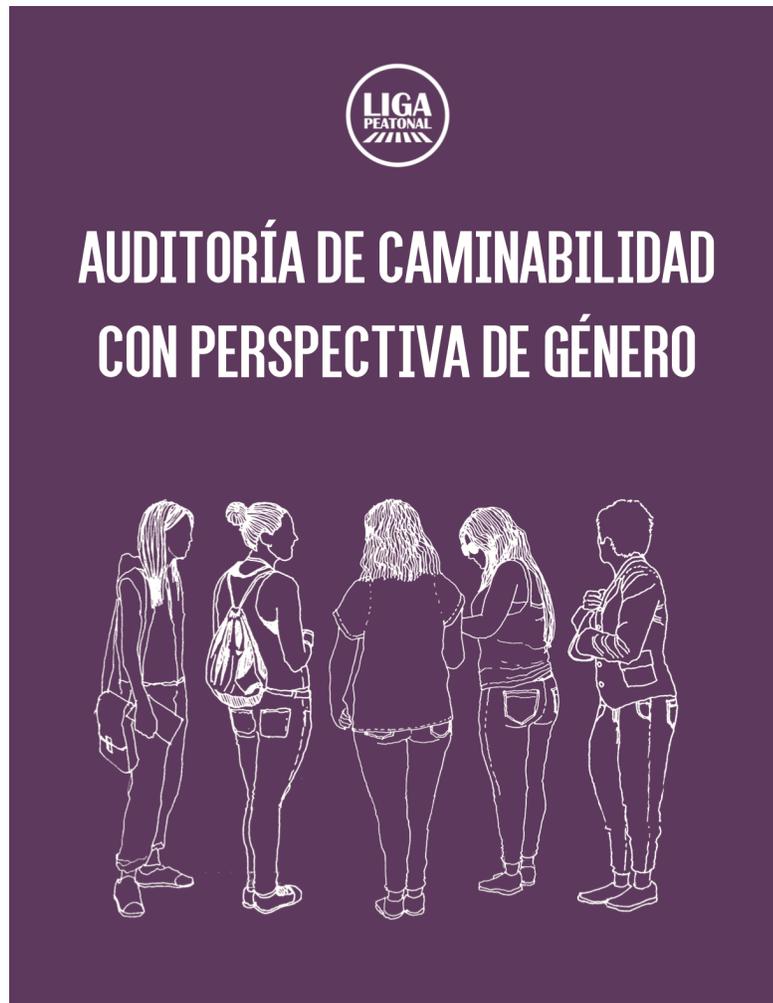
Indicadores	Recorrido 1	Recorrido 2	Recorrido 3	Recorrido 4	Recorrido 5
SEGURIDAD	5	4	5 (parte del 21. colas antiguas)	5	5
COMODIDAD	4	4	5	5	5
ACCESIBILIDAD	4	3 (no hay finito opción locomoción)	5	5	4 (más oscuridad poca gente en la calle los caminos cerrados)
INCLUSIÓN	4	3 (no hay para silla ruedas turistas)	4 (gasto más metro tiene tiempo de registro)	5	5

¿Qué propondrías para mejorar tu experiencia de caminar por la ciudad?

MÁS RECORRIDOS DE MICROS TRANSANTIAGO
 MEJORAR LAS CALLES (parqueación, asfalto, iluminación)
 RESPETO PARA LAS PERSONAS ANCIANAS Y ENFERMAS.
 NO PAGAR ACOMODACIÓN ESAS PERSONAS ^{que sea gratis}
 MEJORAR PARADEROS (horno, asfalto, iluminación, resguardo)
 MÁS CICLO VIAS ^{transitables, seguros, lluvia}
 MEJORAR ALUMBRADO Y MÁS ÁREAS VERDES.

NOTAS
 ME ENCANTO
 CONTESTAR ESTE PROYECTO MI CAMINATA
 SI ME PONGO A PENSAR ANDO CASI 5 HORAS DIARIAS ENTRE MICRO METRO Y COLECTIVO YA PIE JAMAS LO AVIA IMAGINADO.
 GRACIAS POR PODER APORTADO EN ACCESO A TU PROYECTO ABRASO FUE UNA EXPERIENCIA NUEVA -

ANEXO 2. Auditoría de Caminabilidad con Perspectiva de Género realizada por una caminante de El Bosque.



ÍNDICE

02	ÍNDICE
03	¿QUÉ ES?
03	INSTRUCCIONES
05	AUDITORÍA
06	MAPA
07	ACCESIBILIDAD
08	ILUMINACIÓN
09	SEÑALÉTICA
10	MOBILIARIO
11	MOVILIDAD
12	USOS Y EQUIPAMIENTO
13	ESPACIOS PARA EL CUIDADO
14	ÁREAS VERDES
15	HABILABILIDAD DEL ESPACIO
16	OLORES, HIGIENE, BELLEZA Y SONIDOS
17	SEGURIDAD
18	PERCEPCIÓN DE PELIGRO EN EL ESPACIO
19	RESUMEN GENERAL DE LA AUDITORÍA
20	RESUMEN POR PERSONA
21	ANÁLISIS
22	DIAGNÓSTICO
24	NOTAS

AUDITORÍA DE CAMINABILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

DE LIGA PEATONAL

¿QUÉ ES?: Es una herramienta para evaluar el espacio público con perspectiva de género que permite generar indicadores específicos de diseño y rediseño de la infraestructura en el espacio público y las calles.

NOTA: Antes de comenzar necesitas los siguientes perfiles:

1. Facilitadora*
2. Documentadora (toma foto o vídeo)
3. Grabadora de voz

*Puedes prescindir de la documentadora y facilitadora de voz, pero no de la facilitadora.

La facilitadora es la encargada de dar las instrucciones para el recorrido, cuidar la grabación y documentación (si existiese) y guiar la actividad de vaciado de resultados. Para conseguir una facilitadora puedes buscar a una facilitadora de Liga Peatonal en contacto@ligapeatonal.org o formarte para ser capacitadora. Para ello, revisa el siguiente video de capacitación.

INSTRUCCIONES

1. Arma un grupo para llevar a cabo la caminata. Puedes realizar la caminata tú sola, con un grupo pequeño de máximo 6 mujeres (te recomendamos que el mínimo sean 2 mujeres).

NOTA: Es importante que la caminata se haga sólo con mujeres (sin hombres).

2. Selecciona una ruta para tu caminata. Elígela de acuerdo con tus trayectos o los trayectos comunes de las mujeres de tu grupo. Imprime un mapa y marca tu ruta. La auditoría puede aplicarse también para espacios delimitados (varias calles o una colonia o zona específica)

3. Imprime la Auditoría de Caminabilidad con Perspectiva de Género (disponible en LigaPeatonal.org/NuestroTrabajo/LasDeLaMovilidad).

4. Si eres facilitadora, **explica a las asistentes cómo funciona la auditoría y los elementos a evaluar.** Recuerda que la Auditoría se realiza simplemente caminando y platicando, siguiendo un flujo natural (previamente debiste haber analizado los elementos uno por uno junto con las

asistentes). Puedes traer la auditoría en mano mientras realizas el recorrido, pero te recomendamos llenarla al final, cuando el recorrido ha acabado.

5. Si eres asistente, sigue las instrucciones de la facilitadora, familiarízate con la Auditoría y sigue la caminata de manera natural. No es necesario que durante el recorrido saques la Auditoría, la llenarás al final.

6. Sal y camina, sigue un flujo natural y no te olvides de revisar mentalmente los elementos que contiene la Auditoría.

7. Terminando la caminata busca un lugar cómodo para sentarse en grupo y proceder a vaciar la información en el formato impreso de la auditoría.

8. Haz diferentes caminatas de acuerdo con tus diferentes trayectos (de día o de noche).

9. La facilitadora deberá vaciar los resultados en el Formato de Resultados de la Auditoría de Caminabilidad con Perspectiva de Género disponible en LigaPeatonal.org/NuestroTrabajo/LasDeLaMovilidad

NOTA: Hay algunas preguntas que se pareciera que se repiten, hemos decidido dejarlas debido a que contribuyen de manera distinta con algunas categorías.

MAPA

Elabora un mapa o croquis de localización de la ruta que hayas elegido para la Auditoría de Caminabilidad con Perspectiva de Género.



1. ACCESIBILIDAD

La accesibilidad se refiere a la posibilidad de todas las personas de acceder, caminar y moverse en un espacio sin importar sus condiciones físicas, de género, raza, edad, etc. Cuando un espacio público cuenta con todas las condiciones de accesibilidad, esto significa que vamos avanzando hacia una ciudad para todas las personas, porque todas podrán tener acceso a sus espacios.

Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, 1 - No funciona, 2 - Malo o insuficiente, 3 - Medianamente bueno, 4 - Aceptable, 5 - Excelentes condiciones.

	0	1	2	3	4	5
1. El pavimento y las banquetas permiten caminar en silla de ruedas, empujando una carriola, triciclo, cochecito, en tacones y/o con alguna discapacidad.			X			
2. Hay rampas y puedes identificar claramente la diferencia entre banqueta y espacio para automóviles.		X				
3. Las esquinas son seguras (con semáforos para peatones y automovilistas, pasos peatonales, prioridad peatonal).				X		
4. La banqueta es ancha y permite el paso de carriolas y por lo menos dos sillas de ruedas lado a lado.		X		X		
5. Hay guías táctiles en el pavimento y banquetas (guías para personas ciegas que son rayas amarillas en el suelo indicando caminos).				X		
6. En época de lluvia la banqueta no se encharca; al contrario, absorbe el agua.		X				
7. Los accesos a los negocios y espacios son accesibles y las rampas tienen una buena inclinación (no están muy inclinadas).			X			
8. Hay semáforos peatonales para personas ciegas (auditivos).				X		
9. El recorrido es fácil de andar.			X	X		
TOTAL		3	3	9		

INSUFICIENTE TOTAL 18

(De 0 a 8 puntos el lugar NO es accesible, 9 a 17 el lugar tiene MALA accesibilidad, de 18 a 26 la accesibilidad es INSUFICIENTE, de 27 a 35 la accesibilidad es BUENA, 36 a 44 la accesibilidad es MUY BUENA, 45 la accesibilidad es EXCELENTE).

2. ILUMINACIÓN

Se refiere al alumbrado público proporcionado con energía eléctrica en el espacio público una vez que el sol se oculta. La iluminación es básica para que un espacio sea ocupado y percibido como seguro por las noches.

Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, 1 - No funciona, 2 - Malo o insuficiente, 3 - Medianamente bueno, 4 - Aceptable, 5 - Excelentes condiciones.

	0	1	2	3	4	5
1. Hay alumbrado público.					X	
2. La zona está bien iluminada a lo largo de todo el recorrido para las personas que caminan (farolas a menos de 5 metros de altura).				X		
3. El alumbrado se encuentra en buen estado y las farolas sirven.					X	
4. Hay alumbrado diferenciado: farolas para automovilistas y farolas para peatones.				X		
5. Los edificios en el recorrido tienen buena iluminación a nivel peatonal (fachadas iluminadas)				X		
TOTAL				9	8	

BUENO 17

(De 0 a 4 puntos la iluminación NO FUNCIONA, 5 a 9 la iluminación es MALA, de 10 a 14 la iluminación es INSUFICIENTE, de 15 a 19 la iluminación es BUENA, 20 a 24 la iluminación es MUY BUENA, 25 la iluminación es EXCELENTE).

3. SEÑALÉTICA

Se refiere a indicaciones con letreros, pintura y/o señales específicas (en el caso de personas ciegas) en el espacio público, para indicarnos nuestra ubicación, información sobre lugares de interés, distancias a las que se encuentran, entre otros datos que nos sirven para ubicarnos en el entorno. La señalética nos ayuda no sólo a situarnos, sino a seguir ciertas reglas para hacer un espacio más habitable y seguro.

Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, 1 - No funciona, 2 - Malo o insuficiente, 3 - Medianamente bueno, 4 - Aceptable, 5 - Excelentes condiciones.

	0	1	2	3	4	5
1. Hay mapas y planos que indican claramente la zona en la que te encuentras (señalética de ubicación).	X					
2. Hay letreros o información clara para indicar a dónde pedir ayuda o auxilio (casetas, policía, zonas de resguardo en caso de temblor).				X		
3. Hay señalética táctil para las personas ciegas (placas en braille).				X		
4. La señalética está limpia y en buen estado.				X		
5. Hay semáforos peatonales.					X	
TOTAL	0			9	4	

INSUFICIENTE

13

(De 0 a 4 puntos la señalética NO FUNCIONA, 5 a 9 la señalética es MALA, de 10 a 14 la señalética es INSUFICIENTE, de 15 a 19 la señalética es BUENA, 20 a 24 la señalética es MUY BUENA, 25 la señalética es EXCELENTE).

4. MOBILIARIO

Se refiere a todos los "muebles" u objetos que son para uso público y que se instalan en el espacio público (banquetas, parques, plazas, calles) para uso de quienes transitan, y que en su conjunto hacen más placentero y cómodo el uso de esos espacios, además de que incentivan la permanencia en ellos. Ejemplos: bancas, bebederos, elementos que dan sombra, botes de basura, cámaras, botones de pánico, acceso a internet, etc.

Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, 1 - No funciona, 2 - Malo o insuficiente, 3 - Medianamente bueno, 4 - Aceptable, 5 - Excelentes condiciones.

	0	1	2	3	4	5
1. El mobiliario (bancas, postes, registros) permite recorridos sin interrupciones.			X			
2. Hay bancas para estar o descansar.				X		
3. Hay botes de basura.				X		
4. La banqueta es ancha y permite el paso de carriolas y por lo menos dos sillas de ruedas lado a lado.		X				
5. Hay guías táctiles en el pavimento y banquetas (guías para personas ciegas que son rayas amarillas en el suelo indicando caminos).			X			
6. En época de lluvia la banqueta no se encharca; al contrario, absorbe el agua.			X			
7. Los accesos a los negocios y espacios son accesibles y las rampas tienen una buena inclinación (no están muy inclinadas).			X			
8. Hay semáforos peatonales para personas ciegas (auditivos).	X					
9. El recorrido es fácil de andar.				X		
TOTAL		1	8	9		

BUENO

18

(De 0 a 4 puntos el mobiliario NO FUNCIONA, 5 a 9 el mobiliario es MALO, de 10 a 14 el mobiliario es INSUFICIENTE, de 15 a 19 el mobiliario es BUENO, 20 a 24 el mobiliario es MUY BUENO, 25 el mobiliario es EXCELENTE).

5. MOVILIDAD

Se refiere a las características del entorno y la infraestructura que permiten el tránsito y traslado de todas las personas sin importar sus condiciones físicas, de género, raza, edad, modo de transporte, etc. Esto implica que la calle tenga elementos como banquetas, rampas para accesibilidad universal, ciclovías, carriles exclusivos para transporte público, entre otros.

Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, 1 - No funciona, 2 - Malo o insuficiente, 3 - Medianamente bueno, 4 - Aceptable, 5 - Excelentes condiciones.	0	1	2	3	4	5
1. La zona está comunicada con transporte masivo (metro, metrobús o autobuses con carriles exclusivos o un sistema de transporte que es eficiente).					X	
2. Hay paraderos de transporte público señalizados, bien iluminados (por las noches) y bien delimitados.			X			
3. Hay transporte público de calidad y pasa con regularidad durante el día.			X			
4. Hay transporte público de calidad y pasa con regularidad durante la noche.			X			
5. Existen opciones para desplazarme (bicicleta, buenas banquetas, taxis seguros).				X		
6. Hay ciclovías y éstas son seguras (bien señalizadas y los automovilistas las respetan).			X			
7. Hay tiempo suficiente para cruzar la calle con calma y seguridad.					X	
8. Existen las condiciones para que las personas mayores pueden moverse por sí solas y de manera fácil.				X		
9. Veo de manera cotidiana a mujeres moviéndose en bicicleta (o yo me muevo en bicicleta).	X					
10. Es fácil moverse caminando con niños y niñas, personas mayores o en personas con discapacidad.				X		
11. Es fácil moverse en bicicleta con niños y niñas, personas mayores o con personas con discapacidad.				X		
12. Es fácil moverse en transporte público con niños y niñas, personas mayores o con personas con discapacidad.					X	
TOTAL	0		8	12	12	

INSUFICIENTE 32

(De 0 a 11 puntos la movilidad NO FUNCIONA para las personas, 12 a 23 La movilidad es MALA, de 24 a 35 la movilidad es INSUFICIENTE, de 36 a 47 la movilidad es BUENA, 48-59 la movilidad es MUY BUENA, 60 la movilidad es EXCELENTE).

6. USOS Y EQUIPAMIENTO

El uso se refiere a las actividades que ahí ocurren, si en la zona existen predominantemente áreas de solo viviendas, comercios, servicios etc. El equipamiento se refiere los edificios o áreas que proveen de ciertos servicios específicos a las personas en el espacio (pueden ser cafés, farmacias, escuelas, hospitales, tienditas, panaderías, etc.).

Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, 1 - No funciona, 2 - Malo o insuficiente, 3 - Medianamente bueno, 4 - Aceptable, 5 - Excelentes condiciones.

	0	1	2	3	4	5
1. Existen tienditas, cafés, restaurantes u otros comercios en el recorrido.					X	
2. Existe comercio informal en la calle de manera cotidiana.						X
3. Hay actividad comercial por las noches que te hace sentir segura porque la calle no está solitaria.					X	
4. Todas las casas y locales están ocupados (no hay espacios abandonados o lotes baldíos).				X		
5. Hay baños públicos en la zona y están en buen estado.			X			
6. Los baños públicos son seguros.					X	
7. Los baños incluyen módulos para personas con discapacidad.					X	
8. Los baños tienen cambiadores para bebés.					X	
9. Hay escuelas cercanas.						X
10. Hay hospitales cercanos.						X
11. Hay guarderías o estancias en la zona.						X
12. Las fachadas de los edificios y casas tienen aperturas visuales (ventanas y puertas que permiten ver y ser vista).						X
13. Hay parques y plazas (zonas públicas y abiertas) para la convivencia con gente interactuando en el día.						X
14. Hay parques y plazas (zonas públicas y abiertas) para la convivencia con gente interactuando en la noche.						X
TOTAL			2	3	20	35

(De 0 - 13 puntos los usos y el equipamiento NO son para todas las personas, 14 a 27 los usos y equipamiento para todas las personas son MALOS, de 28 a 41 los usos y equipamiento para todas las personas son INSUFICIENTES, de 42 a 55 los usos y equipamiento para todas las personas son BUENOS, 56 a-69 los usos y equipamiento para todas las personas son MUY BUENOS, 70 los usos y equipamiento son para absolutamente todas las personas)

7. ESPACIOS PARA EL CUIDADO

Las mujeres son históricamente las encargadas de cuidar a otras personas debido a los roles de género; son quienes se ocupan de las tareas del cuidado del hogar y la familia, lo que implica también acompañar a otros sectores vulnerables en sus actividades cotidianas como niños y niñas, personas con discapacidad, personas mayores, personas enfermas, etc. Para Liga Peatonal todo lo expuesto en esta auditoría ayuda a las labores de cuidado; sin embargo, en esta sección encontrarás elementos más específicos que deberán ser proveídos en el espacio público y que permiten que las mujeres realicen tareas de cuidado en éste.

Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, 1 - No funciona, 2 - Malo o insuficiente, 3 - Medianamente bueno, 4 - Aceptable, 5 - Excelentes condiciones.

	0	1	2	3	4	5
1. Hay lugares para sentarse a amamantar a un bebé.				X		
2. El espacio es seguro para niños y niñas, personas mayores, personas con discapacidad etc.				X		
3. Hay bebederos de agua.			X			
4. Hay cambiadores de bebés.			X			
5. Hay espacios de resguardo para carriolas.			X			
6. Hay lugares de esparcimiento y ocio para niños y niñas (parques y zonas de juego), personas mayores, personas con discapacidad, etc.					X	
7. En el espacio conviven niños y niñas, mujeres, personas con discapacidad y personas mayores.					X	
TOTAL			6	6	8	

MALO INSUFICIENTE 20

(De 0 a 6 puntos los espacios para el cuidado NO FUNCIONAN, 7 a 13 los espacios para el cuidado son MALOS, de 14 a 20 los espacios para el cuidado son INSUFICIENTES, de 21 a 26 los espacios para el cuidado son BUENOS, 27 a 34 los espacios para el cuidado son MUY BUENOS, 35 los espacios para el cuidado son EXCELENTES).

8. ÁREAS VERDES

Se refiere a la presencia de elementos vegetales de todo tipo en el espacio público y que pueden mejorar la experiencia del uso de éste, debido a que las áreas verdes ayudan a mejorar el espacio en muchos sentidos: sombra, calidad del aire, percepción.

Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, 1 - No funciona, 2 - Malo o insuficiente, 3 - Medianamente bueno, 4 - Aceptable, 5 - Excelentes condiciones.

	0	1	2	3	4	5
1. Hay áreas verdes a lo largo del recorrido.				X		
2. Hay camellones con áreas verdes o zonas que no se ocupan y tienen árboles y plantas.				X		
3. Hay parques con suficientes árboles y sombra.				X		
4. Hay plantas y arbustos en la banqueta (sin estorbar).				X		
5. Los árboles existentes en la banqueta dan sombra y permiten caminar (no estorban).				X		
6. Los árboles (ubicación, frecuencia y distancia entre sí mismos) permiten la visibilidad al caminar.					X	
7. Los árboles y las farolas y luminarias se complementan (los árboles no tapan la luz en las noches).					X	
8. Hay árboles que sueltan flores dando una imagen agradable durante algunas épocas del año.				X		
9. Los árboles, arbustos y plantas mejoran la banqueta, el espacio y el recorrido.				X		
TOTAL				21	8	

BUENA 29

(De 0 a 8 puntos el lugar NO tiene áreas verdes, 9 a 17 el lugar tiene MALAS áreas verdes, de 18 a 26 las áreas verdes son INSUFICIENTES, de 27 a 35 las áreas verdes son BUENAS, 36-44 las áreas verdes son MUY BUENAS, 45 las áreas verdes son EXCELENTES).

9. HABITABILIDAD DEL ESPACIO

Se refiere a ciertas características que hacen que el espacio público ofrezca condiciones de seguridad, confort y que invite a estar en él, de forma que no sea sólo usado como un lugar de tránsito.

Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, 1 - No funciona, 2 - Malo o insuficiente, 3 - Medianamente bueno, 4 - Aceptable, 5 - Excelentes condiciones.

	0	1	2	3	4	5
1. La zona se percibe como segura.				X		
2. Hay presencia simultánea de personas en la mañana.				X		
3. Hay presencia simultánea de personas en la noche.				X		
4. Es posible estar, reunirse, sentarse y conversar en el espacio, sintiéndote relajada.					X	
5. Hay actividades que fomentan el conocer a la comunidad.				X		
6. Existe comercio en la calle que provee oferta culinaria y de otros tipos (cursos para niños, personas mayores que conviven, etc).						X
7. Las zonas donde se concentran las personas se perciben seguras (no hay aglomeraciones de hombres o aglomeraciones que te hagan sentir insegura).						X
8. Es frecuente ver personas mayores caminando y disfrutando.					X	
9. Es frecuente ver niños y niñas caminando y disfrutando.					X	
10. El lugar es visitado por personas diversas: comunidad LGTBQ, diferentes razas y clases socioeconómicas, diferentes culturas, etc.						X
11. El lenguaje en el lugar es respetuoso (no existe lenguaje discriminatorio, acoso o insultos).					X	
TOTAL				12	16	15

BUENA

INSUFICIENTE

43

(De 0 a 10 puntos el espacio NO es habitable, 11 a 21 la habitabilidad del espacio es MALA, de 22 a 32 la habitabilidad del espacio es INSUFICIENTE, de 33 a 43 la habitabilidad del espacio es BUENA, 44 a 54 la habitabilidad del espacio es MUY BUENA, 55 la habitabilidad del espacio es EXCELENTE).

10. OLORES, HIGIENE, BELLEZA Y SONIDOS

Se refiere a la presencia en el espacio público de ciertos elementos subjetivos relacionados con los sentidos de las personas y que pueden mejorar la experiencia de estar en él.

Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, 1 - No funciona, 2 - Malo o insuficiente, 3 - Medianamente bueno, 4 - Aceptable, 5 - Excelentes condiciones.

	0	1	2	3	4	5
1. El lugar está limpio.				X		
2. El lugar huele bien.				X		
3. El sonido ambiental es tolerable o no es molesto (ruido y contaminación auditiva).				X		
4. Los sonidos policíacos son muy poco frecuentes (sirenas, patrullas, etc).				X		
5. Encuentro el lugar bonito y me gusta estar en él.					X	
TOTAL				12	4	

~~INSUFICIENTE~~
BUENO

3/6

(De 0 a 4 puntos NO FUNCIONA, 5 a 9 MALO, de 10 a 14 INSUFICIENTE, de 15 a 19 BUENO, 20-25 MUY BUENO).

11. SEGURIDAD

Se refiere a la presencia de elementos en el espacio público que lo hagan un lugar seguro para transitar y estar, sin importar la hora del día.

Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, 1 - No funciona, 2 - Malo o insuficiente, 3 - Medianamente bueno, 4 - Aceptable, 5 - Excelentes condiciones.

	0	1	2	3	4	5
1. En caso de tener que gritar, sería escuchada.			X			
2. En caso de necesitar ayuda, tengo a donde ir y quien me auxilie.			X			
3. Hay botones de pánico y/o dispositivos de seguridad a los cuales acudir.					X	
4. Hay vigilancia pública proveída por el Estado / Gobierno.				X		
5. Hay vigilancia pública desde la organización vecinal.				X		
6. El lugar es seguro para caminar de día.				X		
7. El lugar es seguro para caminar de noche.			X			
8. Las fachadas tienen ventanas y puertas que ayudan a ver y ser vista y generan seguridad al caminar.				X		
9. La zona es libre de acoso sexual.				X		
10. La zona es libre de abuso sexual y ataques físicos.				X		
TOTAL		1	6	18	4	

INSUFICIENTE 28

(De 0 a 9 puntos NO FUNCIONA, 10 a 19 MALA, 20 a 29 INSUFICIENTE, 30 a 39 BUENA, 40 a 49 MUY BUENA, 50 EXCELENTE).

12. PERCEPCIÓN DE PELIGRO EN EL ESPACIO

Se refiere a las sensaciones que nos provoca el espacio en cuanto a vivirlo cómo un espacio que es seguro para transitarlo y estar, sin importar la hora del día.

NOTA: Esta es la única parte de la auditoría en donde la calificación se da en negativo, es decir, mientras más alta sea, más peligrosa será. Asigna la calificación de la siguiente manera: 0 - No hay, no existe, 1 - Algo, un poco, 2 - Medianamente peligroso, 3 - Peligroso, 4 - MUY peligroso, 5 - EXTREMADAMENTE PELIGROSO.

	0	1	2	3	4	5
1. Hay aglomeraciones de hombres en el espacio.		X				
2. Hay paraderos de transporte con aglomeraciones de hombres (que trabajan en el sector transporte).			X			
3. Hay obras en construcción con aglomeración de hombres (que trabajan en la construcción).	X					
4. Hay puntos ciegos (fachadas engañosas, árboles que tapan la vista, puestos que obstruyen).		X				
5. Las calles son solitarias.			X			
OTRA:						
TOTAL		2	4			

ALGO 6

(De 0 a 4 el espacio NO se percibe peligroso, de 5 a 9 el espacio es percibido como ALGO peligroso, 10 a 14 el espacio es percibido como MEDIANAMENTE peligroso, 15 a 19 el espacio es percibido como peligroso, 20 a 24 el espacio es percibido como MUY peligroso, 25 el espacio es percibido como EXTREMADAMENTE peligroso.

RESUMEN GENERAL DE LA AUDITORÍA

Vacía los resultados de cada rubro en esta tabla:

CONCEPTO	PUNTOS
1. ACCESIBILIDAD	18
2. ILUMINACIÓN	17
3. SEÑALÉTICA	13
4. MOBILIARIO	18
5. MOVILIDAD	32
6. USOS Y EQUIPAMIENTO	60
7. ESPACIOS PARA EL CUIDADO	20
8. ÁREAS VERDES	29
9. HABITABILIDAD DEL ESPACIO	43
10. OLORES, HIGIENE, BELLEZA Y SONIDOS	16
11. SEGURIDAD	28
12. PERCEPCIÓN DE PELIGRO EN EL ESPACIO	6
TOTAL	300

ANÁLISIS

Ahora podrás sacar un promedio general en la zona. Suma todas las calificaciones obtenidas y divídelas entre 12.

De 0 a 11 puntos, el espacio evaluado NO FUNCIONA para las personas y deberá generar recursos de todo tipo de manera urgente para empezar a trabajar en él tomando en cuenta aquello que resulte urgente de las 12 categorías aquí mencionadas (proponemos trabajar en 10 a 12 de las categorías aquí mencionadas)

De 12 a 23 puntos, el espacio es MALO para las personas debido a que no toma en cuenta a las mujeres. Proponemos trabajar de manera urgente en 8 a 10 de las 12 categorías aquí mencionadas.

De 24 a 35 puntos, el espacio evaluado resulta INSUFICIENTE para el uso de todas las personas, recomendamos el trabajo urgente en 6 a 8 de las 12 categorías aquí mencionadas.

De 36 a 47 puntos, el espacio evaluado es BUENA e integra a las mujeres, proponemos que las autoridades trabajen de manera urgente en las categorías con menor evaluación(4 a 6).

De 48 a 59 puntos, el espacio es MUY BUENO y cuenta con las características más importantes que toman en cuenta la experiencia de las mujeres.

60 puntos, el espacio es EXCELENTE por lo que recomendamos usarlo como un caso de éxito y buscar su replicabilidad.

Analicen, junto con la facilitadora, estos resultados y elijan cuáles son los más urgentes de atender por las autoridades. La facilitadora será la encargada de vaciar esta información en el formato de resultados y de dar a las autoridades propuestas de cambios y mejoras en el diseño y rediseño del espacio (tanto el reporte final, como la hoja de resultados para entregar a autoridades están en la parte final de este folleto).

Lleva estos resultados a las autoridades correspondientes y exígeles mejoras y cambios en ese espacio para hacerlo más seguro para las mujeres.

DIAGNÓSTICO

ZONA (CALLES, COLONIA, CÓDIGO POSTAL, ETC.)

COMUNA EL BOSQUE ^{SOCO ROMANA} LO BLANCO ^{LO MORENO}
SANTA CRUZ - LOS MORROS - JORGE LUCO GRAN AVENIDO
LO BLANCO SOCOROMA MAMIÑA
ENLACE CIUDADANO.

NOMBRE: [REDACTED]

CONTACTO: [REDACTED]

ANTECEDENTES: _____

DATOS DE LA VISITA.

FECHA: 22 de SEP. 2018 HORA: 16:15 H - 19 H

ACOMPAÑANTES (LIGA PEATONAL): ACOYANY ADAME CASTILLO

OBSERVACIONES: ME GUSTO LA EXPERIENCIA
DE RECORRER LA COMUNA FUE UNA
BUENA Y BONITA, HAY MUCHO POR
HACER TODAVIA PERO SE PUEDE CON
EMPEÑO

ANEXO 3. Pauta de Entrevista a Funcionarios

EJES	PREGUNTAS
Planes o Instrumentos	¿Hay actualmente algún plan o estudio de movilidad sostenible en la comuna? Si no hay, ¿Los instrumentos actuales de movilidad qué tipo de información priorizan?
Planes o Instrumentos y Movilidad sustentable e inclusiva	¿Qué rol juega la caminata en este plan, se incluye como medio de transporte? ¿Tienen proyectos en relación con la caminata?
Presupuestos Costos	¿Qué porcentaje del presupuesto comunal se destina para mejorar la movilidad peatonal de los vecinos de la comuna? ¿Tienen algún fondo en específico para mejorar la movilidad de las mujeres?
Género y espacio urbano – Transversalización	¿En la oficina de asesoría urbana están trabajando con temáticas de género en el espacio urbano?
Género y Movilidad	¿Tienen información sobre los desplazamientos de las mujeres en su comuna? Se está desarrollando en trabajos académicos el concepto de movilidad del cuidado (ir a comprar, dejar y recoger a alguien, salud y tramites).¿Lo ha escuchado? ¿Qué opina sobre aquello?¿Cree que se debería incorporar la variable de género a los proyectos de movilidad urbana? ¿Cómo?
Vinculación con Centro de la mujer y género	<p>¿Tienen algún proyectos en el que trabajen en conjunto con el centro de la mujer y género?</p> <p>Y ¿Con alguna otra fundación, organización que trabaje temáticas de género?</p>
Participación ciudadana de Mujeres	¿Tienen alguna acción para involucrar específicamente a las mujeres en los procesos urbanos de la comuna? Por ejemplo se invita a las mujeres que participan en el centro de la mujer y género a opinar y debatir sobre cambios a prc, vialidad local, consultas ciudadanas sobre proyectos, remodelaciones, ajustes en las calles, cruces peatonales, ensanches aceras? ¿Hay algún proyecto que estén realizando para que el bosque y Providencia sean comunas más justas e inclusivas?

ANEXO 3.Pauta de Entrevista a encargadas de Centro de la Mujer

EJES	PREGUNTAS
Género y espacio urbano – Transversalización	<p>¿Cuál es la función del centro dentro de la comuna?</p> <p>¿Trabajan en asuntos relacionados con temas urbanos y espacio público? Por ejemplo los usos que le da la mujer al espacio público, a la calle, si siente inseguridad, violencia , porcentaje de accidentes, etc.</p>
Género y Movilidad	<p>¿Tienen datos o información de los desplazamientos de las mujeres de sus comunas?</p>
Planes o Instrumentos y Caminata	<p>¿Hay algún proyecto que estén haciendo o colaborando actualmente relacionado a caminatas o planes de movilidad peatonal?</p>
Presupuestos Costos	<p>¿Tienen algún presupuesto en específico que trate sobre mujer y espacio público, talleres capacitaciones?</p>
Vinculación con Asesoría Urbana	<p>¿Tienen algún vínculo con asesoría urbana?</p> <p>¿Qué propondrían desde el centro de género para vincularse con las propuestas urbanas generadas en asesoría urbana?</p>
Participación ciudadana de Mujeres	<p>¿Qué acciones consideran que se pueden generar desde su centro para impulsar una comuna más justa e inclusiva?</p>