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

Movilidad(es) del cuidado: Una aproximación desde el género, la interseccionalidad y la interdependencia en San Pedro de la Paz, Chile

Tesis presentada para obtener el grado académico de Magister en Desarrollo Urbano

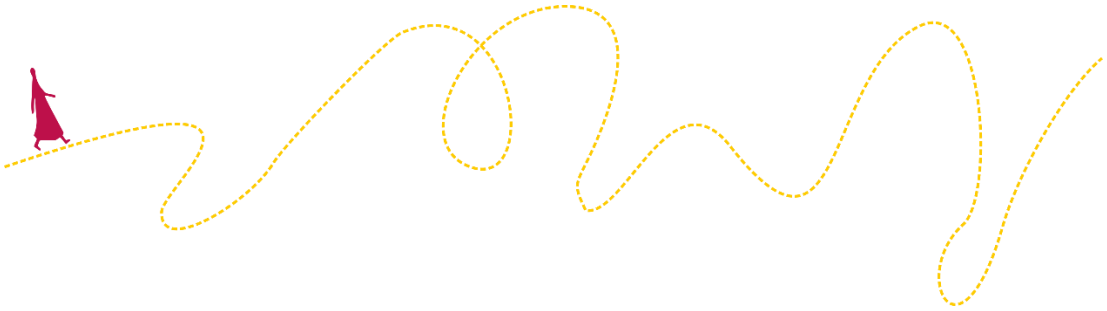
Denisse Larracilla Razo

Profesora guía: Carolina Alejandra Rojas Quezada

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales

Pontificia Universidad Católica de Chile

Abril 2021



Tesis financiada por el Programa de Becas Reciprocidad Chile-México 2019-2020, de la Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AGCID).

Tesis adscrita al Proyecto Fondecyt Regular Nº1201362 "An interdependence, social networks, gender approach to understand daily activity-travel and mobility of care in two Chilean cities".

Agradecimientos

A las mujeres de San Pedro de la Paz que hicieron posible esta investigación; valoro su disposición y apoyo aun ante las adversidades de la pandemia en la vida cotidiana.

A la Agencia Chilena de Cooperación Internacional para el Desarrollo, por posibilitar esta experiencia académica en Chile.

A Carolina Rojas y Juan Carrasco, por la confianza y la oportunidad de colaborar con esta tesis en el proyecto de investigación del Fondecyt. A Giovanni Vecchio, Carme Miralles-Guasch y Ricardo Hurtubia por plantearme nuevas formas de comprender la movilidad. Asimismo, a Paz Concha y Javier Ruiz-Tagle por sus valiosas aportaciones y acompañamiento en este proceso.

A Jorge Gómez, las personas maravillosas que conocí en el IEUT y a mis invaluables camaradas del Taller de planificación integrada, por su amistad y por permitirme aprender de ustedes en esta experiencia. A las amigas y amigos de la vida, y del colectivo de caminantes A Pata, que desde México me han enseñado que la fraternidad supera el espacio y el tiempo.

A mi familia, por impulsarme a caminar a donde el corazón llama. A Guillermo Lastra, por sus innumerables cuidados y, sobre todo, por ser mi familia y hogar en este hemisferio.

A la Cordillera y los atardeceres santiaguinos; a la vida, gracias.

Resumen

El análisis de la movilidad cotidiana desde el eje analítico del cuidado ha ido ganando terreno en los estudios urbanos en Iberoamérica. Su conceptualización ha permitido visibilizar cómo las desigualdades de género en la carga desigual de trabajo no remunerado para el sostenimiento de la vida se expresan en formas diferenciadas de moverse y hacer uso de la ciudad, para mujeres y hombres. Esto es importante dado que la planificación urbana y del transporte se han desarrollado tradicionalmente desde una visión neutralizadora del género y de las diversidades, y atendiendo principalmente las necesidades de movilidad relacionadas con el acceso al empleo. La presente investigación busca contribuir a una mayor comprensión de la movilidad cotidiana, con énfasis en el cuidado, desde una mirada de género-interseccional para identificar potenciales factores de desigualdad en la posibilidades y experiencias de acceso a la ciudad. Asimismo, utiliza un enfoque de interdependencia que explora la naturaleza relacional de las actividades y viajes cotidianos. Por medio de una aproximación mixta de investigación, se analizó la movilidad cotidiana de mujeres en la comuna de San Pedro de la Paz; una ciudad dormitorio, dispersa y automóvil-intensiva al sur de Chile, cuyas características morfológicas representan desafíos para la movilidad cotidiana y la accesibilidad de sus residentes, con impactos diferenciados según el género, condición socioeconómica, ciclo de vida y otras características socioculturales.

Palabras clave: movilidad del cuidado, género, interseccionalidad, interdependencia

Índice de contenidos

1. Introducción 8
2. Marco teórico 11
2.1. El trabajo reproductivo y el cuidado 11
2.2. El cuidado en la ciudad y la movilidad 12
2.3. Interseccionalidad en las movilidades diferenciadas por género 15
2.4. Barreras de accesibilidad 16
2.5. Interdependencia en la movilidad 17
3. Pregunta de investigación 18
4. Hipótesis 18
5. Objetivos de la investigación 18
5.1. Objetivo general 18
5.2. Objetivos específicos 18
6. Metodología 18
6.1. Selección del caso de estudio 18
6.2. Diseño metodológico 24
6.3. Procesamiento de información 27
6.4. Consideraciones éticas 30
7. Resultados 30
7.1. Movilidad cotidiana según género 31
7.2. Patrones de movilidad cotidiana de mujeres en dos barrios periféricos 37
7.3. Prácticas de movilidad cotidiana y del cuidado en la periferia urbana 47
7.3.1. El cuidado expresado en la movilidad diaria 47
7.3.2. Barreras de movilidad y experiencias en movimiento 52
7.3.3. Relaciones de interdependencia en la movilidad cotidiana 57
8. Discusión y conclusiones 59
9. Bibliografía 68
10. Anexos 73

Índice de figuras

Figura 1. Ubicación de San Pedro de la Paz 19
Figura 2. Reparto modal en San Pedro de la Paz y el Gran Concepción 20
Figura 3. Ubicación de los barrios de estudio 21
Figura 4. Vista a nivel de calle de pasaje cerrado en Portal de San Pedro 22
Figura 5. Vista a nivel de calle de vivienda y comercio local en Lomas Coloradas 22
Figura 6. Equipamientos y transporte en los barrios de estudio 24
Figura 7. Propósito de viaje, según sexo 31
Figura 8. Macro propósito de viaje, según edad y sexo 32
Figura 9. Macro propósito de viaje según nivel de ingreso y sexo 33
Figura 10. Macro propósito de viaje según situación ocupacional y sexo 33
Figura 11. Modo de transporte, según macro propósito y sexo 34
Figura 12. Modo de transporte, según edad y sexo 35
Figura 13. Tenencia de permiso de conducir, según sexo y nivel de ingresos del hogar 36
Figura 14. Distancia de viaje, según macro propósito y sexo 36
Figura 15. Periodo de viaje, según macro propósito y sexo 37
Figura 16. Macro propósito de viaje de mujeres, según barrio 39
Figura 17. Comunas de origen y destino en movilidad diaria de mujeres, según barrio 40
Figura 18. Lugar donde se realizaron las movilidades del cuidado, según barrio 41
Figura 19. Distancia de viajes de mujeres, según macro propósito 42
Figura 20. Rangos de distancia por barrio 42
Figura 21. Distancia de viajes de mujeres, según nivel de ingreso 43
Figura 22. Distancia de viajes de mujeres, según ocupación 43
Figura 23. Modo de transporte de mujeres, según nivel de ingreso y barrio 44
Figura 24. Modo de transporte de mujeres, según situación ocupacional y barrio 45
Figura 25. Modo de transporte en viajes de mujeres, según macro propósito y barrio 45
Figura 26. Modo de transporte en viajes de cuidado de mujeres, según barrio 46
Figura 27. Mapa de actividades cotidianas de participantes del barrio Portal de San Pedro 49
Figura 28. Mapa de actividades cotidianas de participantes del barrio Lomas Coloradas 50
Figura 29. Itinerario de viaje de Isabella en un día entre semana, antes de su operación 52
Figura 30. Barreras de movilidad en los trayectos cotidianos de Isidora 56
Figura 31. Barreras de movilidad en los trayectos cotidianos de Sofía 56

Índice de tablas

Tabla 1. Caracterización de los barrios de estudio 23
Tabla 2. Resumen de diseño metodológico..... 27
Tabla 3. Clasificación de los propósitos en macro propósitos de viaje 28
Tabla 4. Caracterización de las participantes..... 29
Tabla 5. Características generales de mujeres encuestadas por la EOD 2015 en los barrios de estudio. 38

1. Introducción

La movilidad es una práctica cotidiana de desplazamiento espacio-temporal necesaria para la organización de la vida diaria, que permite a las personas acceder a actividades, bienes, personas y diversas oportunidades en la ciudad (Jirón et al., 2010; Vecchio et al., 2020). Sin embargo, las necesidades de desplazamiento no son únicas ni genéricas (Miralles & Cebollada, 2003), por lo que puede decirse que no existe una movilidad, sino múltiples movilidades que difieren entre los distintos miembros de la sociedad según factores que pueden ser sociales, culturales, económicos, estructurales o cotidianos (Jirón & Gómez, 2018), y a la vez individuales o colectivos (Miralles, 1998).

En este marco, en las últimas décadas se ha identificado que las diferencias en los patrones de viaje de las personas están influidas en gran medida por el género (Jirón & Zunino, 2017). Particularmente cuando la construcción cultural del género reproduce una distribución asimétrica del trabajo productivo y reproductivo entre hombres y mujeres, con consecuencias en el uso que se hace del tiempo y el territorio donde se mueven (Pérez, 2019). Tal es el caso de las actividades del cuidado, las cuales son fundamentales para la reproducción y sostén de la vida cotidiana (Valdivia, 2018) y que generalmente se encuentran a cargo de las mujeres (Arriagada, 2010; Nieves & Segovia, 2017; Zucchini, 2015). Por *cuidado*, se ha considerado al trabajo no remunerado, realizado por personas adultas para atender a menores y otras personas dependientes, incluidas las labores relacionadas para el mantenimiento del hogar (Zucchini, 2015; Jirón, 2017).

El conjunto de desplazamientos vinculados a la realización de dichas tareas es conocido como *movilidad del cuidado*, en la que se incluyen los viajes para acompañar a menores al colegio o a actividades extraescolares, ir de compras para el hogar, hacer recados, visitar o acompañar familiares enfermos o dependientes, entre otros (Sánchez de Madariaga, 2009). Su conceptualización ha permitido reconocer el peso de aquellos viajes invisibilizados dentro de las metodologías tradicionales de recolección y análisis de datos de movilidad, así como en las decisiones de planificación del transporte; pues estas generalmente han centrado su atención en la movilidad con propósitos laborales, pese a que los viajes que se realizan con fines reproductivos tienen una significativa representación en las dinámicas diarias de viaje (Granada

et al., 2016; Casas et al., 2019; Sánchez de Madariaga, 2009). Por lo tanto, reconocer la movilidad del cuidado ha representado un aporte para integrar la dimensión de género y las diversas necesidades de las personas en una planificación urbana y del transporte más equitativa.

Esto es relevante si se considera que la forma diferenciada en que hombres y mujeres experimentan la ciudad tiene efectos en su vida cotidiana y calidad de vida urbana (Jirón, 2007). Particularmente cuando existen barreras multidimensionales que afectan en mayor o menor medida la movilidad cotidiana de las personas y el acceso a lugares o actividades en la ciudad, según su condición de género, ciclo de vida, contexto social, entre otros (Jirón & Mansilla, 2013; Loukaitou-Sideris, 2016).

En este sentido, se ha identificado que en las experiencias, necesidades y patrones de movilidad, la variable género interactúa con otras características como son el ingreso, la etapa en el ciclo vital, educación, etnia, habilidades físicas, orientación sexual u ocupación (Uteng, 2012; GIZ, 2018; Jirón, 2015; Zucchini, 2015). La estructura familiar, la jefatura del hogar o la presencia de niñas y niños, personas de la tercera edad o con alguna discapacidad, también son aspectos clave para comprender las decisiones y estrategias que están detrás de los viajes (Casas et al., 2019; Pérez, 2019), especialmente cuando es necesario compaginar las labores del cuidado con otras actividades de la vida diaria.

Desde esta orientación, se ha precisado en la importancia adoptar una mirada interseccional y reconocer que las mujeres no son un grupo homogéneo (Miralles, 1998) y que, por tanto, en la movilidad de mujeres también existen necesidades y patrones diferenciados, determinados en gran medida por las características socioculturales y los contextos geográficos (Loukaitou-Sideris, 2016). Al respecto, se ha denunciado que la diversidad de matices en las restricciones y necesidades de movilidad de las mujeres ha sido poco atendida en las políticas públicas (ibid.). Sin embargo, su comprensión se torna fundamental, sobre todo, cuando alguna o varias de estas características personales o contextuales -como dimensiones de diferencia y desigualdad (Segura, 2014)- acentúan las brechas de género (Loukaitou-Sideris, 2016), representan condiciones desventajosas para el desarrollo personal o dificultan el acceso a las oportunidades de la ciudad de manera equitativa.

Por otro lado, la invisibilización de la movilidad del cuidado no sólo ha sido favorecida por la subrepresentación de este tipo de viajes en los instrumentos tradicionales, sino también dadas las limitaciones que implica analizar la movilidad desde un enfoque tradicional centrado en los viajes individuales, desde el cual las personas son tratadas como unidades de análisis independientes (J. Carrasco, 2007); sobre todo si se considera que el cuidado tiene en sí una naturaleza colectiva (Pérez-Orozco, 2007). En este sentido, se ha identificado que para comprender la movilidad cotidiana es crucial tomar en cuenta su naturaleza interdependiente. Es decir, reconocer que los factores que subyacen las decisiones y prácticas de la vida diaria – incluida la movilidad - difícilmente son individuales: se dan en el

contexto de acuerdos, necesidades o relaciones con los miembros dentro del hogar o con otros actores sociales, ya sea a través de vínculos afectivos o prácticos (Jirón, 2018; Chaves et al., 2017). De manera que también es posible comprender la movilidad de las personas, y especialmente la relacionada con el cuidado, en la medida en que *de ellas dependen* o *ellas dependen de* otras personas, actividades, medios u objetos (Chaves et al., 2017). Por tanto, las relaciones de interdependencia, además de configurar las actividades y viajes cotidianos, también son clave para comprender la forma en que las personas sortean las múltiples barreras de movilidad y de acceso a la ciudad que se experimentan de manera diferente entre personas y colectivos.

En este marco, en Iberoamérica se han realizado aproximaciones cuantitativas y cualitativas (Zucchini, 2015; Jirón, 2017; Jirón & Gómez, 2018; Chaves et al., 2017; Gutiérrez & Reyes, 2017; Sánchez de Madariaga & Zucchini, 2020; Aguilera et. al., 2020) en las que se ha buscado comprender la movilidad cotidiana con especial enfoque en el cuidado. Sin embargo, se ha identificado que aún son escasas las investigaciones empíricas realizadas en ciudades diferentes a las capitales metropolitanas (Madrid, Santiago, Buenos Aires); lo que podría enriquecer el conocimiento sobre la movilidad del cuidado, en contextos urbanos con diferentes jerarquías y magnitudes poblacionales o territoriales.

Con base en lo anterior, la presente tesis busca indagar en la movilidad del cuidado de San Pedro de la Paz, al sur de Chile. Una ciudad dormitorio de poco más de 130 mil habitantes, que presenta un modelo de desarrollo urbano disperso, una alta motorización y una estrecha relación funcional con la ciudad de Concepción, capital de la Región del Biobío. El abordaje del cuidado, expresado en la movilidad, se realiza desde tres aproximaciones complementarias: (1) una perspectiva de género, para reconocer cómo y en qué medida este tipo de viajes son realizados por mujeres y hombres; (2) una mirada interseccional, para identificar los diferentes patrones y necesidades de movilidad diaria y del cuidado en la diversidad de mujeres, según sus características personales y del lugar de residencia; y (3) un enfoque de interdependencia, para explorar la naturaleza relacional de las actividades y viajes cotidianos.

Con el desarrollo de esta investigación, se busca contribuir a una mayor comprensión de la(s) movilidad(es) desde el eje analítico del cuidado, y del reconocimiento de su pluralidad y diversidad, según las implicancias que le conceden el género, así como otros factores personales y contextuales. Sobre todo, cuando la identificación de estos matices puede contribuir al diseño de políticas públicas de movilidad, organización espacial e incluso del cuidado que favorezcan un acceso equitativo de las personas a las oportunidades distribuidas en el territorio.

2. Marco teórico

2.1. El trabajo reproductivo y el cuidado

El concepto de trabajo de reproducción se plantea, en los años setenta, tras los debates encabezados por las corrientes feministas para poner de manifiesto la invisibilidad de las labores cargadas hacia las mujeres para el sostén de la vida y de la fuerza de trabajo. El trabajo reproductivo se refiere a aquellas actividades realizadas para el mantenimiento y gestión del hogar, así como las relacionadas con el cuidado de personas. Su denominación plantea una distinción del trabajo productivo o de producción de bienes y servicios, vinculado al mercado laboral y que tradicionalmente ha sido reconocido como el *único* trabajo (Carrasquer et al., 1998). El trabajo reproductivo se caracteriza por no ser remunerado, aunque no existe consenso al respecto si se toman en cuenta las labores domésticas y de cuidado realizadas por otras personas a través de un salario. Sin embargo, asalariado o no, históricamente su realización se ha cargado al colectivo femenino y ha representado la mayor concentración del trabajo de las mujeres (Benería, 2007).

La construcción social alrededor de la división sexual del trabajo ha contribuido a una configuración histórica de las identidades de género, que ha derivado en un reparto asimétrico de las labores reproductivas entre hombres y mujeres. Además de esta distribución desigual, se reconoce que ha existido una desvalorización e invisibilidad histórica de las actividades de reproducción frente a la esfera productiva. Cristina Carrasco (2001) propone dos razones principales: una de orden económico y otra de naturaleza ideológica. Desde el ámbito económico, plantea que el sistema capitalista contribuye a su ocultamiento al propiciar la explotación del trabajo reproductivo no remunerado, en el sentido de que los salarios generalmente son insuficientes para el sostén de las fuerzas de trabajo. En el ámbito ideológico, plantea que el trabajo de cuidados, realizado principalmente por las mujeres, ha sido desvalorizado por el sistema patriarcal. Pues como sistema dominante, históricamente ha impuesto sus valores, estructuras sociales y relaciones de poder, de forma que sólo se ha valorado lo que tiene relación con las actividades de los hombres (ibid.).

El cuidado o trabajo de cuidados dista de tener una conceptualización consensuada. Sin embargo, se considera parte de la esfera de trabajo de reproducción social, que se relaciona con las actividades de gestión y mantenimiento cotidiano para la sostenibilidad de la vida y de la salud (Pérez-Orozco, 2006). En las diversas acepciones sobre el cuidado, se plantea que puede manifestarse a través de diferentes dimensiones (Carrasquer et al 1998; C. Carrasco, 2001; Mogollón y Fernández, 2016; Pérez-Orozco, 2014). Por un lado, una dimensión material, en la que se incluyen las tareas de trabajo doméstico y cuidados directos, es decir, la interacción concreta con personas y la atención específica a cuerpos y necesidades fisiológicas, como la alimentación o limpieza. Por otro lado, a través de una dimensión inmaterial, relacionada con el ámbito afectivo y relacional, que tiene que ver con la atención al estado

emocional o intersubjetivo, la seguridad psicológica y los vínculos humanos; o las tareas de gestión mental, como la planificación, control, evaluación o supervisión de los procesos de cuidado.

La clasificación de los tipos de cuidados también se ha propuesto a través de una dimensión monetaria, en tareas remuneradas y no remuneradas; o según el espacio en que se realiza (Durán, 2000; Torns, 2008): el ámbito doméstico, privado y familiar y el extra doméstico o público. Durán (2017) señala que la dificultad para definir a los cuidados desde el punto de vista de las ciudades es la coexistencia de varios tipos de cuidado: los que se producen y reciben dentro del hogar, sin remuneración; los que producen los servicios públicos y entidades privadas fuera del hogar, generalmente remunerado; y, los que ofrecen el voluntariado y las instituciones sin ánimos de lucro.

Zucchini (2015) y Jirón (2017) proponen comprender al *cuidado* como el trabajo no remunerado realizado por los adultos para los niños u otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar. Jirón y Gómez (2018) agregan que el cuidado también aplica para otros miembros del grupo familiar, sea que estos se encuentren o no en alguna condición de dependencia. Sobre esta base de acepciones conceptuales, en la presente investigación se comprenderá al *cuidado* como *el trabajo no remunerado que las personas realizan para la sostenibilidad de la vida de los miembros del grupo familiar, de las redes cercanas o de la comunidad —estén o no en una situación de dependencia —, y en el que se incluyen las labores relacionadas con el mantenimiento del hogar*.

2.2. El cuidado en la ciudad y la movilidad

El aporte de las historiadoras ha permitido situar la Revolución Industrial como el principal detonante de una separación espacial de las esferas productivas y reproductivas de la vida, expresadas en la división sexual del trabajo y en una identificación de lo femenino y lo masculino en cada uno de esos espacios (Valdivia, 2018; Torns, 2015). Desde esta construcción social dicotómica, se considera que los hombres asumen las actividades productivas, que se desarrollan en el ámbito público; mientras que las mujeres se encargan de las actividades reproductivas, dentro del ámbito doméstico (Durán, 1998), a pesar de la histórica participación femenina en la esfera de producción.

En los últimos años se ha plateado que esta concepción dicotómica se expresa en una planificación urbana que se ha centrado en resolver las necesidades vinculadas a la esfera productiva, y difícilmente ha considerado a la ciudad como un soporte físico para desarrollar las actividades ligadas a la reproducción y a los cuidados, tradicionalmente atribuidos al ámbito doméstico y femenino (McDowell, 1999; Valdivia, 2018). En este sentido, se plantea que la planificación urbana ha puesto en una situación de ventaja a los hombres (Sandercorck y Forsyth, 1992), lo que algunas autoras denuncian como una visión androcéntrica, donde las necesidades ligadas a las tareas reproductivas son invisibilizadas en la organización y diseño de la ciudad (Moser, 1989; Muxí et al., 2011).

Larsson (2006), por su parte, identifica que la "neutralidad" del género en el ordenamiento de las ciudades es uno de los factores que han ralentizado la incorporación de la perspectiva de género en la planificación urbana. Al considerar a las personas como seres humanos idénticos, se limita la capacidad de reconocer la diversidad y poner atención en los obstáculos que generan desigualdad en el acceso a los bienes y servicios de la ciudad (Sánchez de Madariaga, 2009).

En los últimos años se ha planteado la necesidad de superar la dicotomía conceptual *público-productivo-masculino* y *privado-reproductivo-femenino* (Carrión, 1996; Jarvis et al., 2009; Nieves & Rico, 2017). Por un lado, dado su carácter asincrónico con las transformaciones sociales, como las nuevas tipologías de trabajo remunerado en el hogar, las altas tasas de desempleo masculino, un mayor protagonismo público de las mujeres (Rainero y Rodigou, 2001), y una mayor participación de las mujeres en el ámbito laboral remunerado, entre otros. Por otro lado, debido a que las actividades reproductivas no se circunscriben únicamente al ámbito doméstico, puesto que el espacio público también es el campo de acción de las tareas del cuidado (p.ej. realizar las compras, acompañar a las personas, hacer trámites en dependencias) (Sánchez de Madariaga, 2009). Finalmente, porque la vida humana no está compartimentada en la práctica, dado que las actividades diarias se realizan en un continuo, dentro de un conjunto de espacios interrelacionados, ya sean públicos o privados (Carrasco Bengoa, 2007 en Valdivia, 2018).

La planificación de la ciudad desde esta dicotomía representa una serie de limitaciones para la vida cotidiana de las personas, y en particular de las mujeres. Sobre todo, cuando ha existido una integración creciente del colectivo femenino en el mercado del trabajo, pero no una participación proporcional del grupo masculino en la esfera reproductiva (Carrasco, 2017). De esta manera, es cada vez más común la doble presencia o carga de trabajo de las mujeres (productivo y reproductivo) y una mayor necesidad de compatibilizar las actividades laborales y las de cuidado, resultando en impactos negativos en el uso del tiempo, calidad de vida y bienestar (Rainero y Rodigou, 2001; Torns, 2015).

Las encuestas de uso del tiempo aplicadas en diferentes países de Latinoamérica, incluido Chile, han revelado que las mujeres destinan, en promedio, una hora y media diaria más de trabajo global (remunerado o no) que los hombres, con una mayor carga de trabajo no remunerado para la realización de tareas reproductivas (Gammage & Orozco, 2008). Estas tareas incluyen quehaceres domésticos (alimentación, limpieza, planchado, acarreo de agua, organización de labores en el hogar); servicios de cuidado (cuidado de los miembros del hogar o de personas con algún grado de dependencia, ayuda en tareas escolares, acompañamiento de personas hacia algún lugar, acompañamiento emocional); servicios de producción directa no remunerada (cuidado no remunerado de animales o flora, producción o mantenimiento de ropa, muebles o artesanías para el hogar); y otros servicios no remunerados (reparación o construcción de bienes y vivienda, servicio de transporte a otros, compras, pagos y trámites para el

sostenimiento del hogar, trabajo gratuito para la comunidad) (Gammage & Orozco, 2008; INE, 2015; INEGI, 2019).

La carga desigual de trabajos no remunerados por género, además de la doble carga de trabajo para las mujeres que participan del mercado laboral, tienen un impacto negativo en la disposición de tiempo para el ocio, la vida social o el desarrollo personal de las mujeres; lo que reproduce condiciones de inequidad social (INE, 2015). Esto, en tanto la carga de cuidados entre los hombres, el mercado y el Estado no es corresponsable (Pérez-Orozco, 2014); y no exista una organización espacial y una oferta de infraestructura y servicios urbanos que faciliten las tareas del cuidado (Batthyány, 2017; Sánchez de Madariaga, 2009).

La movilidad del cuidado

Sánchez de Madariaga (2009) señala que desde una perspectiva de género es posible identificar que los diferentes espacios de la ciudad son, al igual que la vivienda, espacios de trabajo de cuidado no remunerado. Esto, debido a que quienes se encargan del cuidado de otros, utilizan los espacios e infraestructuras urbanas al acompañar a las personas, realizar compras o hacer trámites y gestiones necesarias para el sostenimiento del hogar. En este sentido, el transporte representa una infraestructura que sostiene las actividades reproductivas (ibid.), al menos desde una dimensión material.

Al respecto, Sánchez de Madariaga y Zucchini (2020) se refieren a la *movilidad del cuidado*, como aquella que engloba:

> los viajes realizados para llevar a cabo las tareas cotidianas para esos propósitos, incluyendo el acompañar menores al colegio, a actividades extraescolares o a practicar deporte; hacer las compras; hacer recados, tanto en oficinas públicas como privadas; visitar o acompañar familiares enfermos y ancianos, etc. (p.91)

Esta definición contribuye a reconocer que los patrones de movilidad de quienes realizan las tareas del cuidado -fundamentalmente mujeres- tienen características y necesidades particulares que deben considerarse en la planificación de la ciudad y el transporte. Además, este concepto surge como una denuncia ante la subestimación de los viajes relacionados al cuidado en los procesos de diseño, recolección, análisis y resultados dentro de los instrumentos tradicionales de recolección de datos en el transporte, como son las denominadas *encuestas de movilidad* o *encuestas origen-destino de viajes* (EOD).

En cuanto a estos instrumentos, Sánchez de Madariaga (2009) ha identificado algunas limitantes. Por un lado, los propósitos de viaje registrados en las EOD son separados en pequeñas categorías (trabajo, estudio, compras, salud, trámites, acompañamiento, recreación, entre otros), por lo que esta fragmentación no permite identificar el conjunto de viajes que se realizan por motivos de cuidado,

propiciando su subrepresentación respecto de los viajes productivos y de los viajes totales. Sin embargo, se ha denunciado que los viajes de cuidado integran un conjunto más amplio y que su representación equipara, o incluso es mayor, que los viajes por motivos productivos o laborales (Sánchez de Madariaga & Zucchini, 2020). Por otro lado, señala que en la interpretación de los datos recogidos por las encuestas no se consideran los viajes cortos, ni los viajes encadenados -realizados generalmente por mujeres-, y que algunos viajes relacionados con el cuidado se clasifican dentro de la categoría de "otros". En este sentido, se precisan cambios en el diseño e interpretación de estas encuestas o de su complementación con otros instrumentos que permitan aproximarse a la esfera reproductiva desde su expresión móvil.

2.3. Interseccionalidad en las movilidades diferenciadas por género

La creciente visibilización de las movilidades del cuidado, así como una constante producción de conocimiento sobre los patrones de viaje de las personas, ha permitido reconocer que la movilidad de las mujeres presenta características y patrones más complejos que los de hombres, atribuidos en gran medida a la división de labores en el hogar, el cuidado de otras personas y la distribución en el uso del tiempo.

A través de una revisión de estudios de movilidad, Jamurzna et al. (2017) han identificado que las mujeres tienen patrones de viaje más complejos: realizan una mayor cantidad de viajes relacionados con el cuidado; con propósitos de viaje más diversos; en trayectorias más complejas y encadenadas; fuera de los horarios punta de tránsito; viajes con distancias cortas y medianas, más próximas al hogar; acompañando a personas dependientes; y generalmente cargando algún elemento (p.ej. carriolas, bultos, compras). Por su parte, los viajes de hombres se realizan principalmente por motivos laborales; a través de distancias medianas y largas; en trayectos pendulares del hogar al trabajo (conocidos como *commuting*); con menos viajes de acompañamiento; y sin elementos de carga particular.

Estas características son relevantes si se considera que las implicancias de género en las experiencias y prácticas diferenciadas de movilidad tienen efectos en la vida cotidiana y la calidad de vida urbana de las personas (Jirón, 2007). Sin embargo, también se ha reconocido la importancia abordar las experiencias, necesidades y patrones de movilidad de mujeres desde una mirada interseccional (Zucchini, 2015; Loukaitou-Sideris, 2016). El concepto de interseccionalidad plantea la importancia de entrecruzar las categorías del género con otros factores potenciales de desigualdad para revelar lo que no es posible observar cuando las categorías de diferencia se conceptualizan como separadas unas de otras (Laba, 2008).

En este marco, el entrecruzamiento del género con otras variables -como características individuales o colectivas- se considera fundamental para comprender las razones que subyacen a las decisiones y estrategias de movilidad en general, y a los viajes por cuidado en particular. Entre estas se pueden considerar: el nivel de ingreso, la etapa en el ciclo vital, educación, etnia, diversidad funcional, estado civil,

ocupación, localización, estructura familiar, jefatura del hogar o la presencia de niñas y niños, personas de la tercera edad o con alguna discapacidad (Casas et al., 2019; GIZ, 2018; Jirón, 2015; Nieves & Segovia, 2017; Pérez, 2019; Zucchini, 2015). Sobre todo, cuando una o más o de estas variables, como dimensiones de diferencia y desigualdad (Segura, 2014), pueden situar a las personas en condiciones desventajosas para su desarrollo personal o para acceder a las oportunidades de la ciudad de manera equitativa.

2.4. Barreras de accesibilidad

Previamente se ha reconocido que el género y otras características socioculturales pueden ser considerados como factores de diferencia en las movilidades, y en particular las del cuidado. En este sentido, se ha precisado la necesidad de comprender que también existen otros factores que facilitan o restringen la capacidad de las personas para acceder a actividades clave en la ciudad (Church et al., 2000), configurando los patrones, estrategias y experiencias de movilidad de manera diferenciada para cada persona (Jirón & Mansilla, 2013; Loukaitou-Sideris, 2016). Los elementos que se presentan como obstáculos o barreras para desplazarse y acceder a las oportunidades son potenciales factores de exclusión social (Church et al., 2000), sobre todo cuando varias de estas barreras se concentran en las experiencias de movilidad de una sola persona (Jirón & Mansilla, 2013).

Church et al. (2000) plantean que los factores de exclusión pueden ser físicos, económicos, temporales, geográficos, espaciales, relacionados al miedo, o a la disponibilidad de facilidades o equipamientos urbanos para las personas. Jirón y Mansilla (2013) y Jirón et. al. (2020) consideran que las barreras en la movilidad de las personas pueden ser financieras, espaciales, organizacionales, temporales, corporales, emocionales, institucionales y relacionadas con los conocimientos o habilidades específicas con las que se cuenta para poder desplazarse. La influencia que estas barreras tienen en el acceso a las oportunidades en el territorio y las experiencias en movimiento de las personas depende en gran medida de sus características personales y de contexto, y pueden estar condicionadas por el género, la edad, ciclo de vida, habilidad física o ingreso (Church et al., 2000). Por lo que es posible que una mujer de la tercera edad con problemas de salud, un hombre con diversidad funcional o una mujer que viaja con un bebé en brazos vivan diferentes tipos de barreras en sus movilidades y las enfrenten de forma diversa.

Desde una mirada de género, se ha identificado que las mujeres suelen experimentar barreras de tipo cultural, económico, físico y psicológico que tienen un impacto en la configuración de sus viajes (Loukaitou-Sideris, 2016). Jaimurzina et al. (2017) reconocen que algunas de las principales dificultades en la movilidad de las mujeres tienen que ver con un acceso desigual al uso del automóvil respecto de los hombres; la experimentación de situaciones de inseguridad y violencia de género en el transporte y el espacio público; una mayor sensibilidad a la accesibilidad física y disponibilidad de espacio en las unidades de transporte, dado que suelen ser las mujeres quienes viajan acompañadas de niñas/os o adultos mayores

a su cargo; así como una mayor pobreza de tiempo dadas las complejidades espacio-temporales que implica conciliar el trabajo remunerado con las labores de cuidado, entre otros.

Adicionalmente, Jirón y Mansilla (2013) y Jirón et. al. (2020) plantean que las barreras de movilidad se experimentan de manera múltiple y simultánea, y que éstas no sólo tienen impactos individuales en la forma en que las personas se desplazan, sino que también tienen influencia en las relaciones interdependientes que las personas entretejen con otros miembros del hogar o fuera de este; en tanto estas relaciones devienen en recursos que permiten sortear algunas barreras en la realización de la vida cotidiana.

2.5. Interdependencia en la movilidad

Las aproximaciones a los trabajos de cuidado han permitido identificar su naturaleza interdependiente y relacional, particularmente a través de dos ámbitos. Por un lado, al reconocer que todas las personas durante el curso de la vida requieren de los cuidados de otros, variando en intensidades y dimensiones en ciertas etapas, como la niñez y vejez (Mogollón & Fernández, 2016). Por otro lado, cuando se considera que los cuidados tienen un carácter colectivo, puesto que difícilmente pueden cubrirse por una sola persona, "sino por redes sociales con distintos ejes gravitatorios y grados de responsabilidad e implicación" (Pérez-Orozco, 2006, p.15). Ambas nociones plantean una ruptura contra la idealización de la autonomía y la autosuficiencia (Izquierdo, 2007) o la noción de la dependencia unilateral de una persona hacia otra. Pues se reconoce que éstas presentan limitaciones, como la invisibilidad de las necesidades de quienes se consideran autosuficientes y la desvalorización, tanto de los cuidados recibidos, como de las contribuciones de quienes son asumidos como dependientes (Izquierdo, 2007; Pérez-Orozco, 2006).

En este contexto, investigaciones cualitativas sobre movilidad cotidiana en el contexto chileno, han identificado que las personas -en calidad de madres, padres, hermanas/os, hijas/os, entre otros- suelen acompañar los viajes, o parte de los desplazamientos diarios, como un recurso para poder conciliar las actividades, responsabilidades y necesidades de los miembros del hogar y las de sus redes sociales cercanas (Jirón, 2018; Jirón & Iturra, 2014). Particularmente cuando estas redes sociales representan flujos de recursos que pueden implicar cooperación, ayuda o cierto grado de dependencia (J. Carrasco, 2007) y cuya existencia o estructura, puede facilitar o restringir oportunidades, conocimientos y comportamientos (J. Carrasco & Cid-Aguayo, 2012). En este sentido, se identifica la pertinencia de trascender el paradigma en el que sólo se consideran las características individuales en la comprensión de la movilidad, y reconocer que las personas forman parte de una red social que influye en sus actividades y decisiones de viaje (J. Carrasco, 2007); y de manera específica, en aquellas vinculadas al cuidado.

3. Pregunta de investigación

¿De qué manera las mujeres en San Pedro de la Paz realizan su movilidad cotidiana –y en particular la vinculada al cuidado– en consideración del género, de sus características socioculturales y de sus relaciones de interdependencia?

4. Hipótesis

La movilidad cotidiana de mujeres en San Pedro de la Paz está orientada en mayor medida que los hombres a la realización de labores de cuidado dentro y fuera del hogar, con su expresión en características diferenciadas de viaje en cuanto a modos de transporte, distancias, horarios y tiempos.

Adicionalmente, las movilidades entre mujeres no presentan un único patrón. Las características de los viajes, las oportunidades y barreras en las prácticas de movilidad varían según las características individuales, del hogar y del lugar donde residen, siendo el nivel de ingresos una variable importante en estas diferencias.

5. Objetivos de la investigación

5.1. Objetivo general

Analizar las movilidades cotidianas de las mujeres en San Pedro de la Paz, y en particular las del cuidado, desde una aproximación de género, de sus características socioculturales y de sus relaciones de interdependencia.

5.2. Objetivos específicos

1. Identificar los patrones de movilidad cotidiana de mujeres y hombres, en consideración del número de viajes, distancias, duración, horarios y modos de transporte, con énfasis en la movilidad del cuidado.
2. Conocer la movilidad cotidiana y de cuidado de mujeres, según sus características socioculturales y de localización.
3. Indagar en las prácticas cotidianas de movilidad de mujeres, con especial atención en el cuidado.

6. Metodología

6.1. Selección del caso de estudio

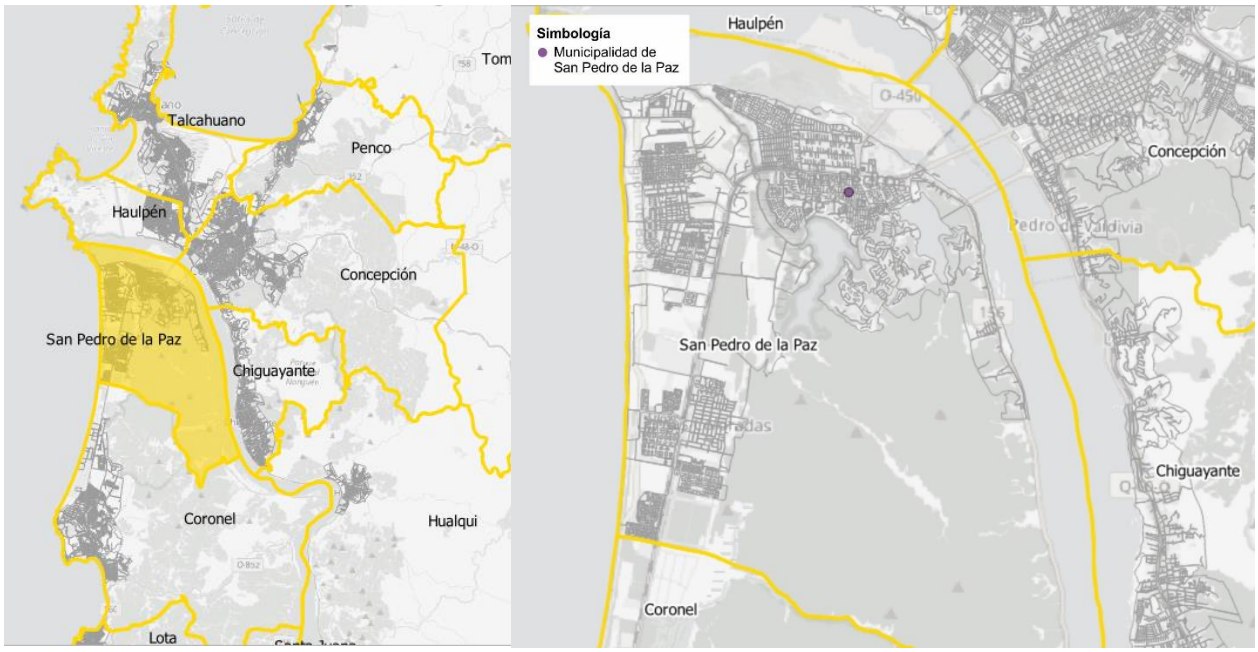
El interés de seleccionar a la comuna de San Pedro de la Paz se basa fundamentalmente en tres razones: (1) puesto que es una de las dos áreas urbanas en las que se enfoca el proyecto Fondecyt del que forma parte esta investigación; (2) dado que representa una oportunidad para explorar las movilidades del cuidado en una ciudad con una jerarquía diferente a las capitales metropolitanas, que es donde se ha centrado gran parte de los estudios en esta materia. Y (3) porque San Pedro de la Paz es una ciudad

predominantemente habitacional con una fuerte dependencia a la comuna de Concepción y con marcadas diferencias territoriales y socioeconómicas (Municipalidad de San Pedro de la Paz, 2012) que pudieran expresarse en la forma en que las personas se mueven para acceder a las actividades y servicios en la ciudad.

San Pedro de la Paz

La comuna de San Pedro de la Paz forma parte de las once comunas que integran el Área Metropolitana de Concepción (AMC), conocida como el *Gran Concepción*. Está localizada en la Región del Biobío al centro-sur de Chile. La población total es de 131 mil 808 personas, con una representación del 13% de la población metropolitana (INE, 2017). El 52% de la población comunal está compuesta por mujeres y 48% por hombres. El tamaño de los hogares es de 3.1 personas en promedio, con una jefatura de hogar femenina del 41%.

Figura 1. Ubicación de San Pedro de la Paz



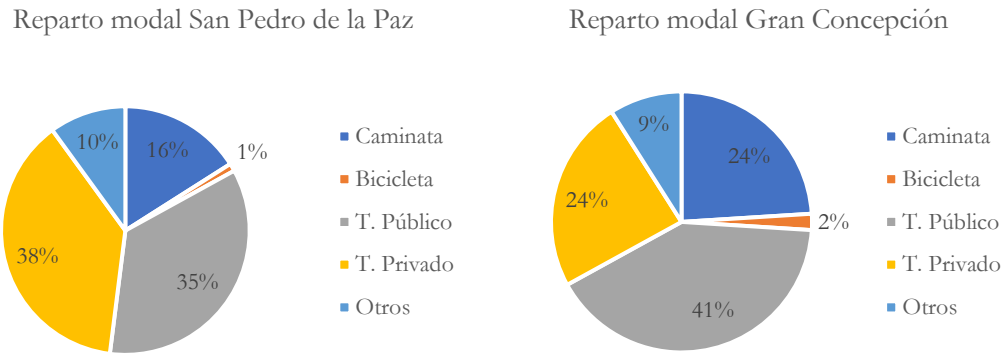
Fuente: Elaboración propia

San Pedro de la Paz se considera una ciudad dormitorio, predominantemente residencial, con una alta dependencia hacia la comuna de Concepción respecto a los lugares de trabajo, estudio y servicios (Rojas, 2009; Senado, 2014). Esta relación, la posiciona como la segunda comuna del AMC que tiene como principal destino intercomunal a Concepción, con el 34.7% de sus viajes motorizados (transporte público y privado) hacia la capital de la región (SECTRA, 2017).

La comuna ha presentado un marcado crecimiento poblacional y urbano desde la década de los setenta, atribuido en gran medida a la demanda de suelo habitacional por parte de las comunas de Concepción y Talcahuano (Pérez & Riffo, 2003; Municipalidad de San Pedro de la Paz, 2012). Entre 1992-2002, la comuna ocupó el segundo lugar con mayor crecimiento poblacional en el Gran Concepción, y el primero entre 2002-2012 (INE, 2012). Se ha caracterizado por un desarrollo urbano periférico, disperso y fragmentado (Martínez et. al, 2016) en torno a la carretera Ruta 160, principal vía de transporte que conecta a Lota, Coronel y San Pedro de la Paz con la ciudad de Concepción. El crecimiento poco integrado de la ciudad se expresa también en marcadas desigualdades entre barrios (Municipalidad de San Pedro de la Paz, 2012). Al respecto, el Coeficiente de Inequidad de Gini (0,607) situó a la comuna en la categoría de *alta desigualdad* en 2008 (SECPLA, 2017).

De la mano de lo anterior, la movilidad urbana de la población de San Pedro de la Paz depende en gran medida de medios motorizados de transporte, especialmente del automóvil. En contraste con el reparto modal de las comunas que integran el Gran Concepción, a nivel general, en San Pedro se realiza una menor proporción de viajes a pie, en bicicleta y transporte público, y una mayor distribución de viajes en transporte privado (SECTRA, 2017) (Figura 2). En este sentido, la comuna presenta la mayor tasa de motorización del Gran Concepción: con 0.77 vehículos por hogar, mientras que la media metropolitana es de 0.52 (ibid.).

Figura 2. Reparto modal en San Pedro de la Paz y el Gran Concepción



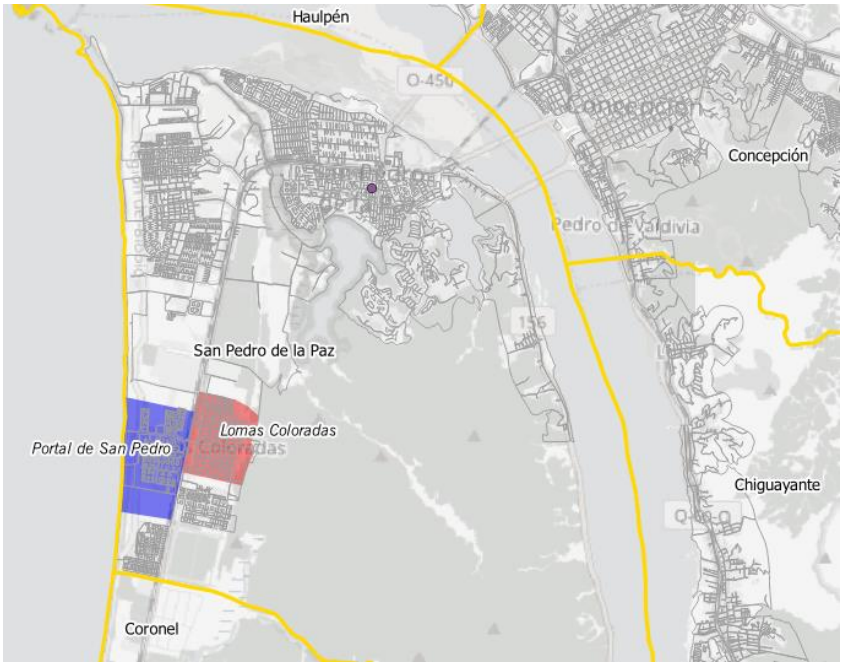
Fuente: Elaboración propia con base en SECTRA (2017)

Lomas Coloradas y Portal de San Pedro: dos barrios periféricos

Para analizar la movilidad diaria de mujeres desde una perspectiva interseccional, se reconoce que las diferentes necesidades, oportunidades y patrones de viaje de las personas están impactadas en gran medida por sus características socioculturales -individuales y las de su hogar-, así como por sus

características contextuales, como el lugar donde residen (Loukaitou-Sideris, 2016; Vecchio, 2017). En este sentido, se determinó indagar en los viajes de mujeres residentes de dos barrios al sur de San Pedro de la Paz: Portal de San Pedro y Lomas Coloradas (Figura 3). Estos se consideran casos de interés ya que ambos comparten rasgos como su ubicación periférica en la comuna, un déficit de transporte público y un uso de suelo predominantemente habitacional. Sin embargo, los barrios también presentan características diferenciadas en términos socioeconómicos, morfológicos y de acceso al transporte. Por tanto, se busca conocer de qué manera las mujeres de estos dos sectores realizan sus viajes diarios, en el contexto de un modelo de ciudad difuso, monofuncional y con alta dependencia hacia el municipio de Concepción. Considerando que además del género y de las propias características socioculturales, las condiciones del territorio son potenciales refuerzos de otras desigualdades en el desarrollo de la vida cotidiana, incluida la movilidad.

Figura 3. Ubicación de los barrios de estudio



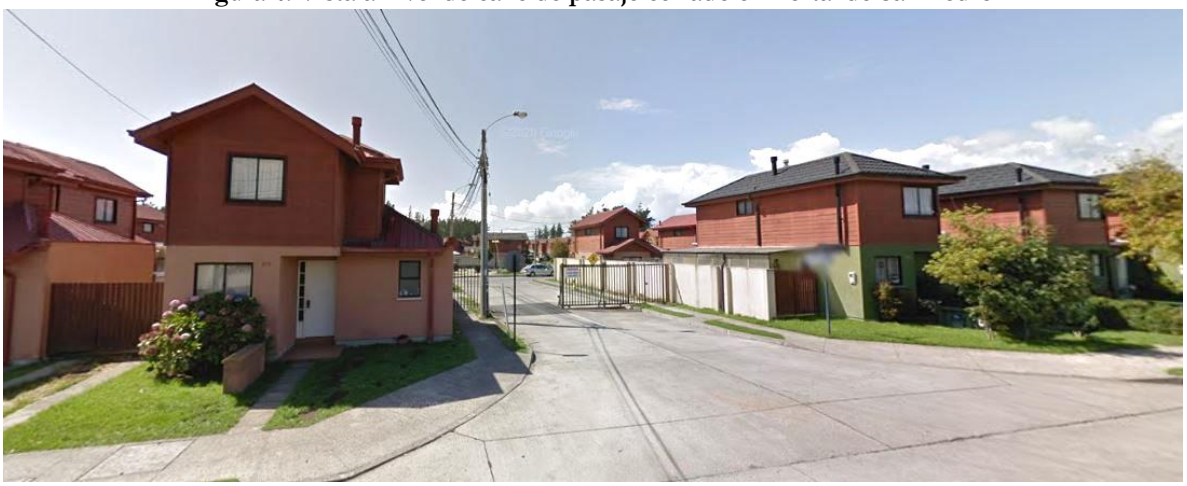
Fuente: Elaboración propia

Portal de San Pedro y Lomas Coloradas se encuentran a 7 km de distancia del centro de San Pedro y a 12 km del centro de Concepción. Ambos barrios están separados entre sí por la Ruta 160, una autopista de seis carriles con un tránsito mixto de camiones de carga, transporte privado y transporte público no licitado; además de la línea 2 del Biotrén, paralela a esta vialidad.

Portal de San Pedro, es una zona esencialmente residencial desarrollada por la iniciativa inmobiliaria, bajo el formato de agrupaciones de condominios cerrados y edificios (Figura 4). Es un barrio con una limitada

presencia de equipamientos y comercios, en el que predominan hogares de ingresos medios y altos[1]. Lomas Coloradas, también es un área predominantemente habitacional, aunque con una mayor variedad socioeconómica, así como de equipamientos y servicios (Figura 5) (Tabla 1).

Figura 4. Vista a nivel de calle de pasaje cerrado en Portal de San Pedro



Fuente: Imagen de Google Street View, 2012

Figura 5. Vista a nivel de calle de vivienda y comercio local en Lomas Coloradas

Fuente: Imagen de Google Street View, 2012

Adicionalmente, la cobertura de transporte público es limitada (Figura 6). El servicio de transporte público licitado cuenta con una sola línea que conecta a Lomas Coloradas con el centro de la comuna y

[1] Los niveles de ingreso fueron identificados por el investigador Fernando Meneses, en el marco del presente Fondecyt en función de los ingresos personales declarados en la encuesta EOD, sumados por hogar e interpolados para cada manzana que no poseía el dato.

de Concepción. El transporte público no licitado (conocido como microbuses Lota-Coronel) se ofrece a lo largo de la Ruta 160, con limitaciones en el servicio, como velocidades no controladas, variaciones en la tarifa de pago y atención deficiente a las y los usuarios.

Tabla 1. Caracterización de los barrios de estudio

Características	**Portal de San Pedro**	**Lomas Coloradas**
Población total	9 142 personas	7 107 personas
Proporción de mujeres y hombres	Mujeres: 50.8%; hombres: 48.8%	Mujeres: 51.5%; hombres: 48.5%
Viviendas	3 345 viviendas	2 349 viviendas
Densidad de población	6 959 personas/ km2	5 203 personas/ km2
Densidad de vivienda	2 545 viviendas/ km2	1 738 viviendas/ km2
Morfología urbana predominante	Sistema de condominios estructurados por pasajes cerrados y conectados por vías colectoras.	Tejido urbano regular, de calles abiertas; condominios cerrados al norte del barrio
Espacio público	Alta presencia de parques privados de pequeña escala, como elementos centrales de cada pasaje; acondicionados con vegetación y mobiliario en condiciones adecuadas.	-Una plaza multiusos (juegos infantiles, cancha y foro) en el centro del barrio; mobiliario en buenas condiciones, poca vegetación -Presencia de parques privados de pequeña escala, en condominios cerrados al norte del sector
Equipamientos	-Dos colegios particulares subvencionados de educación prebásica a media; una escuela de lenguaje -Centro comercial, con supermercado, estación de servicio y diversos locales -Dos farmacias	-Tres jardines infantiles; un colegio municipal; dos colegios particulares subvencionados de educación prebásica a media; tres escuelas de lenguaje; un centro de capacitación laboral -Centro de salud (CESFAM-SAPU) -Gimnasio polideportivo -Feria libre -Dos supermercados
Transporte público	-Estación de Línea 2 de Biotrén en paralelo a Ruta 160 (conexión Coronel-Concepción) -Sin líneas de transporte público dentro del barrio	-Una línea de transporte y su terminal (conexión a Concepción)

Fuente: Elaboración propia con información del INE (2017) y SECPLA (2017).

Figura 6. Equipamientos y transporte en los barrios de estudio

Fuente: Elaboración propia con datos del Fondecyt Regular Nº1201362 y del SECPLA (2017)

6.2. Diseño metodológico

El presente trabajo de investigación se enmarca en los estudios de tipo descriptivo, puesto que busca especificar las propiedades, características y perfiles de un fenómeno (Hernández-Sampieri et al., 2004). En este caso, describir cómo es la movilidad diaria de las mujeres, especialmente la vinculada con el cuidado, desde una distinción de género y de otras características socioculturales.

La investigación se desarrolló bajo un diseño mixto o multimétodo, dado la posibilidad que ofrece de integrar métodos cuantitativos y cualitativos para enriquecer la comprensión de un mismo aspecto de la realidad social (Bericat, 1998; Hernández-Sampieri et al., 2004) (Tabla 2). De entre las técnicas de integración de ambos métodos, se eligió a la *triangulación* como estrategia que permite corroborar los resultados obtenidos por cada método, compensar en lo posible los sesgos de cada uno y tener una aproximación más comprensiva de los resultados (Bericat, 1998; Arias, 2000).

Para responder al objetivo específico 1 e identificar los patrones de movilidad cotidiana de mujeres y hombres en San Pedro de la Paz, se utilizó como fuente secundaria la base de datos de la Encuesta Origen-Destino (EOD) del Gran Concepción 2015, proporcionada por la Secretaría de Planificación del

Transporte (SECTRA). La base de datos de la EOD contiene información detallada sobre los viajes de una muestra representativa de la población, como son los modos de transporte, duración, distancia, etapas y periodo de realización. También, proporciona datos sociodemográficos de las personas encuestadas y de sus hogares, como el sexo, edad, composición del hogar, ocupación, jornada laboral e ingresos. Cabe mencionar que, con el uso de esta encuesta, no se busca dar respuestas generalizantes ni invisibilizar la complejidad de la movilidad cotidiana de la población en cuestión; sino explorar, desde una significativa cantidad de registros y una diversidad de características socioculturales, cómo son los desplazamientos diarios de la comuna, en consideración de algunos factores con potencial diferenciador en las movilidades.

En el apartado *2. Marco teórico* de esta investigación, se han señalado algunas limitaciones en el diseño e interpretación de las EOD para comprender las movilidades del cuidado y su relación con el género (Sánchez de Madariaga, 2009). Por ejemplo, la inexistencia de una clasificación específica y literal de viajes con propósitos de cuidado; la invisibilización de algunos viajes de cuidado dentro de la categoría de "otros"; o interpretaciones estadísticas que no consideran los viajes cortos, ni encadenados, que son característicos de la movilidad de mujeres. Con base en lo anterior, la presente investigación utiliza esta fuente como un punto de partida, buscando realizar un *proxy* de las movilidades del cuidado a partir de aquellos viajes relacionados con las actividades no remuneradas para la reproducción de la vida diaria, incluido el cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar, como se detalla en el apartado *6.3. Procesamiento de información*. Por otro lado, se busca compensar la subestimación que se hace de los viajes cortos y los clasificados como "otros", a través de su análisis, puesto que se consideran fundamentales para atender el objetivo de esta investigación.

Con el propósito de responder al objetivo específico 2 e identificar los patrones de movilidad cotidiana de mujeres en San Pedro de la Paz desde una mirada interseccional, se buscó entrecruzar el género con otros factores potenciales de desigualdad en las movilidades cotidianas de mujeres. Por un lado, algunas características socioculturales como la edad, ingreso, presencia de hijos en edad escolar y situación ocupacional. Por otro lado, la localización del hogar como una variable que influye en el acceso a las actividades y servicios necesarios para desarrollar la vida cotidiana (Cebollada, 2006). En este sentido, se seleccionaron dos barrios de la comuna (Portal de San Pedro y Lomas Coloradas) que, si bien comparten su ubicación en la periferia sur de San Pedro de la Paz, presentan distintas características socioeconómicas, morfológicas y de acceso al transporte (Ver apartado *Selección de caso de estudio*). Para poder atender este objetivo, se utilizó la EOD 2015, particularmente los datos correspondientes a los polígonos que comprenden los barrios de estudio.

Para indagar en las prácticas de movilidad cotidiana y del cuidado de mujeres, de acuerdo con el objetivo específico 3, se decidió realizar una aproximación cualitativa a través de la aplicación de entrevistas semiestructuradas a mujeres residentes de los barrios en mención, desde la técnica de *microrrelatos de*

movilidad cotidiana. Las entrevistas semiestructuradas, por un lado, permiten que quien realiza la investigación cuente con una pauta de temas a abordar de acuerdo con los intereses del estudio, pero con el espacio y flexibilidad para que las personas entrevistadas puedan realizar narrativas más espontáneas (Flick, 2004; Given, 2008). Por otro lado, los microrrelatos consisten en una narración breve de las personas sobre sus prácticas, experiencias y percepciones individuales de movilidad diaria (Vecchio, 2020). Son una herramienta que abona -entre otros aspectos- a comprender cómo la movilidad se hace necesaria para que las personas puedan realizar sus actividades cotidianas, y de qué manera las características individuales influyen para alcanzar dichas actividades (Vecchio, 2017).

Desde esta orientación, en el diseño de las entrevistas se estructuró en torno a cuatro secciones generales (Ver Anexo 1): (1) el contexto personal y del hogar de las entrevistadas; (2) una descripción y percepción personal sobre el barrio de residencia, incluido el transporte; (3) un microrrelato de las actividades y viajes cotidianos, con especial atención en la movilidad del cuidado; y (4) un espacio de opinión sobre ámbitos de mejora en el barrio y el transporte para la realización de la vida cotidiana.

El perfil de las entrevistadas se definió con base en tres criterios principales: que fueran mayores de dieciocho años, residentes de Lomas Coloradas o de Portal de San Pedro y que tuvieran características diversas en términos del ciclo de vida, ocupación, composición familiar y ubicación dentro del barrio. El muestro de las entrevistas se realizó bajo la técnica *bola de nieve* y a través de una convocatoria publicada en las redes sociales vinculadas a los barrios. Específicamente en grupos de Facebook de difusión vecinal, de ambos barrios (Anexo 2). Estas estrategias permitieron identificar a diez participantes que fueron entrevistadas entre los meses de septiembre y noviembre de 2020. Dadas las restricciones de movilidad que representó la pandemia por Covid-19, las entrevistas fueron realizadas en línea, a través de la plataforma *Zoom*. Se utilizaron imágenes satelitales de *Google Maps* como apoyo visual en la narración de las participantes.

Con base en el marco teórico y los objetivos de investigación, el análisis se realizó a través de las escalas, dimensiones y variables que se indican en la Tabla 2.

Tabla 2. Resumen de diseño metodológico

Objetivo	Dimensión de análisis	Elementos de análisis	Escala de análisis	Instrumento
1. Identificar los patrones de movilidad cotidiana de mujeres y hombres, en consideración del número de viajes, distancias, duración, horarios y medios de transporte, con énfasis en la movilidad del cuidado.	Patrones de movilidad	• Modo de transporte • Número de etapas • Distancia de viaje • Tiempo de viaje • Periodo de viajes	Comuna	*Fuente secundaria:* Encuesta Origen-Destino del Gran Concepción 2015 SECTRA
2. Conocer los patrones de movilidad cotidiana de mujeres según sus características sociodemográficas y de localización, con énfasis en la movilidad del cuidado.	Características sociodemográficas	• Edad • Estado ocupacional • Ingreso del hogar • Hijas/os en edad escolar	Barrio	
3. Indagar en las prácticas cotidianas de movilidad de mujeres, con énfasis en las relacionadas con el cuidado.	Prácticas cotidianas de movilidad de mujeres	• Contexto personal y del hogar • Características de actividades y viajes cotidianos • Experiencias, barreras e interdependencias en la movilidad	Barrio	*Fuente primaria:* Entrevistas semiestructuradas

Fuente: Elaboración propia

6.3. Procesamiento de información

Encuesta Origen-Destino (EOD)

Para conocer los patrones de movilidad cotidiana de mujeres y hombres en San Pedro de la Paz, se inició con la selección de variables y codificaciones de la base de datos de la EOD (Ver Anexo 3). En su mayoría, los campos y categorías originales de la encuesta; con excepción de las variables *tiempo de viaje, periodo de viaje* y *presencia de hijas o hijos en edad escolar* que fueron calculadas y/o recodificadas para su uso en esta investigación.

Criterios de selección de datos

Tras la selección de variables y su codificación, se aplicaron tres filtros iniciales a los registros totales de la encuesta para poder obtener la muestra de viajes deseada: 1) que correspondieran a habitantes de la comuna de estudio; 2) que fueran realizados personas mayores de 18 años; y 3) que se hubieran levantado en un día de semana laboral. Posteriormente, se procedió a descartar los viajes atípicos (puntuación $Z > |3|$) en relación con el número de viajes diarios por persona y la distancia de viaje. Con estos procedimientos se obtuvo un total de 4475 registros o viajes, de 1780 personas, en 882 hogares encuestados. Según los factores de expansión y corrección aplicados por el SECTRA, estos registros representan 772 mil 996 viajes de la comuna en un día laboral. Del total de viajes, los de mujeres representaron el 50.4% y los de hombres 49.6%. Cabe mencionar que la población total de la comuna se estimó en 131 mil 808 personas, según el último censo (INE, 2017).

Movilidad vinculada al cuidado en la EOD

Dado que los propósitos de viaje levantados por la EOD no contienen específicamente el propósito de cuidado, se consideró como *proxy* a este tipo de movilidad aquellos desplazamientos relacionados con las actividades no remuneradas para la reproducción de la vida diaria, incluido el cuidado de otras personas. En este sentido, se crearon cinco *macro propósitos* de viaje para distinguir los desplazamientos realizados por motivos de trabajo, estudio, cuidado y recreación. Como se aprecia en la Tabla 3, esta nueva clasificación integró aquellos viajes considerados en la base original como "otros" y que se relacionaban con el cuidado, como es el caso de viajes por acompañamiento o por reunión de apoderados.

Tabla 3. Clasificación de los propósitos en macro propósitos de viaje

Macro- propósito	**Propósitos de viaje (EOD)**
Trabajo	Trabajo Por trabajo
Estudio	Estudio Por estudio
Cuidado	Salud Visitar a alguien Buscar o dejar a alguien Buscar o dejar algo De compras Trámites Otro (reunión apoderados, acompañamiento)
Recreación	Comer o tomar algo Recreación Otro (ir al gimnasio)
Otros	Culto (iglesia, funerales, velorios)

Fuente: Elaboración propia

Los registros correspondientes a los patrones de movilidad y las características socioculturales de las y los encuestados, se trabajaron con estadísticas descriptivas, en software SPSS.

Microrrelatos de movilidad cotidiana

Con el propósito de indagar en las prácticas diarias de viaje de mujeres se aplicaron entrevistas semiestructuradas a diez mujeres residentes de los barrios de Portal de San Pedro y Lomas Coloradas, bajo la técnica de microrrelatos de movilidad cotidiana, que se detalla en el apartado *6.2. Diseño metodológico*.

En la Tabla 4, se presentan algunas características generales de las entrevistadas, cuya diversidad permitió indagar en diferentes formas de experimentar la movilidad cotidiana en la periferia sur de San Pedro de la Paz[2].

Tabla 4. Caracterización de las participantes

Barrio	Seudónimo	Edad	Nivel de estudios	Ocupación actual	Composición del hogar	No. autos hogar	Quién conduce
Portal de San Pedro	Isabella	34	Universitario	Profesora de educación media	Esposo (49), hijo (4 años) y dos perros	1	Esposo
	Julieta	18	Medio	Estudiando para prueba preuniversitaria	Madre (49), padre (45) y hermano (13)	1	Padre
	Sofía	30	Universitario	Enfermera; estudiando un magíster; docente universitaria	Esposo y perro	2	Ella y esposo
	Agustina	38	Universitario	Profesora de educación básica	Hija (9), hijo (11), madre (56), padre (64 años) y perro	1	Padre
	Emilia	56	Medio	Dueña de casa	Nieta (9), nieto (11), hija (38) y esposo (64 años)	1	Esposo
Lomas Coloradas	Josefa	29	Universitario	Profesora de enseñanza media	Madre (58), hermana (19 años) y perro	0	-
	Florencia	58	Básico	Desempleada / Dueña de casa	Hijas (19 y 29 años)	0	-
	Isidora	38	Universitario	Profesora de educación básica	Hija (4), madre (62) y hermano (31 años)	1	Ella
	Emma	48	Medio	Asistente de colegio; estudiando carrera técnica	Hijos (12 y 15 años), esposo y perro	1	Esposo
	Trinidad	31	Universitario	Diseñadora gráfica independiente	Pareja (32), suegra (57) y cuñada (22 años)	0	-

Fuente: Elaboración propia

[2] Si bien se observa que la mitad de las participantes trabaja en el ámbito de la docencia, esto fue una coincidencia, pues las entrevistadas fueron contactadas a través de diferentes medios y no existe relación entre ellas.

Al realizarse esta investigación en el contexto de la pandemia por Covid-19, la movilidad de las entrevistadas estaba restringida por las medidas de cuarentena. En este sentido, se buscó conocer en mayor medida cómo era su movilidad cotidiana previamente a esta contingencia sanitaria. Sin embargo, también se buscó indagar, aunque con menor profundidad, en los impactos del Covid-19 en su vida cotidiana, incluidos sus desplazamientos.

El tratamiento de las entrevistas consistió en la codificación del contenido a través de cuatro dimensiones de análisis: (1) el contexto personal y del hogar de las entrevistadas; (2) las características de sus actividades y viajes cotidianos, especialmente los referidos al cuidado (p. ej., localización, tiempo, modo de transporte, acompañamiento); (3) las relaciones de interdependencia que se establecen con otras personas para la realización de las actividades y viajes cotidianos; y (4) las experiencias en movimiento, así como las barreras u obstáculos en las prácticas de movilidad.

Seguidamente, las actividades y viajes declarados como más recurrentes o cotidianos por las entrevistadas, fueron categorizados en: cuidado, trabajo, estudio, recreación y comunitarios, y mapeados en el contexto de las zonas y comunas donde se llevan a cabo. Posteriormente, por cada microrrelato se diseñó un esquema que permitiera visualizar con mayor detalle las características de sus movilidades cotidianas, en especial las referidas a desplazamientos relacionados con el cuidado.

6.4. Consideraciones éticas

Las mujeres que aceptaron ser entrevistadas de forma voluntaria, autorizaron su participación y la grabación de sus relatos a través de una *Carta de consentimiento informado*, de acuerdo al modelo utilizado por la Pontificia Universidad Católica de Chile, y que fue entregada de manera digital por la investigadora. En esta, se explicó el propósito del estudio, los detalles de su participación, el tratamiento de la información proporcionada y el compromiso de la investigadora de no revelar su identidad real, de manera que los nombres utilizados en esta investigación consisten en nombres ficticios.

7. Resultados

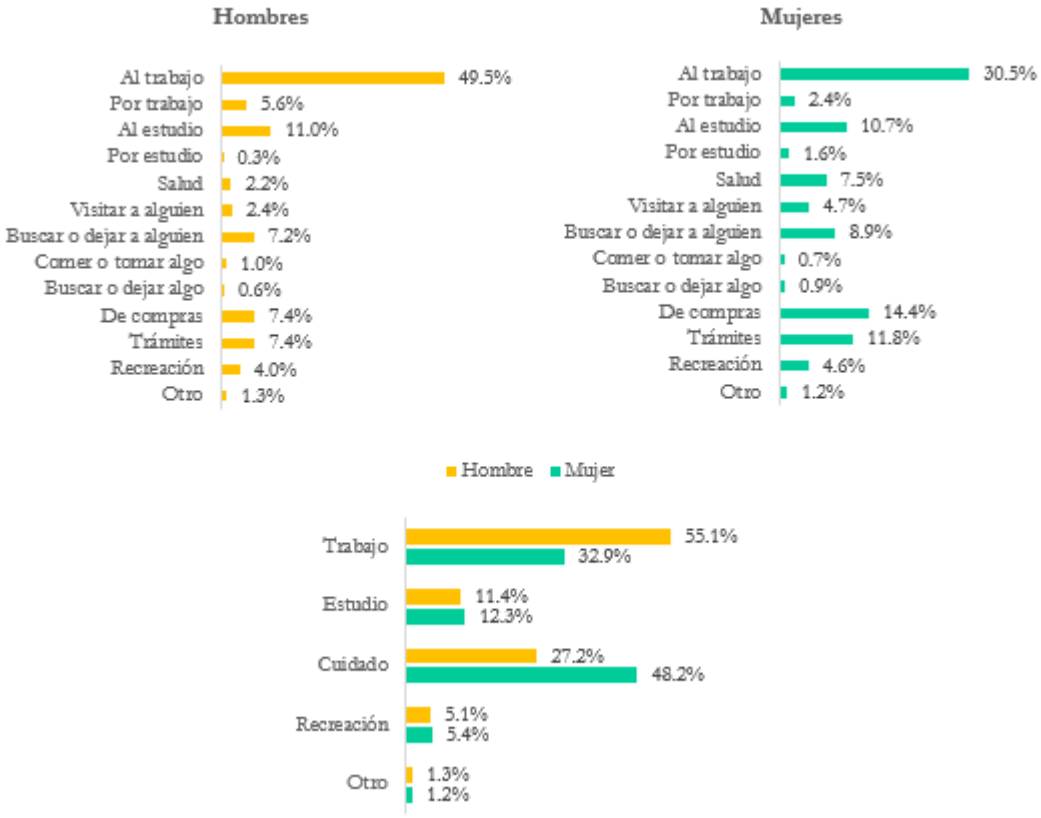
En el siguiente apartado, se presentan los resultados de investigación, planteados en respuesta a los objetivos específicos del estudio. En primer lugar, se abordan los patrones de movilidad cotidiana identificados para mujeres y hombres, en consideración del modo de transporte, número de viajes, distancias, duración y horarios, con énfasis en la movilidad del cuidado. En segundo lugar, se presentan los patrones de movilidad cotidiana de mujeres de los barrios periféricos de Portal de San Pedro y Lomas Coloradas, según sus características socioculturales individuales y las de sus hogares, con énfasis en la movilidad del cuidado. En tercer lugar, se exponen los resultados sobre la indagación las prácticas de movilidad del cuidado de mujeres residentes en los barrios en mención, abordando el papel del género, las barreras e interdependencias identificadas en sus movilidades.

7.1. Movilidad cotidiana según género

Propósitos de viaje

Tras el procesamiento de datos de la Encuesta Origen Destino del Gran Concepción 2015 (Ver apartado *6. Metodología*) se identificaron, en un primer momento, los propósitos diferenciados de viaje de hombres y mujeres en la comuna de San Pedro de la Paz. Los resultados indican que las razones por las cuales se desplazan las personas que viven en la comuna están estrechamente relacionadas con los roles sociales asignados al género. Como se observa en la Figura 7, los hombres tienen al trabajo como propósito principal de viaje -representando incluso más de la mitad de los viajes- seguido de los viajes con propósitos de cuidado. Mientras que, en sentido inverso, la mayor proporción de desplazamientos de mujeres corresponde a propósitos relacionados con el cuidado, seguida por los viajes con fines laborales.

Figura 7. Propósito de viaje, según sexo

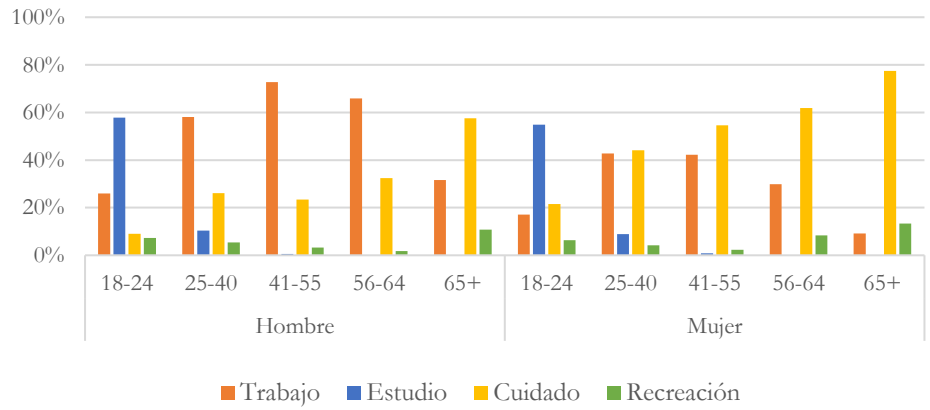


Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

Al realizar un análisis cruzado de propósitos de viaje y la edad, como una aproximación al ciclo de vida (Figura 8), se reconoce que la mayor proporción de viajes de hombres está destinada al trabajo remunerado, independientemente del rango de edad. La diferencia de viajes laborales en hombres es preminentemente mayor respecto a los viajes de cuidado en todas las etapas de la vida, salvo para adultos

mayores. A diferencia, las mujeres tienen una proporción similar de viajes laborales y de cuidado en las etapas "productivas" de la vida (25-55 años), con una ligera prevalencia de los desplazamientos ligados a la reproducción. Es posible apreciar que los viajes de cuidado cobran mayor representatividad en la movilidad cotidiana para ambos sexos mientras se avanza en el ciclo de vida. No obstante, son las adultas mayores quienes destinan gran parte de su movilidad cotidiana a actividades relacionadas con el cuidado.

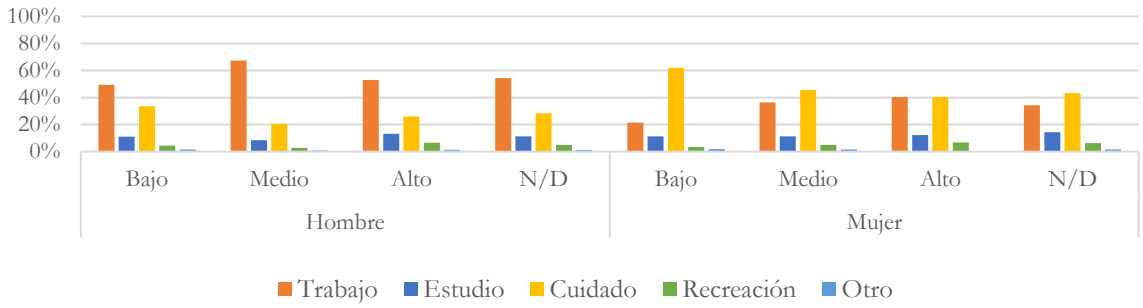
Figura 8. Macro propósito de viaje, según edad y sexo



Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

Al realizar un análisis cruzado de propósitos de viaje en jefas/es de familia que declararon tener hijas/os en edad escolar (hasta 13 años) es posible identificar que las mujeres son quienes presentan una mayor proporción de viajes de cuidado que los hombres, independientemente de que éstas tengan hijas/os o no (Anexos 5 y 6). Para las mujeres con hijas/os en edad escolar, la proporción de viajes de cuidado (60.5%) es relativamente mayor que la de mujeres que no tienen hija/os (57.7%), pero duplica la proporción de viajes de cuidado de hombres con hijos (27.3%). Estos datos, además de reforzar la identificación de una mayor carga de actividades de cuidado hacia las mujeres, revela que la crianza de menores está centrada en las mujeres (Chaves et al., 2017) representando un impacto diferenciado en la movilidad de ambos sexos. Dentro de los viajes de cuidado de madres y padres de menores en edad escolar, el principal propósito es buscar, dejar o acompañar a alguien.

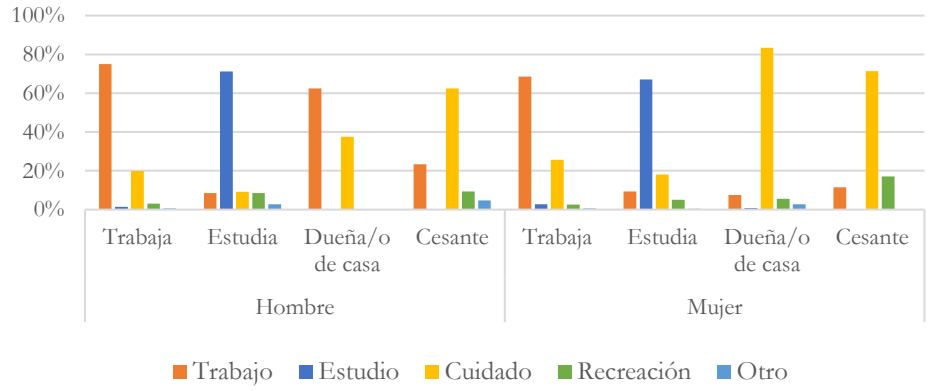
Figura 9. Macro propósito de viaje según nivel de ingreso y sexo



Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

En lo referente al nivel de ingreso y la situación ocupacional (Figuras 9 y 10), también es posible distinguir que la proporción de viajes de cuidado es mayor en mujeres que hombres en los mismos estratos socioeconómicos y ocupaciones. La distribución de viajes por cuidado en ambos sexos se presenta en mayor medida cuando los ingresos son menores y cuando las personas se desempeñan fuera del ámbito laboral remunerado o de estudios, acentuándose en mujeres de ingresos bajos y quienes se declaran dueñas de casa. En la movilidad de mujeres el peso de los desplazamientos de cuidado es mayor que los laborales, salvo en los ingresos altos, cuando la proporción de ambos propósitos es equiparable. A diferencia, en la movilidad de hombres la preminencia de los viajes laborales es transversal a los diferentes niveles de ingreso.

Figura 10. Macro propósito de viaje según situación ocupacional y sexo



Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

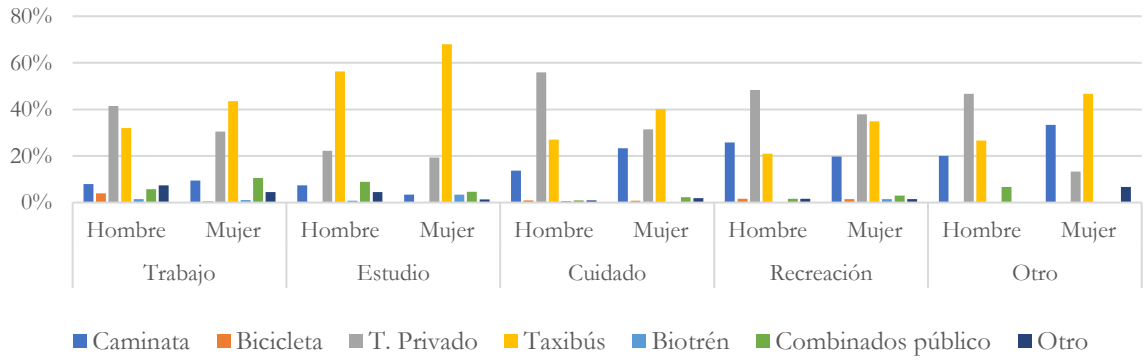
Número de viajes y etapas

El número de viajes significa la cantidad de desplazamientos que las personas realizan en un día para alcanzar una actividad o destino principal. Tanto para mujeres como para hombres, la media es de tres viajes diarios. Las etapas representan los transbordos que se realizan dentro de un viaje. Es decir, un viaje de una etapa es aquel en el que se utilizó un solo modo de transporte y no se transbordó; un viaje de dos etapas, significa que un viaje se realizó el transbordo de un modo de transporte a otro. En el caso de San Pedro de la Paz, la media es de tres etapas en un viaje, para el caso de mujeres y de hombres.

Modo de transporte

Al analizar los modos de transporte utilizados para cada propósito de viaje (Figura 11), se identificó que la mayor proporción de viajes de hombres son en transporte privado en todos los propósitos, con excepción de los desplazamientos por estudio. La movilidad de mujeres se realiza principalmente en transporte público en todos los propósitos menos la recreación, y si bien caminan más que los hombres, el uso del automóvil en mujeres se posiciona en el segundo lugar, superando los viajes realizados solamente a pie. Sin embargo, si se considera que para acceder al transporte público es necesario realizar tramos de viaje a pie, entonces puede comprenderse que la caminata tendría una mayor representación en la distribución modal. El uso de la bicicleta es marginal respecto de otros modos, y menor en mujeres que en hombres; aunque su uso para fines recreativos es equiparable en ambos sexos.

Figura 11. Modo de transporte, según macro propósito y sexo



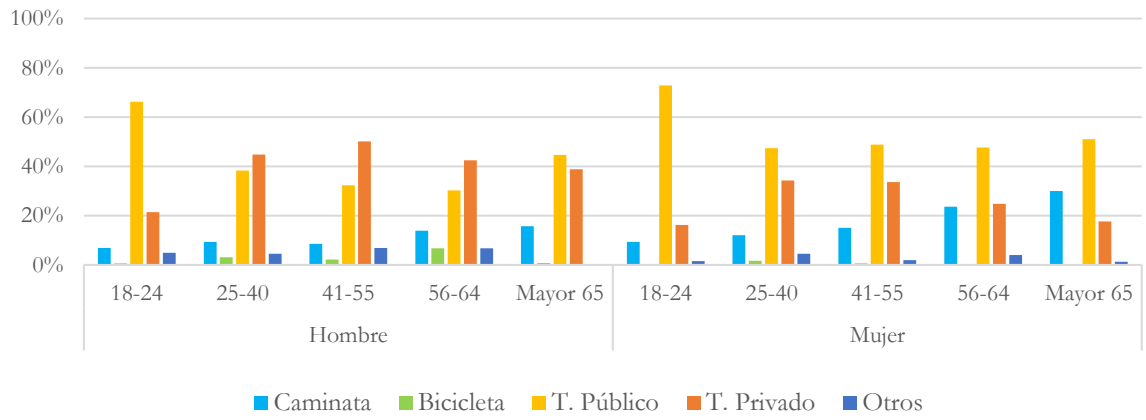
Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

Al hacer el análisis según el ingreso del hogar (Anexo 7), es posible identificar que el transporte público es el modo con mayor representatividad para mujeres en hogares de ingresos bajos y medios, y para hombres en hogares de ingresos bajos. Incluso, en mujeres de ingresos más altos, este modo es usado casi en la misma proporción (37.6%) que el automóvil (43.5%). En mujeres con ingresos bajos, la caminata es la segunda opción de movilidad más representativa después del transporte público; aunque en general, el peso de los viajes a pie de mujeres es mayor que de hombres en los mismos niveles de

ingreso. Por otro lado, el uso de transporte privado es mayor en ambos sexos a medida que aumenta el ingreso, aunque con mucho mayor acento en el caso de hombres.

El uso de modos de transporte también puede comprenderse en función de la etapa de la vida (Figura 12). El uso del transporte público es preminente en hombres y mujeres cuando se encuentran en edades que coinciden con la formación universitaria. Sin embargo, en las etapas de la vida vinculadas con la inserción en el ámbito productivo los hombres transforman su elección modal, moviéndose mayoritariamente a través del automóvil, mientras que las mujeres se siguen moviendo principalmente en transporte público. Sin embargo, la presencia de hijas/os en edad escolar incide en un mayor uso del automóvil en mujeres, particularmente en aquellas de altos ingresos. El peso de la caminata en los viajes diarios aumenta conforme se avanza en la edad, siendo las adultas mayores quienes más se mueven a pie y menos automóvil utilizan.

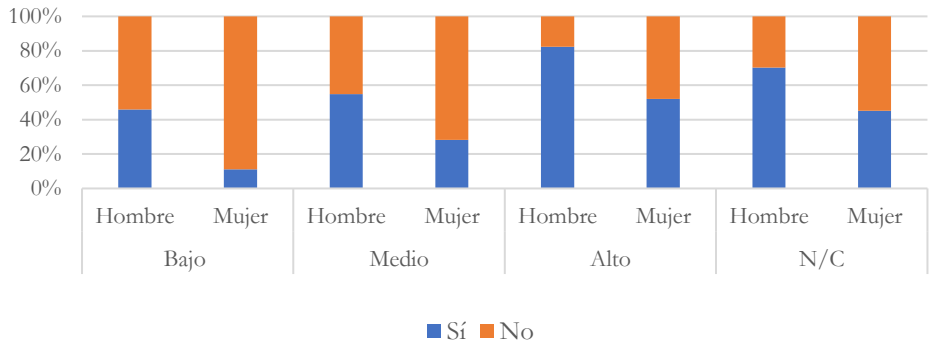
Figura 12. Modo de transporte, según edad y sexo



Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

A propósito del uso del automóvil diferenciado por género, es preciso reconocer que el 65.9% de las mujeres encuestadas en San Pedro de la Paz no cuentan con permiso de conducir mientras que, en orden inverso, el 65.9% de los hombres encuestados sí tienen ese tipo de credencial. Como se observa en la Figura 13, la tenencia de una licencia de conducir aumenta para ambos sexos mientras mayor es el nivel de ingresos del hogar. Sin embargo, la brecha de género para la conducción del automóvil persiste en los diferentes niveles económicos.

Figura 13. Tenencia de permiso de conducir, según sexo y nivel de ingresos del hogar

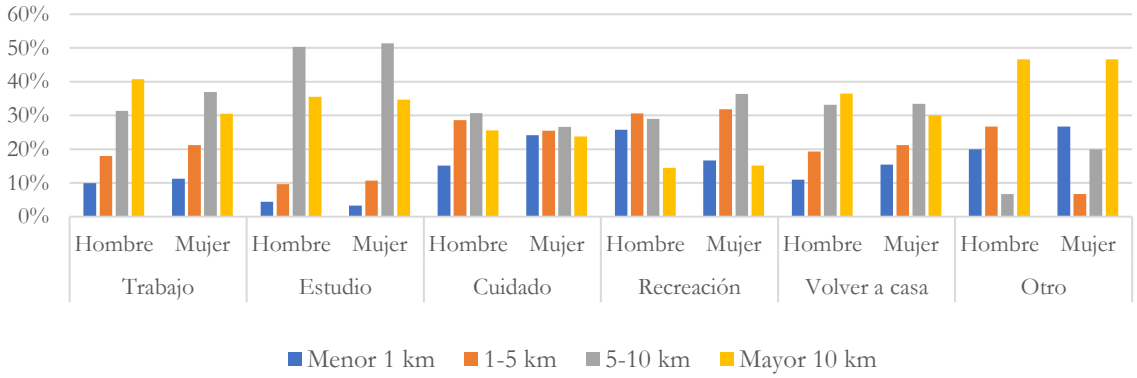


Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

Distancia y tiempo de viaje

En las movilidades cotidianas de mujeres y hombres, el trabajo y el estudio son las actividades que precisan recorrer mayores distancias (Figura 14). Sin embargo, los hombres suelen realizar viajes más largos que las mujeres en todos los propósitos, salvo los viajes por estudio (Anexo 8). Las mujeres suelen trabajar más cerca de casa que los hombres, aunque la mayor proporción de sus viajes laborales se realizan a distancias medias y largas, por arriba de los 5 km.

Figura 14. Distancia de viaje, según macro propósito y sexo



Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

Los viajes de cuidado de mujeres, se resuelven casi en la misma proporción a través de distancias cortas, medianas y largas, mientras que los hombres realizan menos viajes cortos (menores a 1 km). Esto se condice con la duración de viajes, pues la mayor parte de los desplazamientos de reproducción de mujeres están por debajo de los 15 min, y los de hombres entre 16 y 30 min (Anexo 10). En términos espacio-temporales, se puede reconocer que las mujeres realizan viajes más cortos que los hombres para solventar las actividades de reproducción de la vida en la ciudad, lo que corresponde con los modos de transporte utilizados por cada sexo. Sin embargo, no deja de haber una presencia importante de viajes de cuidado a

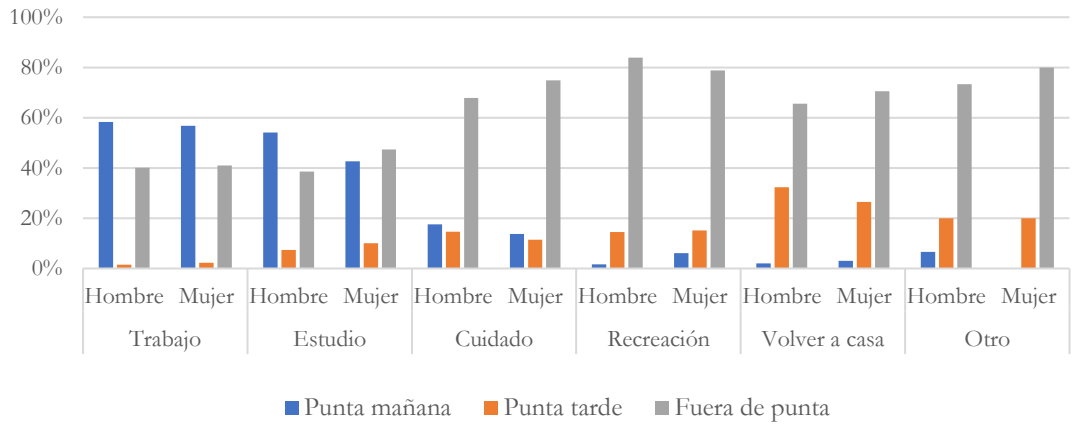
distancias medianas y largas para ambos sexos, lo que significa que no es posible acceder a ellas a través de la caminata.

Para ambos sexos (Anexo 9), los viajes por salud son los requieren recorrer mayores distancias (superiores a 10 km) seguidos de los viajes para realizar trámites. Esto es relevante si se considera que existe una mayor concentración de equipamientos y servicios en el área conurbada de Concepción-Talcahuano-Hualpén.

Periodo de viaje

En ambos sexos, los viajes con propósitos laborales y de estudio se realizan en mayor medida durante la mañana, dentro del periodo punta de tránsito vehicular (Figura 15 y Anexo 11). Salvo estos dos propósitos de viaje, la movilidad cotidiana de hombres y mujeres se realiza en mayor medida fuera de los periodos punta de tránsito, incluidas las movilidades del cuidado. Sin embargo, las mujeres tienen una mayor proporción de viajes fuera de los horarios punta en todos los macro propósitos de viaje, en comparación con los hombres.

Figura 15. Periodo de viaje, según macro propósito y sexo



Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

7.2. Patrones de movilidad cotidiana de mujeres en dos barrios periféricos

En esta sección, se buscó conocer la movilidad cotidiana de mujeres en dos barrios periféricos de San Pedro de la Paz: Portal de San Pedro (PSP) y Lomas Coloradas (LC), desde una mirada interseccional. Para cada barrio, se entrecruzaron las características de viaje de sus residentes mujeres con algunas de sus características socioculturales (edad, ingreso, presencia de hijos en edad escolar y ocupación). La intención de este análisis cruzado apunta a identificar potenciales factores de desigualdad en la movilidad diaria y el acceso a la ciudad de las mujeres.

Para desarrollar el análisis, se seleccionaron los datos correspondientes a las zonas de la Encuesta Origen-Destino 2015 coincidentes con sus límites territoriales: 1311 (PSP) y 1350 (LC). En Portal de San Pedro, de cincuenta personas encuestadas se obtuvo un total de 114 registros o viajes, de los cuales 46% corresponden a desplazamientos de mujeres. En el caso de Lomas Coloradas, la EOD registró la movilidad de ochenta personas, que en conjunto realizaron 204 viajes; de estos, el 53% correspondió a viajes de mujeres. En la Tabla 5, se aprecian las características socioculturales de las mujeres encuestadas por la EOD 2015, para cada uno de los barrios de estudio. Como observación general, puede identificarse que se tiene una baja representación de mujeres que viven en hogares de ingresos medios. Sin embargo, cabe recordar que el análisis no busca establecer generalizaciones, sino explorar cómo son las movilidades según aspectos relacionados con el ciclo de vida, la situación ocupacional y el contexto socioeconómico del hogar.

Tabla 5. Características generales de mujeres encuestadas por la EOD 2015 en los barrios de estudio

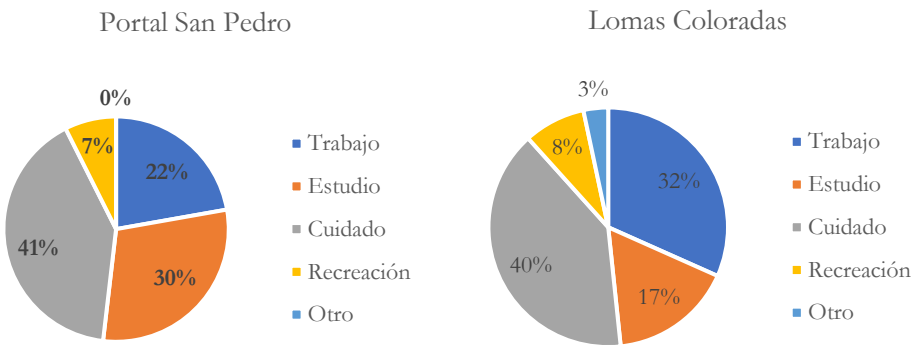
Características sociodemográficas	Categoría	Portal de San Pedro	Lomas Coloradas
Edad	18-24	23.1%	21.3%
	25-40	26.9%	37.0%
	41-64	42.3%	30.6%
	Mayor 65	7.7%	11.1%
Jefas de hogar con hijos en edad escolar	No	66.7%	77.8%
	Sí	33.3%	22.2%
Ingreso del hogar (mensual)	Bajo (< 400.000)	19.2%	21.3%
	Medio (400.001-1.200.000)	7.7%	30.6%
	Alto (> 1.200.001)	50.0%	30.6%
	N/D	23.1%	17.6%
Trabaja (de forma remunerada)	No	61.5%	50.9%
	Sí	38.5%	49.1%
Es dueña de casa (trabajo no remunerado)	No	69.2%	65.7%
	Sí	30.8%	34.3%
Estudia	No	69.2%	78.7%
	Sí	30.8%	21.3%
Licencia de conducir	No	17.2%	19.0%
	Sí	82.8%	81.0%

Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

Propósito de viaje

En correspondencia con el análisis de movilidad por género realizado para la comuna de San Pedro de la Paz, en ambos barrios de estudio se reproduce una mayor distribución de viajes con propósito de cuidado para el colectivo femenino, duplicando incluso el peso que tienen esos viajes en el caso de los hombres que residen en ambos sectores (21.2%). De manera inversa, los viajes por motivos laborales en hombres en Portal de San Pedro (45.5%) y Lomas Coloradas (61.5%) duplican los de mujeres con el mismo propósito. Si bien la proporción de viajes de trabajo y estudio varían entre las mujeres de un barrio y otro (Figura 16), a nivel global el conjunto de viajes por cuidado tiene la mayor representatividad respecto al total de sus desplazamientos, y en una proporción similar.

Figura 16. Macro propósito de viaje de mujeres, según barrio



Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

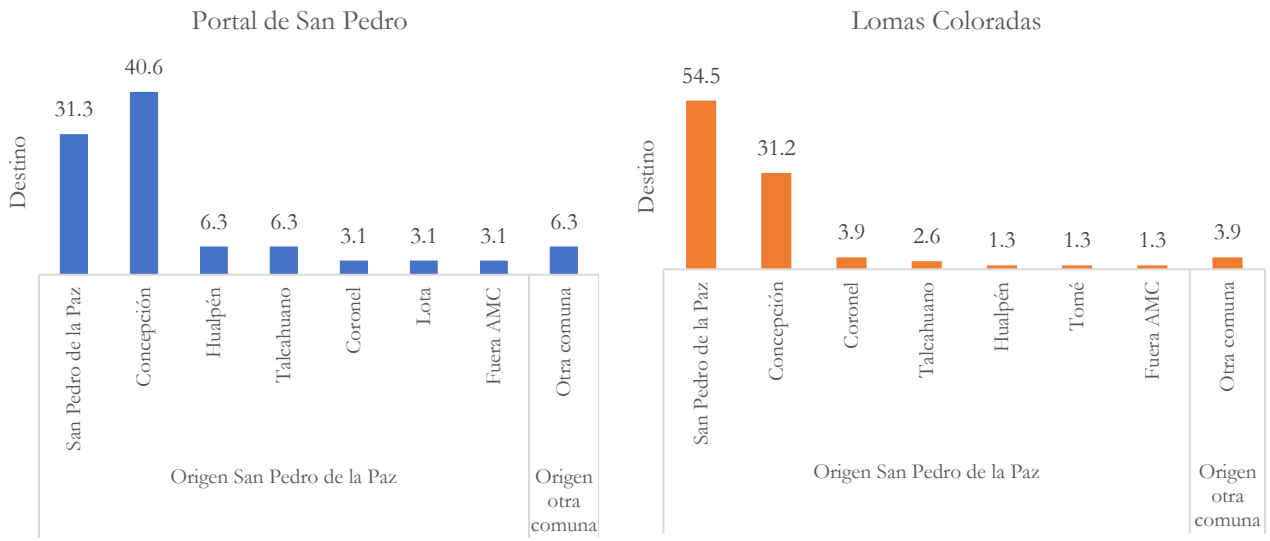
Número de viajes y etapas

Al igual que en el análisis comuna, en la movilidad de mujeres de ambos barrios, la media es de tres viajes diarios y tres etapas, en los que generalmente se incluyen dos desplazamientos para realizar actividades fuera del hogar y un desplazamiento de regreso a casa (Anexo 12). Cuando se analiza el número de viajes y etapas en consideración de los rangos etarios, se identifica que a mayor edad la generación de desplazamientos disminuye. Las mujeres mayores de 65 años suelen hacer menos viajes que mujeres en otros rangos de edad en ambos barrios, contándose en dos viajes y dos etapas para el caso de quienes viven en Portal de San Pedro.

Orígenes y destinos de viaje

Para identificar hacia dónde es que las mujeres se desplazan para realizar sus actividades laborales, de estudio, cuidado, recreación y otros propósitos, se hizo un análisis de los viajes de las mujeres residentes de ambos barrios, según las comunas y zonas de origen y destino, como se aprecia en las Figuras 17 y 18.

Figura 17. Comunas de origen y destino en movilidad diaria de mujeres, según barrio

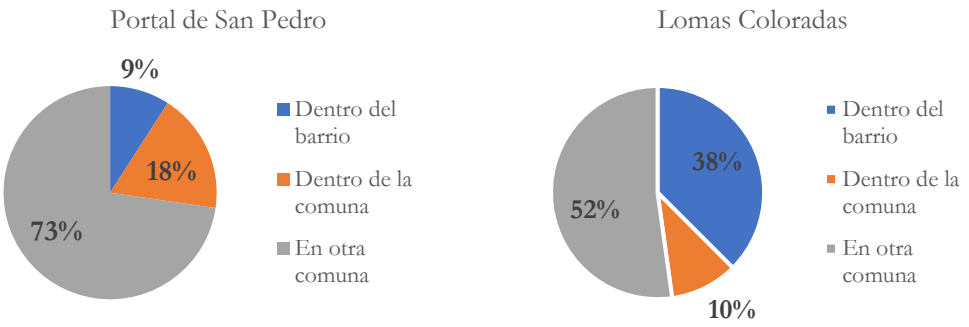


Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

En Portal de San Pedro, la comuna de Concepción fue el destino principal en los viajes diarios de las mujeres encuestadas. Aunque más de la mitad de los viajes (53.1%) se realizó el área conurbada de Concepción, Hualpén y Talcahuano. Por su parte, los viajes intracomunales fueron menores, representando una tercera parte de los desplazamientos cotidianos. Si se analiza en específico la movilidad del cuidado (Anexo 13), el 72.7% del total de desplazamientos tuvieron lugar fuera de la comuna. Incluso, se identifica que sólo el 9.1% de todos los viajes de cuidado se realizaron dentro del barrio.

En Lomas Coloradas, la mayor proporción de viajes diarios se realizó dentro de la comuna (54.5%), llegando a representar más de la mitad de los desplazamientos totales; mientras que Concepción figuró como destino de una tercera parte de los viajes diarios. En específico, la movilidad del cuidado de mujeres que residen en Lomas Coloradas se realizó principalmente dentro de la comuna (47.8%), con 37.5% de estos viajes a nivel intrabarrial. Concepción, por su parte, fue destino de la tercera parte de los viajes de cuidado (34.8%); aunque, si se considera la totalidad de desplazamientos por este propósito es posible reconocer que poco más de la mitad (52.2%) tuvieron lugar fuera de San Pedro de la Paz.

Figura 18. Lugar donde se realizaron las movilidades del cuidado, según barrio



Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

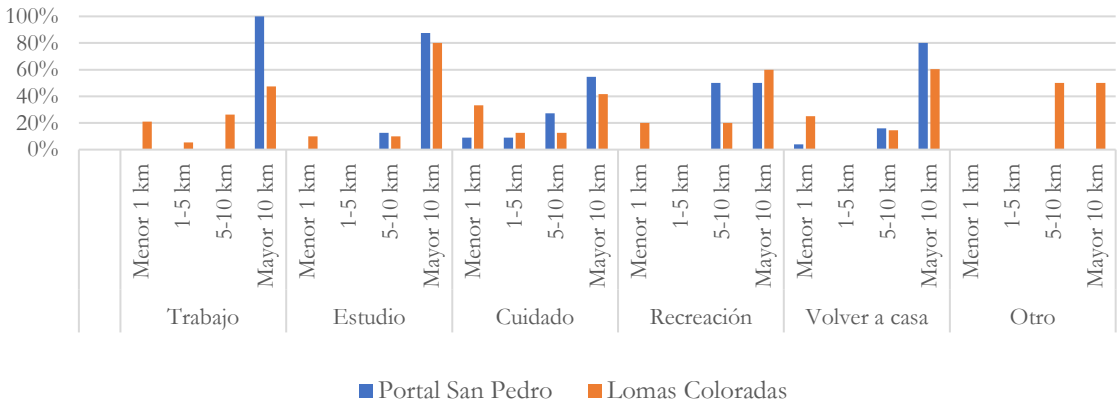
Dicho esto, puede plantearse que en la vida cotidiana de las mujeres de ambos barrios existe una relación funcional importante con la comuna de Concepción que se expresa en su movilidad diaria y que se acentúa en el caso de quienes residen en PSP. En el mismo sentido, se identifica que en PSP las movilidades del cuidado de índole intrabarrial fueron mínimas respecto a las que se realizan fuera del barrio y la comuna. Mientras que en el caso de LC se percibe un papel más representativo de la escala barrio para solventar las actividades del cuidado de sus residentes, aunque también se reconoce una importante relación con la escala comunal e intercomunal.

Distancia y tiempo de viaje

La mayor parte de los viajes de mujeres residentes de ambos barrios fueron de largo alcance (mayores a 10 km) independientemente del propósito (Figura 19). Esto guarda relación con la proporción de viajes que se realizan hacia otras comunas, como se apreció anteriormente. Los viajes de largo alcance se hacen más presentes en propósitos laborales y de estudio, particularmente en PSP donde es posible apreciar que la totalidad de las mujeres trabajan fuera de la comuna. A nivel general, se reconoce al cuidado como el propósito que contiene una mayor representación de viajes menores a 1 km[3].

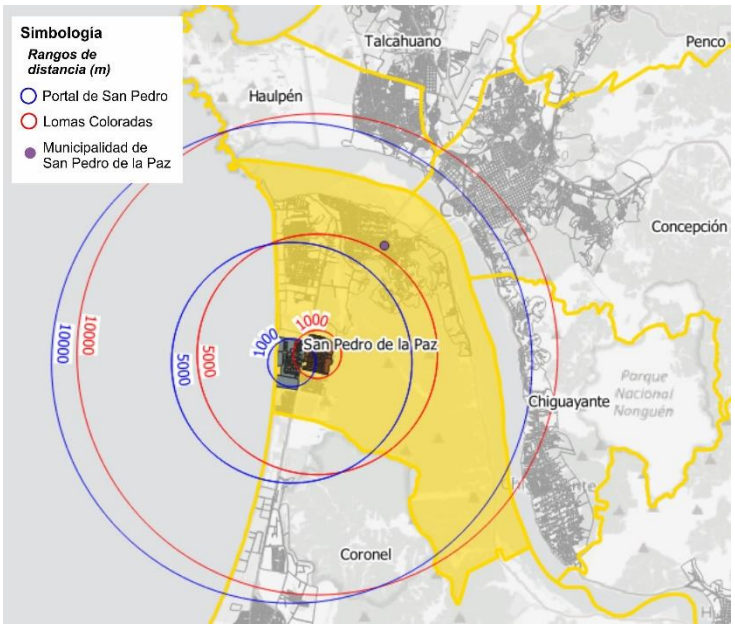
[3] Esto no quiere decir que todos los viajes cortos se realicen a 1 km de distancia del lugar de residencia, pues pueden ser viajes cortos realizados en el resto de la ciudad.

Figura 19. Distancia de viajes de mujeres, según macro propósito



Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

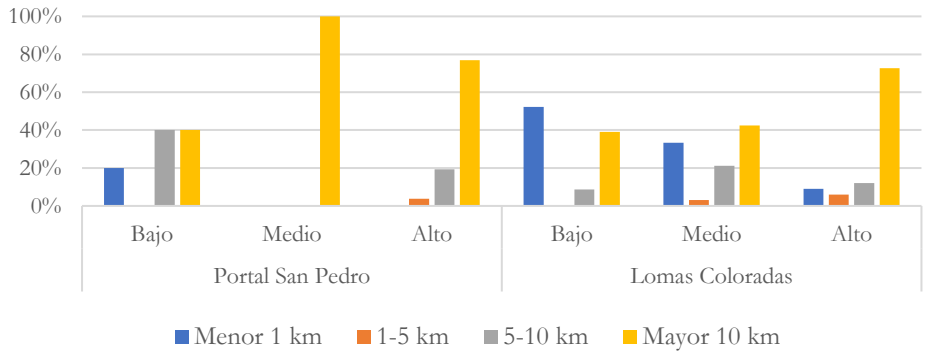
Figura 20. Rangos de distancia por barrio



Fuente: Elaboración propia

Desde un análisis de las distancias con respecto al nivel de ingreso del hogar y a la ocupación de las encuestadas se identificó que, en ambos barrios, en todos los niveles de ingreso e independientemente de la situación ocupacional, la mayor parte de los viajes fueron de largo alcance (superiores a 10 km), salvo los desplazamientos de mujeres con ingresos bajos en LC (Figura 20). Asimismo, se observa que cuando los ingresos del hogar son más altos, también lo es la proporción de viajes de largo alcance y que, en sentido inverso, los desplazamientos cortos -menores a 1 km- aumentan al ser menor el nivel adquisitivo del hogar.

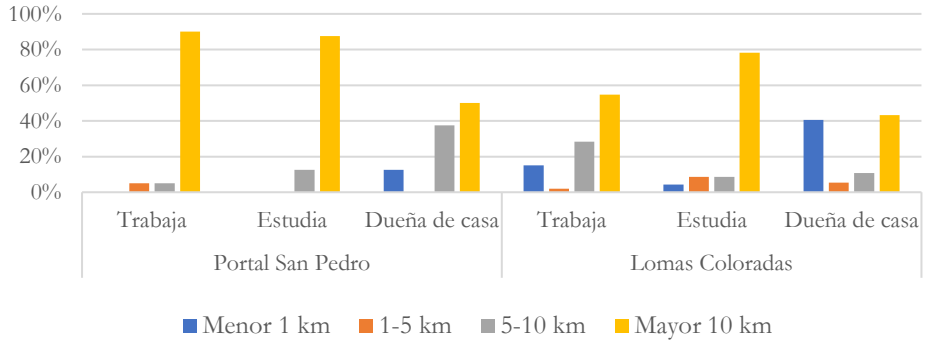
Figura 21. Distancia de viajes de mujeres, según nivel de ingreso



Fuente: Elaboración propia

En ambos barrios, las mujeres en hogares de ingresos bajos y quienes se desempeñan como dueñas de casa presentan la mayor proporción de viajes cortos respecto de otros niveles de ingreso y ocupaciones (Figuras 21 y 22). Incluso en PSP, las mujeres con estas características fueron las únicas que registraron viajes cortos (menores a 15 minutos y 1 km). Estos desplazamientos también se relacionan con el ciclo de vida de las mujeres, pues las jefas de familia que tienen hijas/os en edad escolar, realizan una mayor proporción de viajes cortos que aquellas que no presentan esta condición. Desde una distinción entre barrios, puede plantearse que las mujeres de Lomas Coloradas realizan más viajes cortos que quienes viven en Portal de San Pedro, lo que podría atribuirse a una mayor diversidad de equipamientos y servicios en el barrio, así como los modos de transporte utilizados, como se abordará a continuación.

Figura 22. Distancia de viajes de mujeres, según ocupación



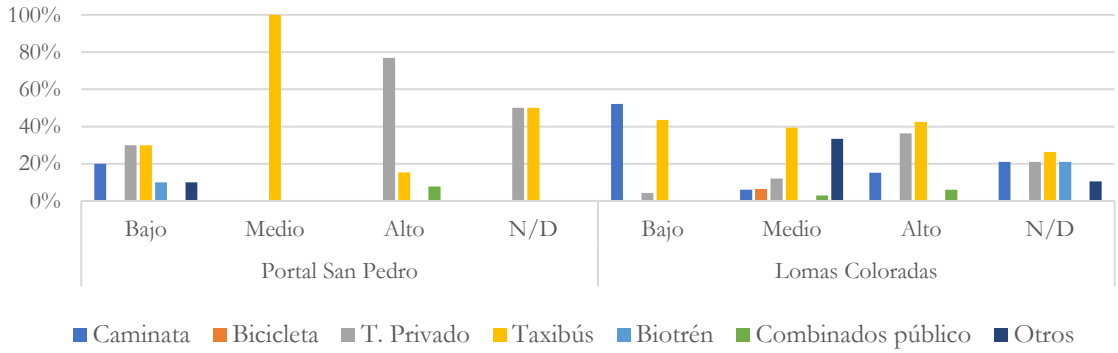
Fuente: Elaboración propia

Modo de transporte

En ambos barrios, el nivel de ingreso influye en el grado de motorización de los viajes cotidianos de sus residentes (Figura 23). La caminata y el taxibús[4] son los medios más utilizados por mujeres que viven en hogares de ingresos bajos, siendo incluso quienes realizan más viajes a pie. El taxibús es el medio más utilizado por mujeres con hogares de ingresos medios. Mientras que mujeres de ingresos altos utilizan más el automóvil que otros niveles de ingreso.

Sin embargo, se presentan diferencias entre ambos barrios. El uso del automóvil tiene un papel más representativo en la movilidad diaria de las residentes de Portal de San Pedro. Mientras que en Lomas Coloradas el transporte público es utilizado casi en igual proporción entre mujeres de diferentes niveles de ingreso, y la caminata tiene una mayor presencia en todos los niveles de ingreso en comparación con PSP.

Figura 23. Modo de transporte de mujeres, según nivel de ingreso y barrio

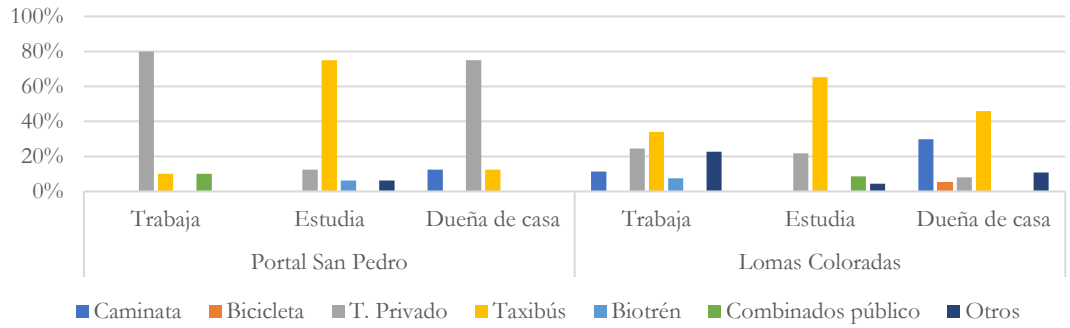


Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

En términos de situación ocupacional (Figura 24), fue posible reconocer algunas coincidencias en ambos barrios: las mujeres que estudian son quienes realizan un mayor uso del taxibús en su movilidad diaria; quienes se desempeñan como dueñas de casa realizaron más viajes a pie; y en general, las mujeres encuestadas realizan un menor uso de la bicicleta y del Biotrén en sus movilidades cotidianas, pese a la relativa proximidad de este último respecto a los dos barrios. De hecho, las mujeres que utilizaron Biotrén lo eligieron para realizar actividades laborales o de estudio y no así para viajes de cuidado (Figura 26). La diferencia más representativa entre ambos barrios se relaciona con la movilidad de mujeres que trabajan y son dueñas de casa, ya que en PSP ellas realizan una mayor proporción de viajes en automóvil, mientras que en LC lo hacen a través del transporte público.

[4] *Taxibús* es la denominación local para referirse a las unidades de transporte público conocidas también como *microbuses*.

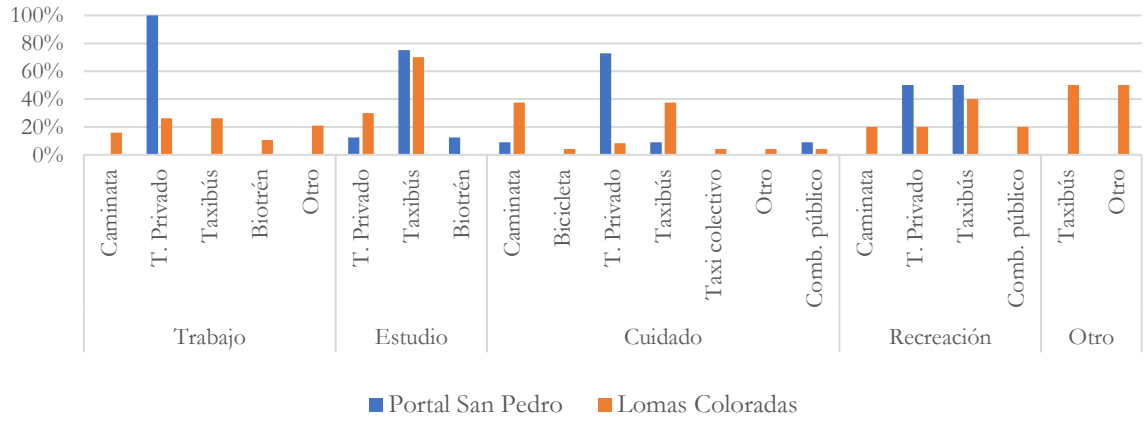
Figura 24. Modo de transporte de mujeres, según situación ocupacional y barrio



En una síntesis según el barrio, puede plantearse que el automóvil tiene una alta representación en la movilidad cotidiana de mujeres en PSP, incluidas las actividades del cuidado (Figuras 25 y 26). Su uso se acentúa en mujeres de ingresos altos, que desempeñan una actividad laboral remunerada y que se encuentran en el rango etario de 25 a 64 años. El transporte público fue usado en menor medida que el automóvil, siendo el principal modo de transporte de mujeres en edad universitaria y adultas mayores, con ingresos bajos y medios, y para propósitos distintos al trabajo remunerado.

Es preciso recordar que en este barrio, conformado principalmente por agrupaciones de condominios cerrados, no existen rutas de transporte público en su interior; y la oferta de autobuses se encuentra sobre la Ruta 160 y al interior de LC, lo que significa recorrer mayores distancias para acceder a ella. Sin embargo, aunque la estación de Biotrén se encuentra dentro de PSP, los registros de viajes en modo de transporte fueron mínimos frente a otras opciones y acotados a los relacionados con propósitos de estudio. Al respecto, cabría cuestionarse cuáles son las razones por las que en este sector se utiliza en menor medida el transporte público en sus tres modalidades (taxibús licitado, no licitado, y Biotrén).

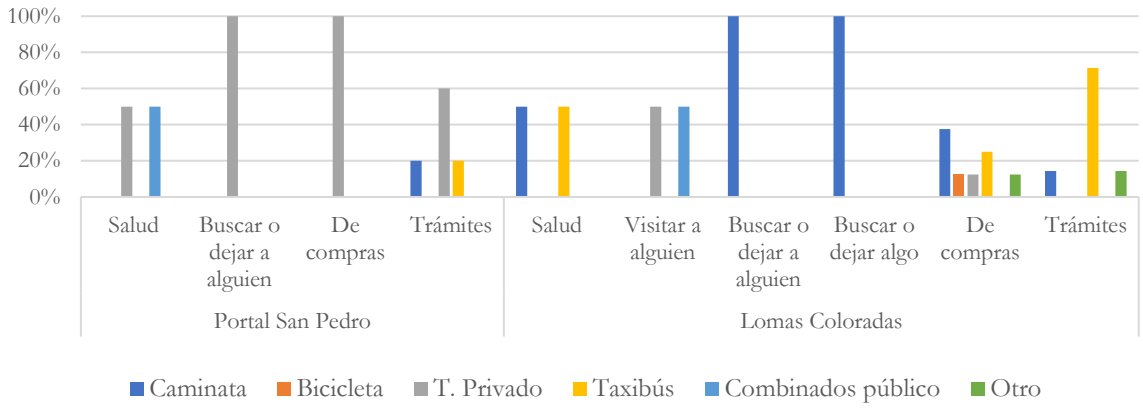
Figura 25. Modo de transporte en viajes de mujeres, según macro propósito y barrio



Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

Por otro lado, en la movilidad cotidiana de mujeres en LC se identificó en general un uso más heterogéneo de los modos de transporte, en comparación con PSP. En este barrio las mujeres suelen hacer un mayor uso del taxibús en su movilidad diaria, en los diferentes niveles de ingreso y situación ocupacional. La caminata fue la segunda opción de desplazamiento con mayor representatividad, especialmente para realizar actividades de cuidado, así como en viajes de mujeres de ingresos bajos, dueñas de casa y mujeres mayores. Mujeres de ingresos altos realizan un mayor uso del automóvil, al igual que en PSP, siendo el modo con mayor representación en viajes asociados al trabajo y estudio. Es preciso considerar que en este barrio se identifica una mayor diversidad socioeconómica, de usos de suelo y de acceso al transporte público que en el vecino PSP. Esto puede explicar un uso más diversificado del transporte, pero también una mayor flexibilidad para moverse a pie con el propósito de realizar compras, atender la salud, hacer trámites o acompañar a otras personas (Figura 26).

Figura 26. Modo de transporte en viajes de cuidado de mujeres, según barrio



Fuente: Elaboración propia con datos de la EOD 2015

Con base en lo anterior, el análisis cuantitativo de la EOD 2015 sugiere que las mujeres comparten ciertas características en sus patrones de viaje según coinciden el nivel de ingreso, la situación ocupacional y algunas etapas del ciclo de vida. No obstante, también se reconoció que residir en uno u otro barrio -aun compartiendo una ubicación periférica- influye en las movilidades cotidianas, lo que puede atribuirse en gran medida a las características del entorno construido y a las posibilidades de transporte público de cada sector.

Si bien los datos agregados permiten tener una mirada ampliada de características o factores que pueden representar ejes de desigualdad en las movilidades y en el acceso a la ciudad, se precisa de una aproximación que indague en las dimensiones experienciales de las personas; y que permita reconocer otros elementos que se presentan como factores de desventaja.

7.3. Prácticas de movilidad cotidiana y del cuidado en la periferia urbana

Los resultados de las entrevistas y microrrelatos de movilidad de mujeres residentes de los barrios de Portal de San Pedro y Lomas Coloradas, se presentan a través de tres dimensiones de análisis. En primer lugar, se identifica cómo y en dónde las mujeres de estos barrios periféricos desarrollan sus prácticas cotidianas de desplazamiento, con especial atención en las movilidades del cuidado. En segundo lugar, se abordan las diferentes experiencias y barreras a las que se enfrentan para desplazarse y acceder a sus actividades cotidianas. Finalmente, se identifican las principales estrategias adoptadas para enfrentar estas barreras de movilidad, entre las que se incluyen las relaciones de interdependencia con redes sociales de apoyo.

7.3.1. El cuidado expresado en la movilidad diaria

En un primer análisis de las actividades cotidianas de las mujeres entrevistadas fue posible identificar que, en la mayoría de los casos, las labores domésticas y del cuidado de otras personas se encuentran principalmente a cargo del colectivo femenino, ya sea que estas se desarrollen dentro del hogar, en el barrio o fuera del mismo. Desde una indagación más puntual, se reconoce que, salvo en un caso, en los hogares en los que existe algún adulto varón -ya sea en calidad de pareja, padre o hermano- las actividades de reproducción se realizan principalmente por las mujeres entrevistadas o por otras mujeres dentro del hogar, independientemente de su edad y de su posición en la familia. En estos casos, los hombres tienen un papel *auxiliar* en las tareas domésticas y de cuidado; cuya expresión móvil tiene lugar los fines de semana, principalmente, cuando se realizan compras en los supermercados del barrio. Asimismo, cuando es necesario desplazarse fuera de los barrios en automóvil para acceder a lugares o bienes que se encuentran a mayores distancias.

En este sentido, las diferencias de género también se hacen presentes en el uso de los medios de transporte. Si bien la tenencia de vehículos es mayor en Portal de San Pedro (PSP) que en Lomas Coloradas (LC), en general los hombres son los principales conductores de estos vehículos. Salvo en el caso de Sofía, quien al igual que su pareja tiene vehículo propio, y de Isidora, quien recientemente adquirió un automóvil específicamente para ejecutar labores de cuidado y trasladar de manera segura a su madre y hermano en el contexto del Covid-19, al ser personas en situación de riesgo. En general, la movilidad de las mujeres entrevistadas depende del transporte público para salir de ambos barrios; y a pie sólo para viajar dentro del barrio o entre un barrio y otro, ya que la ubicación de ambos es distante respecto de otros sectores urbanos de la comuna.

En lo que respecta a los lugares donde se realizan las actividades cotidianas, y en concordancia con lo que indican los resultados de la EOD, las mujeres de ambos barrios satisfacen una parte importante de sus actividades en otras comunas, principalmente en Concepción. Al igual que los datos de la EOD, se

reconoce que en el caso de las entrevistadas de PSP las actividades laborales, recreativas y de cuidado se dan en mayor medida en otras comunas (Figura 27); mientras que las mujeres que viven en LC se desplazan menos fuera del barrio y de la comuna (Figura 28). Al respecto, resulta pertinente mencionar que las entrevistadas de LC evalúan de mejor manera la oferta de equipamientos y servicios en su barrio que quienes viven en PSP.

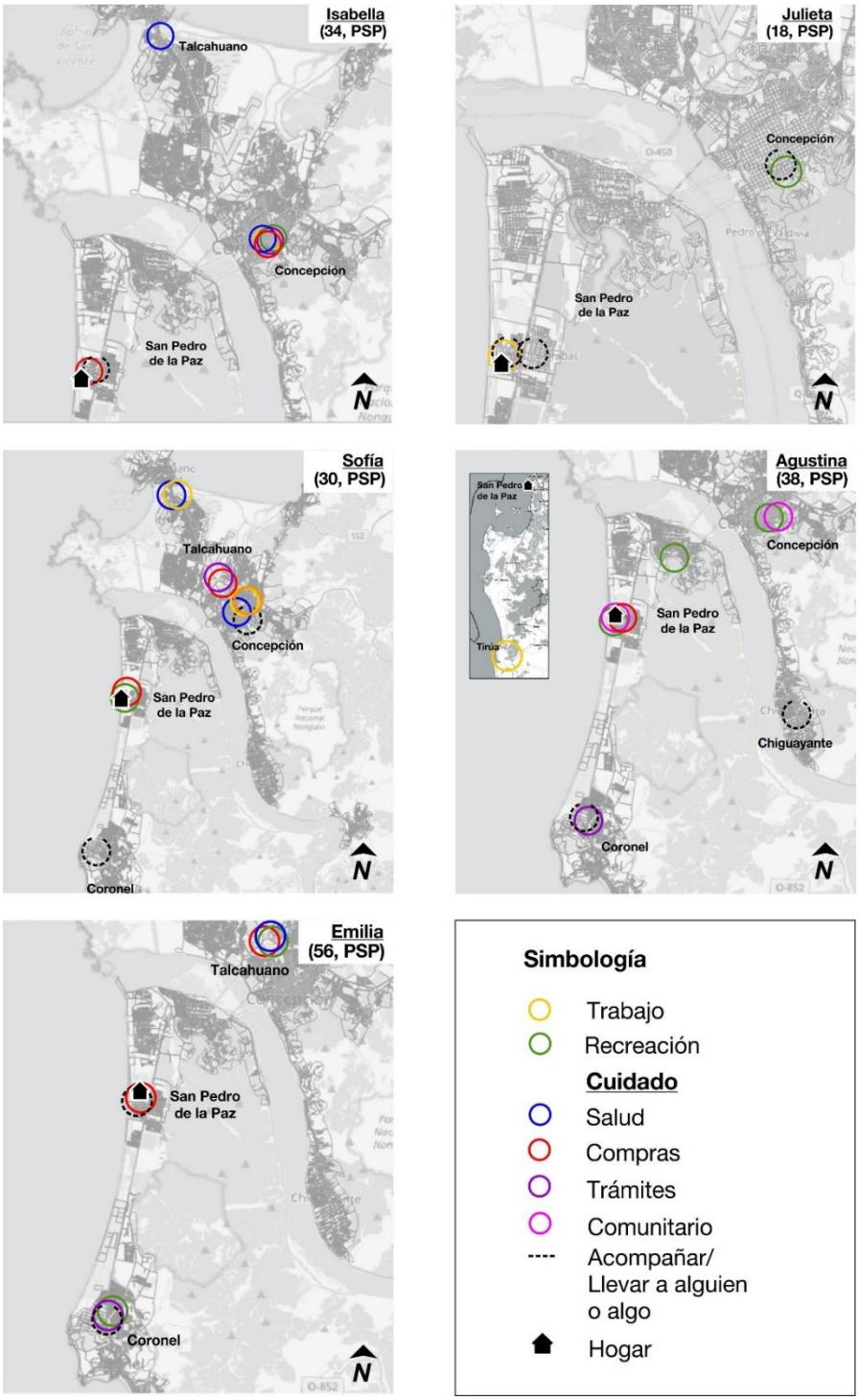
En el caso de los viajes por salud, se identifica que para las mujeres de ambos barrios son más frecuentes los desplazamientos para acompañar o recoger medicamentos de otras personas, que las visitas al médico por salud personal; salvo en el caso de mujeres que padecen alguna enfermedad en tratamiento y cuyos controles, terapias o adquisición de medicamentos son recurrentes. Quienes cuentan con una afiliación de salud pública encuentran en el Centro Médico Familiar (CESFAM) de Lomas Coloradas una posibilidad para atender su salud y la de otras personas. Aunque para realizar estudios o gestiones más especializadas tienen que viajar a Concepción. Para quienes no cuentan con esta afiliación o requieren de servicios específicos se hace necesario recurrir a otras comunas. El relato de Agustina (38, Portal de San Pedro) da cuenta de lo anterior: "*Yo no voy nunca, a menos que esté a medio morir, ahí ya voy. Pero si a mis hijos les duele una uña yo voy inmediatamente a la clínica en Chiguayante, pero es un viaje súper largo, porque de aquí para allá igual uno se demora"*.

En lo que respecta a los desplazamientos para hacer las compras básicas, se registró que este es el único propósito de viaje que las mujeres de ambos barrios coinciden satisfacer a escala barrial. La mayoría hace una gran compra mensual o quincenal en los supermercados ubicados en la entrada de los barrios, sobre la Ruta 160, o en la feria que se encuentra en Lomas Coloradas. Estas grandes compras se realizan principalmente los fines de semana, cuando disponen de mayor tiempo y cuentan con el apoyo de otras personas para cargar con los productos. Incluso, como se mencionó con anterioridad, las compras son las actividades del cuidado en las que se hace más presente la participación de los hombres, en las narrativas de las mujeres.

Las entrevistadas expresan que los supermercados tienen una oferta limitada de productos, por lo cual a veces se hace necesario recurrir a los supermercados y otros comercios de Concepción y Talcahuano para acceder a una mayor diversidad. Esta situación se hace más frecuente en los relatos de las mujeres que viven en Portal de San Pedro, como es el caso de Sofía (31 años): *"esa compra grande la hacemos en Líder que está frente al mall El Trébol [en Talcahuano], que es un supermercado más grande y hay más variedad. Tiene como otro tipo de productos, porque acá tienen sólo uno o dos diferentes"*. Por otra parte, en ambos barrios, las compras pequeñas o complementarias a la adquisición mensual, las realizan principalmente las mujeres en pequeños comercios de cada barrio que, a decir de las entrevistadas, existen en mayor disposición en Lomas Coloradas que en Portal de San Pedro, como lo comparte Emma (48 años, Lomas Coloradas)

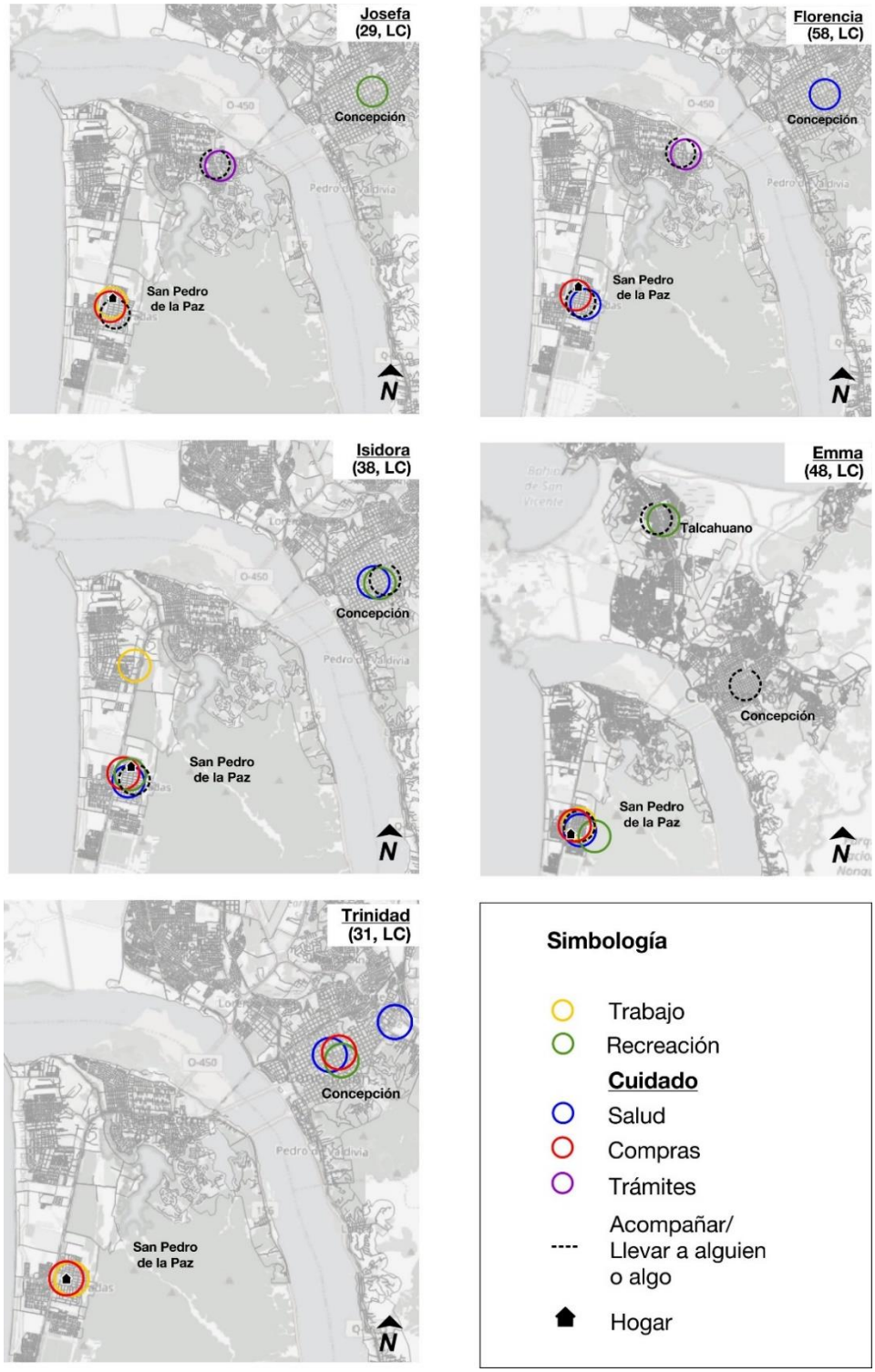
"tenemos cerca […] muchos supermercados y bastantes negocios. Mucha diversidad de alimentos, carnicerías, librerías, de todo".

Figura 27. Mapa de actividades cotidianas de participantes del barrio Portal de San Pedro



Fuente: Elaboración propia

Figura 28. Mapa de actividades cotidianas de participantes del barrio Lomas Coloradas



Fuente: Elaboración propia

Respecto a la realización de trámites, como pagos de dividendo, arriendo y de servicios, la mayoría de las entrevistadas declara que estos se realizan a través de plataformas digitales, las cuales han sido utilizadas en mayor medida dadas las restricciones de movilidad y de apertura de establecimientos por Covid-19. En el caso de las mujeres mayores, estos trámites son realizados por personas más jóvenes en el hogar, quienes están más familiarizadas con el uso de estas tecnologías. Los trámites presenciales que se realizaban antes de la pandemia o que no pueden ser sustituidos por recursos a distancia, requieren viajar a Concepción o Talcahuano en la mayor parte de los casos. Por un lado, puesto que las entrevistadas consideran que existe una mayor oferta de oficinas y equipamientos que en San Pedro de la Paz; y, por otro lado, dado que algunas entrevistadas aprovechan la cercanía de estos lugares a sus sedes de trabajo, realizando un encadenamiento de viajes. Así lo constata Isabella (34 años, Portal de San Pedro), que trabajaba en el centro de Concepción antes de encontrarse en situación de teletrabajo por la pandemia:

> En San Pedro no hay mucho, o sea hay bancos, pero están todos centrados en el "Versluys", como una especie de mall, pero mucho más pequeño. Y me queda más incómodo ir ahí que al centro [de Concepción], pues tengo más alternativas de dónde hacer trámites, porque ahí en San Pedro no hay de todos los bancos ni los trámites que se pueden hacer.

Isabella, vive con su pareja y su hijo de cuatro años. Tras una cirugía realizada hace un par de años, cuenta con una hemiparesia que le imposibilita mover el lado derecho de su cuerpo, haciendo difícil la realización de algunas actividades de la vida diaria. Sin embargo, antes de su operación era ella quien se encargaba de llevar a su hijo a la sala-cuna en el centro de Concepción, aprovechando la cercanía de esta a su lugar de trabajo (Figura 29). Isabella se trasladaba con su hijo en el transporte público en un viaje aproximado de una hora y apoyada de un fular. Lo dejaba en la sala-cuna y caminaba al colegio donde trabaja. Al terminar su jornada laboral, aprovechaba de hacer algunas compras en el centro, pues el acceso a la oferta y ubicación de algunos comercios le resulta más conveniente que al interior de su barrio. Posteriormente pasaba por su hijo a la sala-cuna y regresaba a casa en transporte público. Por otro lado, los viajes diarios de su pareja consistían en una dinámica más pendular: desplazarse en transporte público de su casa hacia el trabajo en Hualpén, y realizar el mismo viaje de regreso. El itinerario de Isabella ejemplifica cómo el trabajo productivo y reproductivo se entrelazan en el cotidiano, complejizando la ruta de los viajes, pero también las experiencias, dificultades y estrategias en estas prácticas móviles, como se abordará más adelante.

Figura 29. Itinerario de viaje de Isabella en un día entre semana, antes de su operación

Fuente: Elaboración propia

El cuidado también se expresa en el acompañamiento de otras personas. En los casos estudiados, las mujeres son quienes organizan su día para llevar y recoger a los menores del hogar al colegio, ya sea en calidad de madres o abuelas, sobre todo cuando las escuelas se encuentran en el barrio o cerca de sus lugares de trabajo. El acompañamiento también se identifica como una estrategia de apoyo y cuidado que realiza la mayor parte de las mujeres encuestadas a personas que se encuentran en una situación de vulnerabilidad, como es el caso de quienes cuentan con una condición temporal o permanente que limita su desplazamiento autónomo y seguro. Los viajes de acompañamiento se realizan a pie cuando son dentro del barrio, o en transporte público cuando son fuera de éste, incluso cuando en el hogar se cuenta con automóvil. Ya que como se mencionó anteriormente, el uso de este vehículo en los hogares se realiza en mayor medida por los hombres.

7.3.2. Barreras de movilidad y experiencias en movimiento

Un segundo resultado que emerge del análisis de los microrrelatos refiere a las diferentes experiencias y barreras a las que se enfrentan las mujeres de los barrios estudiados para desplazarse y acceder a sus actividades cotidianas. Algunas de las principales dificultades que las mujeres expresan en sus testimonios tienen que ver con el tiempo y distancia que las mujeres deben destinar y recorrer para acceder a una mayor oferta de servicios y equipamientos fuera de sus barrios. Esta situación genera una dependencia de transportes motorizados, ya sean públicos o privados, y en los que se pueden destinar entre 45 minutos y 2 horas de viaje, según el modo de transporte y el nivel de congestionamiento de la Ruta 160. Al respecto, el relato de Agustina (38 años, Portal de San Pedro) denuncia esta situación:

> Creo que la locomoción se debe mejorar y se deben acercar los servicios a la gente. Porque finalmente siempre tienes que recurrir a otros lugares […]. Somos de una comuna, pero no parecemos pertenecer a ella…es más…es un dormitorio acá.

Las limitaciones de acceso espacial a la oferta urbana y al transporte se hacen más presentes en los discursos de las mujeres que residen en Portal de San Pedro y se desplazan en transporte público. Si bien a partir de la EOD se identifica que la mayor parte de las residentes adultas de este barrio se mueven en automóvil, las entrevistas permitieron reconocer que también hay mujeres que usan el servicio público de transporte y que deben desplazarse hacia la carretera o Lomas Coloradas debido a que no existen líneas de microbuses dentro de su sector de vivienda.

Los microrrelatos también revelan que el servicio de transporte público es el elemento peor valorado en los desplazamientos de todas las entrevistadas. Esto cobra relevancia cuando este es el principal modo de transporte que las mujeres utilizan para salir del barrio hacia sus actividades laborales y articularlas con aquellas vinculadas al cuidado. Es importante tener presente que los tres servicios de transporte público disponibles en los barrios de estudio son: (1) los microbuses no licitados, que circulan en la Ruta 160 y conectan a Coronel, Lota y San Pedro de la Paz con Concepción; (2) una línea de microbuses licitados, que tiene como origen y destino a Lomas Coloradas y Concepción; (3) la línea 2 del Biotrén, que conecta Coronel, San Pedro de la Paz y Concepción, y cuya estación está en la entrada de Portal del San Pedro.

Las barreras que se presentan en el transporte público se experimentan según cada tipo de servicio. La primera, y quizás la más recurrente en las narrativas, tiene que ver con una dimensión emocional o psicológica ligada a la sensación de inseguridad vial a bordo de los microbuses no licitados. La mayor parte de los relatos coincide en que los conductores de este transporte viajan a altas velocidades en la Ruta 160, violando las normas de tránsito y con un trato inadecuado hacia las y los usuarios. Tal como comparte Josefa (29 años, Lomas Coloradas):

> como yo no vivía aquí y no estaba acostumbrada, en un comienzo me asustaba, me daba miedo porque iban demasiado rápido, independientemente de si había baches o no. Siempre que me sentaba en la parte de atrás, hasta saltaba yo.

Otra de las barreras en este servicio tiene que ver con un aspecto financiero, pues los testimonios dan cuenta de una permanente incertidumbre respecto a la tarifa, dado que el costo varía arbitrariamente según la decisión de cada conductor, situación probablemente vinculada a una desregulación institucional. Adicionalmente, la mayor parte de las entrevistadas coinciden en que el costo del pasaje es alto (alrededor de los 500 pesos chilenos) si se tienen en cuenta las deficiencias del servicio.

Los microbuses licitados, por otro lado, son mejor valorados en términos de seguridad vial y en el trato de los conductores, situándolo como el medio con mayor preferencia deseada en las entrevistadas, aunque no necesariamente materializada. Esto, dado que este servicio de transporte público supone barreras de tipo espacial y temporal. Los testimonios coinciden en tres aspectos: al haber un único recorrido, el servicio resulta insuficiente para la demanda de transporte de las y los residentes de ambos barrios; el

tiempo de espera entre una unidad y otra es muy largo (hasta 15 minutos); y los microbuses pasan muy llenos, pues la demanda del servicio es mayor que su oferta. En este sentido, existe una incertidumbre constante de que los conductores les permitan subir a las unidades, según su capacidad esté rebasada o no. Algunas de las estrategias a las que recurren las encuestadas para afrontar esta situación son caminar hacia la terminal ubicada en la entrada de Lomas Coloradas para poder alcanzar un lugar en la micro; o caminar hacia la Ruta 160 y tomar un microbús Coronel-Lota.

De manera similar a lo identificado en la EOD, las mujeres de ambos barrios hacen un menor de uso del Biotrén aunque se cuente con una estación entre ambos barrios. Las entrevistas dan cuenta de que una de las principales barreras que limitan su elección tiene que ver con una razón espacial y financiera, pues la terminal del tren —ubicada en Concepción— se encuentra lejos del centro, que es donde se concentran los principales servicios y actividades que estas mujeres desean alcanzar en dicha comuna; de manera que se hace necesario tomar otro transporte, lo que representa costos adicionales, o caminar casi diez cuadras para llegar al centro.

Por otro lado, también existe una barrera institucional, pues los relatos coinciden que el servicio del Biotrén es menos regular los días sábados y se encuentra cerrado los días domingos, lo que resulta poco conveniente para las mujeres que desean desplazarse los fines de semana fuera del barrio. Desde este esquema de servicio, y en correspondencia con los datos de la EOD, en los que no se registran viajes de cuidado de mujeres a través del Biotrén, puede considerarse que esta modalidad de transporte está orientada a atender necesidades de desplazamiento con propósitos laborales (de trabajo remunerado) que se realizan principalmente de lunes a viernes, limitando en cierta medida su uso para viajes con otros propósitos, entre ellos los del cuidado y de tipo recreativo.

En el uso de estas tres modalidades de transporte se revelan otras barreras de tipo corporal y emocional, vinculadas al miedo al robo y la violencia sexual. La saturación de personas en las unidades de transporte en ciertos horarios, propicia una proximidad física que algunas entrevistadas expresan como incómoda e insegura. Por un lado, puesto que han existido experiencias previas de "cartereo"[5], sobre todo en los microbuses de Coronel-Lota. Y, por otra parte, cuando esta saturación implica tener un contacto estrecho con pasajeros del sexo masculino, que influye en la sensación de vulnerabilidad ante el acoso sexual. Josefa (29 años, Lomas Coloradas) comparte su percepción cuando los microbuses van llenos:

> […] a veces ni podía pararme derecha, tenía que acomodarme a como entrara. Y también es incómodo porque muchas de esas personas que están alrededor de una son hombres. Yo personalmente me siento

[5] Se refiere a la acción de ser despojada/o de alguna pertenencia dentro el transporte público, sin darse cuenta en el momento del delito.

> más cómoda con mujeres a mi lado, me dan más confianza, me siento menos en riesgo. Porque a todas nos han pasado situaciones incómodas con hombres en el transporte.

Estas sensaciones de temor por robo o acoso también se hacen presentes en el espacio público, aunque en menor medida que en el transporte público. En general, el interior de ambos barrios se considera seguro y bajo una constante vigilancia comunitaria. Sin embargo, dos testimonios coinciden en referir un sentimiento de vulnerabilidad al andar solas en bicicleta en los bordes de Portal de San Pedro — la Av. Costanera y un fragmento de bosque—, al ser lugares desolados y carentes de vigilancia vecinal.

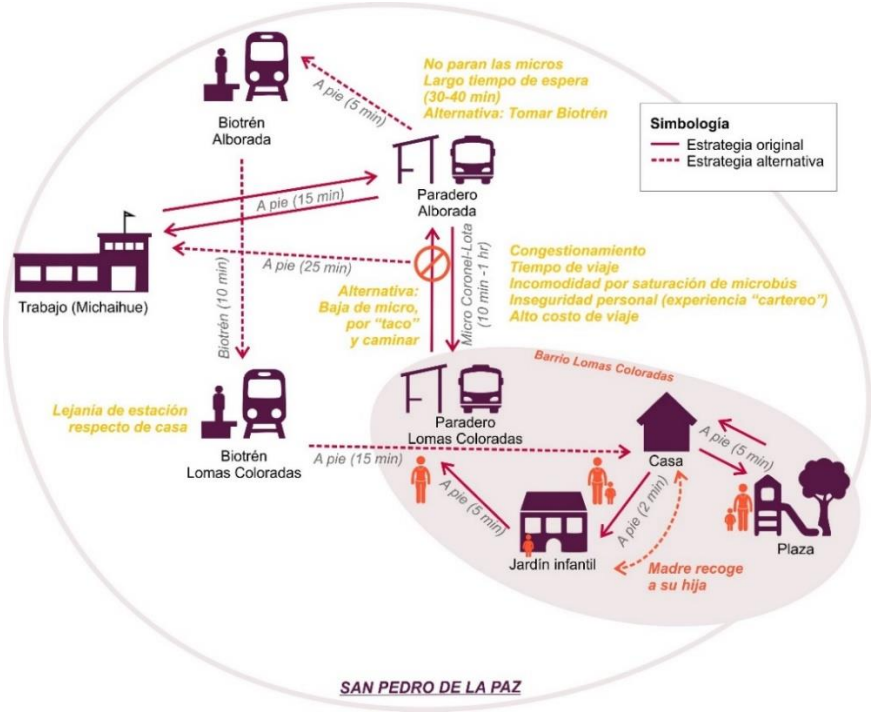
Por otro lado, la percepción de inseguridad vial no sólo aparece en las experiencias en el transporte público, pues también se hace presente a nivel de calle y de forma particular en la Ruta 160. Las entrevistadas de ambos barrios expresan que esta carretera de alta velocidad es peligrosa para cruzarla a pie e incluso para circular en ella. En algunos relatos, esta se interpreta como una barrera espacial que desincentiva su cruce a pie para acceder a los servicios que se encuentran del otro lado de esta vialidad, como es el caso de los supermercados, incluso cuando existe un cruce semaforizado.

Si bien se identifican barreras comunes en la movilidad de las mujeres entrevistadas, es importante tener presente que estas son vividas de manera diferenciada según las características particulares y de contexto de cada persona. Como plantea Jirón et al. (2020), la relevancia de estas barreras no está en sí mismas, sino en reconocer cómo las diferentes personas experimentan cada uno de estos obstáculos, los cuales generalmente se presentan de maneras múltiples y simultáneas. Así como comprender que estas barreras son a su vez factores que configuran las decisiones y estrategias en las movilidades.

En este tenor, las Figuras 30 y 31 ilustran los casos de Isidora (38 años, Lomas Coloradas) y Sofía (30, Portal de San Pedro). Ambas se encuentran en el rango de edad de 30 a 40 años, sus lugares de trabajo se encuentran fuera de su barrio y gran parte de sus desplazamientos suceden en la Ruta 160. Sin embargo, Isidora y Sofía se encuentran en una etapa distinta de su ciclo de vida; tienen ingresos, ocupaciones, estructuras familiares, necesidades y medios de transporte diferentes. Si bien ambas coinciden en que las dificultades en sus trayectos al trabajo son el congestionamiento de la carretera y el servicio de las Coronel-Lota (aunque una en calidad de pasajera, y otra de conductora en la misma vía), cada una experimenta estas barreras de una manera particular. En estos recorridos, las entrevistadas se enfrentan a barreras espaciales, temporales, organizacionales, financieras, corporales y relacionadas con la seguridad personal y vial, incluso en un mismo tramo de viaje.

En la Figura 30 se observa cómo Isidora compatibiliza la necesidad de viajar al trabajo con el cuidado de su hija de cuatro años, donde el apoyo de su madre (62 años, jubilada) es fundamental para dejarla en el jardín de niños -cuando ella no puede-, recogerla después del colegio, alimentarla y atenderla.

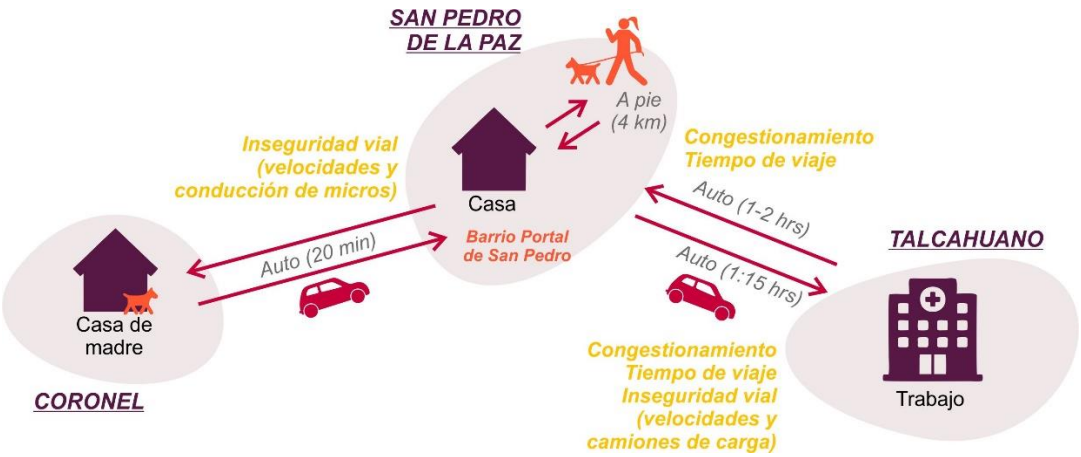
Figura 30. Barreras de movilidad en los trayectos cotidianos de Isidora



Fuente: Elaboración propia

En la siguiente figura, se aprecia la movilidad de Sofía, cuando su jornada laboral como enfermera es de 24 horas. Su madre también tiene un papel importante en el cuidado, la apoya atendiendo a su mascota cuando Sofía tiene largas jornadas de trabajo, por lo que debe desplazarse a la comuna de Coronel para dejar ahí a su perro, el que considera un miembro importante de su hogar.

Figura 31. Barreras de movilidad en los trayectos cotidianos de Sofía



Fuente: Elaboración propia

7.3.3. Relaciones de interdependencia en la movilidad cotidiana

El análisis de los microrrelatos, desde una aproximación de interdependencia, devela que las movilidades cotidianas y en particular aquellas vinculadas al cuidado tienen una importante naturaleza relacional. A través de los casos de Isidora y Sofía, presentados en las figuras anteriores, se constata el carácter colectivo e interdependiente de los cuidados (Pérez-Orozco, 2006), pues el papel de sus madres es fundamental para afrontar las barreras organizacionales que representa la conciliación de sus horarios de trabajo y de las labores reproductivas. En este sentido, sus redes familiares son un apoyo que posibilita la organización de sus actividades cotidianas, el acceso al mercado del trabajo y el sustento económico de sus hogares.

Agustina (38 años, Portal de San Pedro) es profesora de educación básica y diferencial en una escuela rural en la comuna de Tirúa, que se encuentra al menos a tres horas y media de su hogar en autobús interurbano. Por esta razón, ella reside de domingo a viernes en Tirúa y los fines de semana regresa a casa para estar con su hija de 9 años, su hijo de 11, su madre de 56 y su padre de 64 años. Mientras ella no se encuentra en casa entre semana, su madre es quien se encarga del cuidado de los niños. Sin embargo, Agustina mantiene una conexión diaria con sus hijos a través del teléfono y de otras plataformas digitales, para dar seguimiento a sus tareas y otras actividades cotidianas. Los fines de semana, cuando regresa a San Pedro de la Paz, intenta pasar el mayor tiempo con sus hijos ya sea dentro o fuera de casa. Los domingos realiza las labores domésticas, compras en el barrio o en Lomas Coloradas, y las actividades necesarias para organizar el cuidado de sus hijos en casa, antes de regresar a Tirúa por el resto de la semana.

Emilia (56 años, Portal de San Pedro) es madre de Agustina. Es dueña de casa y es quien se encarga del cuidado de sus dos nietos mientras su hija está fuera de la comuna. Su esposo trabaja en el norte del país bajo una jornada de siete días laborales continuos y cinco días de descanso, por lo que ella es quien asume las labores principales del hogar. Antes de la pandemia por Covid-19, su movilidad consistía en dejar y recoger a sus nietos a la escuela algunos días de la semana, permaneciendo la mayor parte de su tiempo en casa. Eventualmente, cuando realizaba otras actividades fuera de su hogar, solían encontrarse en otras comunas. Iba mensualmente al médico en Talcahuano o se desplazaba a Coronel una vez a la semana para ver a sus amigas, o realizar trámites o compras, ya que al ser de dicha comuna está más familiarizada con ese territorio. Emilia se mueve generalmente en transporte público, en Biotrén o en los taxibuses de Coronel-Lota; o en automóvil cuando su esposo está en casa, pues ella no sabe conducir.

En el caso de Agustina y Emilia, al igual que Isidora y Sofía, también es posible apreciar cómo el desarrollo de la vida diaria y de las movilidades de cada persona en el hogar están configuradas por múltiples relaciones de interdependencia que se establecen a nivel intrafamiliar y en diferentes direcciones: Agustina depende de su madre, en tanto requiere de su apoyo para compartir el cuidado de sus hijos y desplazarse

a su lugar de trabajo; sus hijos dependen de ella y de sus abuelos (sobre todo de Emilia) para el sostenimiento de su vida y su capacidad de moverse; Agustina depende de sus hijos, en tanto sus actividades, edades y habilidades configuran su rutina diaria y determinan la búsqueda de recursos de apoyo para su cuidado (tecnológicos y sociales); las actividades y las (in)movilidades de Emilia dependen de los horarios y necesidades de sus nietos, así como del esquema laboral de su hija y de su esposo; asimismo, su esposo depende de las tareas domésticas y de cuidado que realizan Agustina y Emilia para el sostenimiento de la vida en su hogar. En este sentido, se precisa la importancia de reconocer que detrás de las actividades y desplazamientos aparentemente individuales, existe una red de relaciones y acuerdos en los hogares que configuran las movilidades; posibilitándolas o restringiéndolas según el rol de cada persona y de los recursos disponibles.

Desde esta mirada relacional e interdependiente de la movilidad y los cuidados, el análisis de los microrrelatos también permitió identificar que además de las redes intrafamiliares existen otros actores sociales que hacen posible la reproducción de la vida y de su expresión móvil; ya sea a través de la organización colectiva o de relaciones contractuales. Como ejemplo de la organización colectiva se retoma el caso de Agustina y Emilia. A través de acuerdos con vecinas del mismo pasaje en Portal de San Pedro, en ocasiones se comparten las actividades de cuidado y movilización de los miembros más jóvenes del hogar, como una estrategia ante las barreras organizacionales y temporales que implica salir a trabajar fuera del barrio -en un contexto de periferia urbana- y llevar o recoger a las/os niñas/os niños del colegio.

Agustina (38 años, Portal de San Pedro) da cuenta del papel de la organización vecinal en el cuidado y movilidad de sus hijos y de las niñas y niños que viven en su pasaje:

> […] en la mayoría de las casas, las mujeres quedamos solas durante el día o durante días, porque hay muchas vecinas que sus esposos trabajan igual en faenas en el norte […] y nos apoyamos harto. Por ejemplo, para ir a dejar a los niños más chicos al colegio, que nos queda súper cerca, va una vecina que puede llevar a más de uno en su auto, pues las otras tienen que salir más temprano porque los tacos son enormes para ir a trabajar… [Mis hijos] se organizaron también con otros niños más grandes de aquí del pasaje y a la salida se venían todos de regreso, porque la mayoría estudia en el mismo colegio.

Por otro lado, las relaciones contractuales se hacen presentes en los testimonios de algunas entrevistadas. En el caso del hogar de Emma (48 años, Lomas Coloradas), por ejemplo, se pagaba por el servicio de transporte escolar para sus hijos, antes de la pandemia. Esto representaba un recurso importante dadas las restricciones temporales que implica conciliar los horarios laborales de ella y su esposo con los de sus hijos; y también las limitaciones espaciales, dado que la distancia entre el colegio y sus lugares de trabajo hacen insostenible el llevar o recoger a los menores.

En el caso de Isabella (34 años, Portal de San Pedro), las relaciones contractuales se vinculan con su propio cuidado y el cuidado de su hijo. Dado que su pareja pasa casi todo el día en el trabajo, ella es quien se encarga en mayor medida de atender a su hijo de cuatro años, además de trabajar como profesora de educación media bajo la modalidad en línea, en el contexto de la pandemia por Covid-19. Sin embargo, la barrera corporal que implica su condición de hemiparesia dificulta la realización de algunas actividades de la vida diaria, incluida su movilidad: *"no me atrevo a salir [con mi hijo] de la mano caminando, porque yo tengo que llevar un bastón con una mano y con la otra no puedo tomar nada"*. Por lo cual se apoya de Julieta, su vecina de 18 años, quien a cambio de una remuneración económica la auxilia eventualmente en algunas labores: cuidando de su hijo cuando Isabella tiene que ir al kinesiólogo; recogiendo medicamentos en Lomas Coloradas o en Concepción; apoyándola en algunas tareas domésticas o acompañándola a pie cuando tiene que realizar viajes dentro del barrio. Este apoyo es fundamental en el desarrollo de la vida de diaria del hogar de Isabella, sobre todo cuando su soporte familiar -como potencial facilitador de estos cuidados- reside en la ciudad de Santiago.

En los casos presentados, nuevamente se pone de manifiesto el papel de las mujeres como sujetas activas en la planificación y realización de actividades del cuidado de quienes integran el hogar, de la familia extensa y también de otras/os miembros de la comunidad, ya sea a través de relaciones familiares o de acuerdos remunerados.

8. Discusión y conclusiones

La presente tesis se planteó contribuir a una mayor comprensión de las movilidades cotidianas -sobre todo las vinculadas al cuidado- en San Pedro de la Paz, Chile, a partir de una mirada de género-interseccional y de interdependencia, como categorías que permiten entender la diversidad de formas de acceder a la ciudad, pero también de reconocer en ellas ciertas desigualdades. En este sentido, el siguiente apartado releva los principales hallazgos en respuesta a la pregunta de investigación, plantea las implicaciones políticas que representan los resultados, las limitaciones relacionadas con el desarrollo de la investigación y finalmente propone algunas potenciales líneas de investigación que surgen a raíz del estudio.

El cuidado expresado en la movilidad de mujeres y hombres

Una primera conclusión que puede plantearse, en relación a la pregunta de investigación, es que abordar la movilidad desde el eje analítico del cuidado permite visualizar las desigualdades que implica el género en la vida cotidiana de mujeres y hombres en diferentes aspectos. Mientras la movilidad de los hombres está ligada principalmente a motivos laborales, las mujeres se mueven principalmente para realizar actividades relacionadas con el cuidado; correspondiendo con lo que estudios internacionales de movilidad han identificado en ciudades como Montevideo, Buenos Aires, Ciudad de México o Madrid

(Zucchini, 2015; Jaimurzina et al., 2017; Casas et al., 2019). Esta distinción revela un peso inequitativo del trabajo reproductivo no remunerado cargado hacia las mujeres, el cual es poco reconocido socialmente pese a su importancia en el sostenimiento de la vida.

Lo anterior coincide con parte de la hipótesis planteada, pero además se reconoció que la carga desigual de estas labores -expresadas en la movilidad- se presenta en los diferentes niveles de ingreso, y tanto en mujeres que se dedican esencialmente a la gestión del hogar como quienes participan del mercado laboral; lo que implica para el último caso una doble participación de las mujeres en el ámbito productivo y reproductivo (Carrasquer et al., 1998; Gammage & Orozco, 2008), en detrimento del uso de su tiempo para realizar otras actividades, así como formas más complejas de moverse por la ciudad.

La desigualdad en la carga de trabajos de cuidado también se atribuye a la relación que existe entre el ciclo de vida y el género. La presencia de hijas/os en edad escolar tiene un mayor impacto en la generación de viajes de cuidado en mujeres que son madres, respecto de hombres en condición de padres. Implicando una situación inequitativa respecto a la distribución de responsabilidades, y corroborando el papel central de las mujeres en las actividades relacionadas con la crianza (Chaves et al., 2017).

En específico, en San Pedro de la Paz, la movilidad de mujeres y hombres se realiza principalmente en transportes motorizados, ya sea públicos o privados e independientemente del propósito de viaje. En correspondencia con otros estudios realizados para identificar patrones diferenciados de viaje por género (Miralles & Cebollada, 2003; Uteng, 2012; Granada et al., 2016), los hombres hacen un mayor uso del automóvil, mientras que las mujeres tienen como principal modo de desplazamiento al transporte público. Las diferencias en el uso de modos de transporte motorizados por género se condicen con una menor tenencia de permiso de conducir en las mujeres, que persiste en todos los niveles de ingreso, presentándose como una de las características de acceso desigual al uso del automóvil, además de la propiedad y el acceso físico a este medio (Cebollada, 2006; Casas et al., 2019).

La desigualdad de género en el acceso al transporte deviene en situaciones de desventaja hacia las mujeres; primero, cuando en el contexto de una ciudad dispersa y monofuncional se depende de modos motorizados para atravesar largas distancias y acceder a una mayor oferta de equipamientos y servicios; y segundo, cuando existe un sistema de transporte público con deficiencias en términos tarifarios, cobertura espacio-temporal, seguridad y calidad que afecta en mayor medida a las mujeres como principales usuarias, pero también al tener requerimientos específicos dado su papel primario en los viajes de cuidado, como es el acompañamiento de otras personas.

El uso de la bicicleta es marginal en ambos sexos y en mayor medida para las mujeres, salvo para fines recreativos donde su utilización es equiparable. A través de resultados similares en otras ciudades latinoamericanas se ha planteado que esta diferencia se relaciona, entre otros aspectos, a que las mujeres

frecuentemente viajan con alguna carga o persona a su cuidado, lo que representa requerimientos adicionales en términos de espacio, facilidad y seguridad en los modos de transporte (Jaimurzina et al., 2017).

La investigación demostró que la movilidad de mujeres en San Pedro de la Paz se realiza a través de viajes más cortos en distancia y tiempo en comparación con los hombres; especialmente para viajar al trabajo y realizar actividades relacionadas con el cuidado. Siguiendo a la investigación realizada por Uteng (2012) sobre la movilidad diferenciada por género en países en vías de desarrollo, la circunscripción de las mujeres a opciones de empleo a distancias más próximas al hogar, en comparación con los hombres, estaría relacionada a la pobreza de tiempo que implica conciliar la vida productiva y reproductiva, además de utilizar modos de transporte más lentos, como son los servicios de transporte público de calidad limitada.

Aunque las mujeres caminan más y realizan viajes más cortos que los hombres en San Pedro de la Paz, los desplazamientos de ambos sexos se desarrollan en gran medida a través de distancias medianas y largas, además de ser frecuentemente motorizados (en transporte público o privado). Por tanto, el caso de las mujeres de esta comuna difiere con lo que establece la literatura internacional en lo relativo a que las mujeres se mueven generalmente entre distancias cortas a medianas y principalmente a través del transporte público y la caminata (Cebollada, 2006; Uteng, 2012; Jaimurzina et al., 2017). Esta diferencia, sumada al bajo uso de la bicicleta, puede atribuirse al modelo de ciudad difusa y esencialmente monofuncional (residencial) de San Pedro de la Paz (Rojas et al., 2009), que hace necesario que las personas viajen a través de largas distancias para acceder a otros sectores o comunas donde se concentra una mayor oferta de empleos, equipamientos y servicios.

Un resultado observable en la investigación fue que la media del número de viajes y etapas se presentó igual para ambos sexos. En este sentido, no fue posible identificar una diferencia en la cantidad de desplazamientos de mujeres y hombres en ningún propósito de viaje, incluido el cuidado, como lo plantean otras investigaciones para América Latina y otras regiones del Sur Global, indicando para las mujeres una mayor realización de viajes -y de corto alcance- dado el peso del trabajo de cuidado en la vida cotidiana (Rozas & Salazar, 2015; Loukaitou-Sideris, 2016). Esto precisa indagar si el resultado se debe a que el diseño de la EOD no integra una perspectiva explícita de género que permita reconocer formas de movilidad más complejas, como la realización de múltiples paradas o el encadenamiento de viajes.

La movilidad del cuidado en mujeres, desde una mirada interseccional

A partir de una aproximación interseccional, y desde la base de que las mujeres no son un colectivo homogéneo (Miralles, 1998), se entrecruzó el género con otros potenciales factores de desigualdad en la movilidad de mujeres y en el acceso a la ciudad como son algunas características socioculturales (edad, presencia de hijos en edad escolar, nivel de ingreso, situación ocupacional), así como el sector de residencia.

En términos socioculturales, la dedicación diaria al trabajo de reproducción varía entre mujeres según la clase social, pero también en función de la situación ocupacional y el ciclo de vida (Carrasquer et al., 1998). Los resultados constatan que el peso de los viajes de cuidado es mayor en la movilidad diaria de mujeres que se declaran *dueñas de casa*, y también cuando el nivel de ingresos es menor. Al respecto, análisis de las encuestas de uso del tiempo en otras ciudades latinoamericanas han reconocido que las tareas de cuidado no remunerado se presentan en mayor medida cuando existe una condición de pobreza, lo que deviene en implicaciones para la autonomía económica de las mujeres (Batthyány, 2017).

En el caso de las mujeres que trabajan en el mercado laboral, el cuidado tuvo un menor peso en la movilidad diaria (entre semana), dadas las restricciones espacio-temporales para asumir ambos roles. Sin embargo, desarrollan diferentes estrategias para poder conciliar la vida productiva y reproductiva, particularmente cuando tienen hija/os. Por ejemplo, el encadenamiento de actividades laborales y del cuidado en su itinerario (p. ej.: dejar hijas/os al colegio antes de ir a trabajar, hacer compras y trámites al salir del trabajo); el uso de los días de descanso laboral para la realización de tareas de cuidado (sobre todo las compras básicas); o el apoyo de otras personas de la red familiar o fuera de ella -remunerado o no- para el cuidado o traslado de hijas/os mientras se está en el trabajo.

La situación ocupacional, el ciclo de vida y los niveles de ingreso también tuvieron una incidencia en el uso de los modos de transporte y las distancias recorridas. Cuando las mujeres tienen como principal ocupación la gestión del hogar, su movilidad se realiza principalmente a pie y en transporte público, y a través de viajes más cortos, como lo han revelado estudios previos para ciudades chilenas (Rojas et al., 2016). La presencia de hijas/os en edad escolar se relaciona con que las mujeres realicen más viajes de cuidado y a distancias más cortas respecto de las que no tienen hijos en ese rango de edad. Por su parte, las adultas mayores tienen una mayor representación de viajes de cuidado, de desplazamientos a pie y un menor uso del auto respecto a mujeres en otras etapas de la vida. En este sentido, el papel del barrio se torna fundamental para las actividades ligadas al sostenimiento de la vida, sobre todo para mujeres con estas características.

Cuando los ingresos son bajos y medios, también se hace un mayor uso del transporte público y de la caminata, siendo esta última más representativa en mujeres de bajos ingresos. Las restricciones derivadas

del poder adquisitivo respecto al acceso a ciertos modos de transporte -como el servicio público o el automóvil- se acentúan como condiciones desventajosas en el contexto de una ciudad dispersa como es San Pedro de la Paz. Pues, por un lado, la necesidad de salir del barrio para desarrollar la vida diaria (incluido el cuidado) implica un gasto en transporte público con un mayor impacto en el bolsillo de mujeres de menores ingresos o con limitada autonomía económica; y por otro, contribuye a una reducción del espacio cotidiano de actividades, restringiendo la capacidad de acceder a las oportunidades urbanas distribuidas en la ciudad.

Por otro lado, mientras mayores son los ingresos del hogar, las mujeres se desplazan más en transporte privado y recorren mayores distancias. El uso del automóvil también es más frecuente en la movilidad de mujeres que cuentan con un trabajo asalariado, presentando formas de movilidad más cercanas a los patrones de movilidad masculina (Maciejewska & Miralles, 2019); sin embargo, su movilidad cotidiana no deja de estar asociada a las labores de cuidado. Incluso, en mujeres de altos ingresos, los viajes en automóvil se presentaron en mayor medida cuando se tienen hijas/os en edad escolar; lo que indica una mayor flexibilidad -pero también dependencia- de este modo de transporte para entretejer el cuidado de niñas/os, las tareas del hogar y el trabajo, sobre todo en el contexto de una ciudad dispersa (ibid.).

Con base en lo anterior, puede reconocerse que las diferencias de movilidad están estrechamente relacionadas con la localización y el medio construido. La ubicación periférica de los barrios de estudio, sumada a una limitada diversidad de usos de suelo y una deficiente oferta de transporte público, implican una mayor necesidad de salir del barrio y depender de modos de transporte motorizados para acceder a las oportunidades concentradas en otros puntos de la comuna o directamente en otra ciudad como es para San Pedro de la Paz, la ciudad de Concepción.

Esto representa una mayor desventaja en mujeres que no tienen acceso a un automóvil para realizar sus viajes cotidianos, y que viven en la periferia de una ciudad cuya estructura está orientada al auto. Sobre todo, para aquellas mujeres cuyos hogares tienen ingresos bajos y medios, o donde la conducción del auto está a cargo de los hombres; pues el acceso a sus actividades cotidianas depende en gran medida de una limitada oferta del transporte público, cuyo servicio, cobertura y disponibilidad implica una serie de barreras en las experiencias móviles de la vida diaria.

Barreras en las movilidades cotidianas y del cuidado

La indagación en la dimensión experiencial de la movilidad también permitió reconocer otros factores que se presentan como barreras y desigualdades en el acceso a la ciudad y en las prácticas móviles de las mujeres, y que no es posible entender únicamente a través de un análisis cuantitativo de estructuras de diferencia como son el género, condición socioeconómica o ciclo de vida. Estas barreras se vinculan con aspectos espaciales, temporales, corporales, organizacionales, financieros y relacionados con la seguridad

(vial y personal). Siguiendo a Jirón & Mansilla (2013), la experimentación de estos obstáculos se realiza de forma múltiple y simultánea por cada persona, incluso en un mismo día o viaje. Aunque también se reconocen barreras compartidas y reiteradas en las diferentes narrativas de mujeres respecto a su movilidad.

Tal fue el caso de las dificultades vinculadas al tiempo y distancia de traslado diario, relacionadas con la necesidad cotidiana de desplazarse fuera de su barrio o de la comuna para acceder a los lugares de trabajo, equipamientos y servicios. Estas barreras espacio-temporales se relacionan con una importante dependencia de las mujeres hacia el automóvil -para quienes tienen mayores ingresos-, y hacia el transporte público, en mujeres de ingresos bajos y medios.

Incluso, aunque se cuente con automóvil en el hogar, la posibilidad de su uso por mujeres está condicionada por otros factores, como no saber conducir o ser los hombres del hogar quienes suelen utilizarlo. Siguiendo a Gutiérrez (2015), el modelo de ciudad difusa y automóvil - intensiva, como el de San Pedro de la Paz, implica una movilidad vulnerable que no se extingue con el hecho de poseer un auto, pues la disponibilidad de este modo de transporte es endeble, aun teniéndolo.

Por otro lado, la dependencia del transporte público, conlleva una mayor sensibilidad de las mujeres a la oferta disponible, así como a las diversas fallas en el servicio; primero, por ser ellas quienes hacen un mayor uso de este modo, y segundo, dado que viajan acompañando a niñas/os u otras personas que precisan de cierto cuidado (Lazo & Contreras, 2009; Jaimurzina et al., 2017). Esta situación se complejiza, cuando existen barreras corporales, como situaciones de discapacidad, y cuando en el transporte público se concentra la mayor parte de las dificultades y experiencias negativas reveladas por las entrevistadas en sus movilidades, difiriendo en tipos e intensidades según el tipo de servicio que se utilice (microbuses licitados, no licitados y Biotrén).

Como plantean Jirón & Mansilla (2013), el reconocimiento de la diversidad de barreras presentes en la movilidad permite enriquecer la noción de accesibilidad, más allá de la proximidad espacial, la conectividad, o la disposición de oportunidades urbanas dentro de un rango de tiempo (Vecchio et al., 2020). Esto es relevante, si se considera que dichas barreras son potenciales factores de exclusión social, en cuanto dificultan la posibilidad de alcanzar las actividades, bienes, personas o lugares deseados (Church et al., 2000).

Interdependencia en el cuidado y las movilidades

Desde la aproximación cualitativa a las prácticas cotidianas de movilidad de mujeres se reveló el carácter relacional de la vida cotidiana y de sus desplazamientos. Las mujeres entrevistadas mantienen una relación de interdependencia con las personas que conforman sus redes sociales, y viceversa; dado que sus

actividades, (in)movilidades, itinerarios y estrategias están en constante relación con las de otras. Esto lo han planteado previamente Jirón & Mansilla (2013), Jirón & Iturra (2014), Jirón (2017) y Chaves et al. (2017), y pone en valor una comprensión de la movilidad más allá de los desplazamientos individuales en algún modo, sino como una práctica social que es configurada y posibilitada por una red más amplia de personas. Particularmente, cuando se trata de las movilidades vinculadas a la reproducción y sostenimiento de la vida, dado que los cuidados tienen en sí una naturaleza colectiva e interdependiente, y que difícilmente pueden cubrirse por una sola persona, sino por redes sociales con diferentes niveles de responsabilidad e implicación (Pérez-Orozco, 2006).

A partir de esta mirada relacional en la movilidad, se reconoció que los grados de interdependencia entre personas se acentúan cuando existe una mayor concentración de barreras que dificultan el acceso de las personas a sus actividades deseadas, y que hacen necesario el apoyo de otras personas para poder solventarlas. Las mujeres de los barrios de estudio frecuentemente se enfrentan a barreras organizacionales y temporales para conciliar sus horarios laborales con el cuidado de sus hijas/os, por lo que acuden al apoyo de sus redes familiares, a otros miembros de la comunidad o, cuando la situación económica lo permite, a la contratación de servicios prestados por otras personas, para así poder acceder al mercado del trabajo.

Como ya lo ha reconocido Jirón (2017) y Pérez-Orozco (2007), las redes que soportan la ausencia de mujeres en el hogar generalmente están compuestas por otras mujeres disponibles para prestar su apoyo; lo que concuerda con los casos estudiados, dado que las abuelas son quienes se encargan fundamentalmente del cuidado de las y los nietos, así como de las tareas del hogar. Al respecto, habría que cuestionarse -siguiendo a Chaves et al. (2017)- en qué medida la vida cotidiana de estas y otras mujeres cuidadoras estaría organizada en función de los tiempos y espacialidades de otros; e incluso, si esto representa un cierto grado de inmovilidad o restricción en el acceso a la ciudad.

Implicaciones para la planificación y políticas urbanas

Con base en los hallazgos anteriores, puede plantearse que las movilidades cotidianas -y en especial las del cuidado- hacen evidentes las condiciones de desigualdad de género, manifestándose en el uso de la ciudad, pero también perpetuándolas a través de ella. Es decir, una ciudad dormitorio, difusa, estructurada en torno al automóvil y con un transporte público deficiente, acentúa las brechas de género que ya implican una carga inequitativa de trabajo no remunerado y un acceso diferenciado al transporte en las mujeres; dificultando las posibilidades de acceso y las experiencias cotidianas en el uso de la ciudad.

En el mismo sentido, un modelo de ciudad con dichas características no tiene el mismo impacto en todas las mujeres. El nivel de ingresos, la situación ocupacional, las etapas en el ciclo de la vida y las condiciones de discapacidad pueden implicar otros ejes de desigualdad -además del género- en la capacidad de

moverse, acceder al territorio y desarrollar la vida cotidiana. Sin embargo, aunque la posición en estos ejes de diferencia explica parte de estas desigualdades, las dimensiones experienciales permiten revelar otras barreras que no son posibles de identificar en su totalidad a través del análisis de datos desagregados, como los que ofrecen las encuestas origen-destino. La planificación urbana y del transporte tienen, por tanto, el desafío de reconocer los diferentes usos, barreras y necesidades que se tienen en la ciudad según las diversidades, en el ánimo de generar condiciones más equitativas para todas las personas.

En este tenor, la investigación contribuye con evidencia que puede ser útil para el diseño de políticas de movilidad y planificación urbana a nivel local, e incluso regional, en varios aspectos: (1) sugiere la necesidad de repensar el diseño y tratamiento de datos agregados de movilidad -como los obtenibles de las EOD- considerando al cuidado como una categoría analítica que permite entender las implicaciones del género y la naturaleza relacional de la movilidad cotidiana; (2) pone en relevancia el uso de aproximaciones cualitativas y esquemas más participativos en el ámbito institucional, pues estos permiten enriquecer la comprensión de la movilidad y redireccionar el enfoque tradicionalmente centrado en los transportes, hacia uno orientado a las personas. Sobre todo, al valorar las dimensiones experienciales, subjetivas y las potenciales barreras de las personas en sus prácticas móviles, como factores clave para un acceso y disfrute equitativo o inequitativo de la ciudad; y, (3) permite reconocer la importancia de las políticas urbanas para entretejer y conciliar las diferentes esferas que hacen parte de la vida cotidiana (reproductiva, productiva y comunitaria), a través de un desarrollo urbano más compacto, con diversidad de usos de suelo -incluidas las instituciones de cuidado- y sistemas integrados de transporte de calidad, pensados para la diversidad de usuarias y usuarios.

Limitaciones y posibilidades de la investigación

Las limitaciones en el desarrollo de la investigación se centraron principalmente en las restricciones de movilidad y de encuentro social derivadas de la pandemia por Covid-19. Estas dificultaron la posibilidad de realizar un acercamiento presencial en los barrios de estudio, para invitar directamente a las mujeres a participar de las entrevistas. En este sentido, se considera que el uso de redes sociales digitales para identificar a posibles participantes y realizar invitaciones fue un recurso clave para salvaguardar la salud de las participantes y la autora. Sin embargo, la modalidad a distancia representó un obstáculo para que mujeres mayores de sesenta años aceptaran participar de las entrevistas, así como para alcanzar a mujeres que viven en hogares de bajos ingresos. Pese a esta limitación, la aproximación cuantitativa posibilitada por la EOD, permitió compensar parte de este sesgo, al tener una representación amplia y actual de mujeres con dichas características socioculturales dentro del análisis de las características de viaje.

A raíz de este estudio se reconocen algunos temas de interés que podrían plantearse como futuras líneas de investigación. Por un lado, profundizar en las implicaciones que han tenido las restricciones a la

movilidad y las transformaciones en los esquemas de trabajo derivados de la pandemia por Covid-19, sobre las actividades y movilidades cotidianas de mujeres que viven en áreas periféricas y monofuncionales. Por otro lado, dado las limitaciones de investigación mencionadas previamente, resulta de interés indagar en las prácticas de movilidad de mujeres en edad avanzada que residen en estos barrios, comprendiendo sus experiencias de viaje, barreras de movilidad y las interdependencias que establecen con otras personas. Finalmente, sería interesante profundizar en el papel que tiene el cuidado en la movilidad cotidiana de los hombres, desde la inquietud sobre un potencial impacto de las transformaciones generacionales en una mayor participación en la esfera reproductiva.

A manera de cierre, y a raíz de esta y otras investigaciones referidas en el estudio, se considera vital que la planificación urbana y de transporte transformen la visión neutralizadora del género hacia un reconocimiento de las diversidades. Al mismo tiempo, se precisa necesario que trasciendan la visión centrada en atender las necesidades y movilidades vinculadas a la esfera productiva, y se incorpore al *cuidado* como eje analítico y de actuación. Esta perspectiva abre posibilidades para reconocer las desigualdades de género que se expresan y reproducen en la ciudad; planificar el territorio en función de las diferentes esferas y tareas entrelazadas en la vida cotidiana; y abona al reconocimiento -y un potencial fortalecimiento- de las personas, comunidades e instituciones como parte de una red interdependiente de relaciones que hacen posible el desarrollo de la vida. La pandemia por Covid-19 nos ha enseñado que el cuidado en sus diferentes escalas (personal, familiar, comunitario, ecológico) y dimensiones (materiales e inmateriales) es fundamental para el sostenimiento de la vida. En este sentido, la planificación urbana tiene un rol esencial para que el cuidado se desarrolle en las mejores condiciones materiales -con impacto en lo subjetivo- y no represente un factor de desigualdad cuando se escenifica en la ciudad. Esto, en tanto los esfuerzos colectivos siguen trabajando en hacer del sostenimiento de la vida una labor más corresponsable con los hombres, el mercado y el Estado.

9. Bibliografía

Aguilera, F., Rojas, C., Salas-Olmedo, H. & Carrasco, J. (2020). Visualización de las dimensiones espaciales y temporales de las estrategias de movilidad individual en entornos urbanos. *Revista Transporte y Territorio* (22) 205-229.

Arias, M. (2000). La triangulación metodológica: Sus principios, alcances y limitaciones. En *Investigación y Educación en Enfermería* 18(1) 13-26

Arriagada, I. (2010). Usos del tiempo, cuidados y bienestar. *Revista de Ciencias Sociales 23*(27) 58-67.

Aschauer, F., Rösel, I., Hössinger, R., Kreis, H. B., & Gerike, R. (2019). Time use, mobility and expenditure: an innovative survey design for understanding individuals' trade-off processes. *Transportation, 46,* 307-339.

Batthyány, K. (2017). ¿Quién cuida en Montevideo?, Uruguay. En M. N. Rico & S. Olga (Eds.), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad, Libros de la CEPAL* (Vol. 150, pp. 211-244). Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Carrasco, C., Borderías, C. y Torns, T. (2011). El trabajo de cuidados: historia, teoría y políticas. Madrid: Catarata.

Carrasco, J. (2007). Redes Sociales y Comportamiento de Viajes: Marco Teórico y Resultados Empíricos Ingeniería de Transporte, 19(1), 11-17.

Carrasco, J., & Cid-Aguayo, B. (2012). Network capital, social networks, and travel: an empirical illustration from Concepción, Chile. Environment and Planning, 44, 1066–1084

Carrasquer, P., Torns, T., Tejero, E. & Romero, A. (1998). El trabajo reproductivo. *Papers. Revista de Sociología (*55) 95-114

Carrión, F. (1996). La ciudad en femenino. In L. Rodríguez (Ed.), Mujeres de Barrio (pp. 1-7). Quito: Centro Ecuatoriano para la Promoción y Acción de la Mujer (CEPAM).

Casas, M., Lara, C., & Espinosa, C. (2019). Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina In (Vol. 371): Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Cebollada, A. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'anàlisi geográfica* (48), 105-121.

Cebollada, A. & Miralles-Guasch, C. (2008). La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales. *Anales de Geografía 28* (2), 63-83.

Chaves, M., Segura, R., Speroni, M., & Cingolani, J. (2017). Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). Revista Transporte y Territorio (16), 41-67.

Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* (7), 195-205.

Durán, M. Á. (1998). La ciudad compartida. Conocimiento, afecto y uso. Santiago de Chile: Ediciones SUR.

Durán, M. Á. (2017). Ciudades que cuidan. In M. Nieves Rico & O. Segovia (Eds.), ¿Quién cuida en la ciuad? Aportes para políticas urbanas de igualdad (Vol. 150). Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

FAO (s/a). Alimentar a las ciudades. Recuperado de http://www.fao.org/3/w9500s/w9500s06.htm

Flick, U. (2004). *Introducción a la investigación cualitativa*. Madrid, España: Morata

Given, L. (2008). *The SAGE encyclopedia of qualitative research methods*. United States of America: SAGE

GIZ. (2018). Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género In Módulo 7a. Transporte Sostenible: Un Texto de Referencia para Diseñadores de Políticas en Ciudades en Desarrollo (2° ed.).

Granada, I., Urban, A., Monje, A., Ortiz, P., Pérez, D., Montes, L. & Caldo, A. (2016). El porqué de la relación entre género y transporte. Recuperado de Banco Interamericano del Desarrollo: https://publications.iadb.org/es/publicacion/17068/el-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte

Greed, C. (1997). Género y planificación del territorio ¿Un mismo tema? En *Forúm Internacional de planificación del territorio desde una perspectiva de género*. Barcelona: Fundación Maria Aurèlia Capmany.

Gutiérrez, A. (2015). Movilidad cotidiana y metrópolis: Desafíos de una dinámica contradictoria. En: Arroyo, M. y R. Cruz (coord.) *Território e Circulação. A dinâmica contraditória da globalização* (pp. 313-342). Sao Paulo: Editora AnnaBlume.

Guitiérrez, A. & Reyes, M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio* 16, 147-166

Hernández-Sampieri, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2004). *Metodologías de la investigación*. México: McGraw-Hill.

INE (Instituto Nacional de Estadística, Chile) (2012). *Censo de Población y Vivienda 2012*.

INE (Instituto Nacional de Estadística, Chile) (2015). *Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo 2015*. Recuperado de: https://www.ine.cl/estadisticas/sociales/genero/uso-del-tiempo

INE (Instituto Nacional de Estadística, Chile) (2017). *Censo de Población y Vivienda 2017*.

INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México) (2019). *Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo 2019*. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/programas/enut/2019/

Jaimurzina, A., Muñoz, C., & Pérez, G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. *Serie de Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL (184)*

Jarvis, H., Cloke, J., & Kantor, P. (2009). Cities and gender. New York: Routledge.

Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, *12*(29), 173-197.

Jirón, P. (2015). La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial. En A. Cornejo & P. Manuel (Eds.), *La ciudad que queremos* (pp. 47-61). Santiago: Biblioteca del Congreso Nacional.

Jirón, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En M. N. Rico & S. Olga (Eds.), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas*

urbanas de igualdad, Libros de la CEPAL (Vol. 150, pp. 405-432). Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Jirón, P., Carrasco, J., & Rebolledo, M. (2020). Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. *Transportation Research Part A* (140), 204–214.

Jirón, P., & Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social Revista de Sociología da USP*, 30(2), 55-72.

Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57.

Jirón, P. & Zunino, D. (2017). Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio* (16), 1-8.

Larsson, A. (2006). From equal opportunities to gender awareness in strategic spatial planning: Reflections based on Swedish experiences. *Town Planning Review*, *77*(5), 507-530.

Lazo, A. & Contreras, Y. (abril, 2009). *Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile*. Ponencia presentada en el 12º Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo, Uruguay.

Lizana, M., Carrasco, J., & Tudela, A. (2019). Studying the relationship between activity participation, social networks, expenditures and travel behavior on leisure activities. *Transportation*.

Martínez, C., Rojas, C., Rojas, O., Quezada, J., López, J. & Ruiz, V. (2016). Crecimiento urbano sobre geoformas costeras de la llanura de San pedro, Área Metropolitana de Concepción. En Hidalgo et. al (Eds.) *En las costas del neoliberalismo. Naturaleza, urbanización y producción inmobiliaria: experiencias en Chile y Argentina* (pp. 287-312).

Miralles, C. (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la Ecología Urbana. *Ciudad y ecología*, 123-130.

Miralles, C., & Cebollada, Á. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Recuperado de Fundación Alternativas: https://www.fundacionalternativas.org/public/storage/laboratorio_documentos_archivos/xmlimport-GVOoD4.pdf

McDowell, L. (1999). *Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas*. Madrid: Ediciones Cátedra.

Moser, C. (1989). Gender planning in the Third World: Meeting practical and strategic gender needs. *World Development, 17*(11), 1799-1825.

Municipalidad de San Pedro de la Paz (2012). Plan de Desarrollo Comunal de San Pedro de la Paz 2012-2016. Recuperado de http://secpla.sanpedrodelapaz.cl/biblioteca.html

Muxí, Z., Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca, M. & Gutiérrez, V. B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? En *Feminismo/s Revista del del Centro de Estudios sobre la Mujer de la Universidad de Alicante* (17), 105-129

Nieves, R. M., & Segovia, O. (2017). ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad (N° 150 ed.).

Pérez, G. (2019). Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina. *Serie Comercio Internacional CEPAL* (152).

Rainero, L. & Rodigou, M. (2001). *Indicadores urbanos de género. Instrumentos para la gobernabilidad urbana*. Córdoba, Argentina: Centro de Intercambios y Servicios Cono Sur Argentina.

Rojas, C., Muñíz, I., & García, M. Á. (2009). Estructura urbana y policentrismo en el Área Metropolitana de Concepción. *Revista EURE*, XXXV (105), 47-70.

Rojas, C., Páez, A., Barbosa, O. & Carrasco, J. (2016). Accessibility to urban green spaces in Chilean cities using adaptive thresholds. *Journal of Transport Geography* (57), 227-240.

Rozas, P. & Salazar, L. (2015). Violencia de género en el transporte público. *Serie de Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL* (172).

Sánchez de Madariaga, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. *Ciudad y territorio 51*(161) 581-598

Sánchez de Madariaga, I. & Zucchini, E. (2020). Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y territorio* 2(203) 89-102.

Sandercock, L. y Forsyth, A. (1992). A gender agenda: new directions for planning theory. *Journal of the American Planning Association, 58*(1), 49-59.

SECPLA [Secretaría Comunal de PlanificacióN] (2017). Ficha comunal. San Pedro de la Paz. Recuperado de http://secpla.sanpedrodelapaz.cl/assets/img/rv/FICHA_COMUNAL_SP_2017.pdf

SEREMI [Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región del Biobío] (2017). Ordenanza Modificación Plan Regulador Concepción. Recuperado de: https://www.prmconcepcion.cl/wp-content/prmc/doc/03-ordenanza-2018.pdf

SECTRA [Secretaría de Planificación del Transporte] (2015). *Actualización del Plan de Transporte del Gran Concepción, Etapa I.*

SECTRA [Secretaría de Planificación del Transporte] (noviembre 2017). *Encuesta Origen-Destino de viajes en Gran Concepción* [Diapositivas de Power Point]

Segura, R. (2014). Ciudad, cuerpo y movimiento. Hacia una antropología de la movilidad urbana. In E. Camblor, O. Ron, & N. Hernández (Eds.), *Prácticas de la educación física* (pp. 193-203): Universidad de La Plata.

Torns, T. (2008). El trabajo y el cuidado: cuestiones teórico metodológicas desde la perspectiva de género. *EMPIRIA. Revista de Metodología de las Ciencias Sociales* (15), 53-73.

Uteng, T. (2012). *Gender and mobility in the developing world. Citing cases from both Urban and Rural settings.* Recuperado de World Bank: https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/9111

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

Vecchio, G. (2017). Urban mobility as human capability. Bridging the gap between transport planning and individual opportunities (Tesis doctoral, Politecnico di Milano, Italia).

Vecchio, G. (2020). Microstories of everyday mobilities and opportunities in Bogotá: A tool for bringing capabilities into urban mobility planning. *Journal of Transport Geography (*83)

Vecchio, G., Tiznado-Aitken, I., & Hurtubia, R. (2020). Transport and equity in Latin America: a critical review of socially oriented accessibility assessments. *Transport Reviews.* doi:10.1080/01441647.2020.1711828

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

10. Anexos

Anexo 1. Pauta general para la aplicación de entrevistas

I. Contexto personal y del hogar

¿Podrías contarme en general un poco de ti?

- ¿Cuál es tu edad
- ¿A qué te dedicas?
- ¿Cómo es que llegaste a vivir en este barrio? (pedir dirección aproximada si aún no se sabe)
- ¿Cuánto tiempo llevas viviendo ahí?
- * En caso de trabajar en actividad remunerada: ¿Cómo es tu jornada laboral?

¿Podrías contarme un poco de cómo está conformado tu hogar?

- ¿Cuántas personas son?
- ¿Quiénes lo integran?
- ¿Qué edad tienen?
- ¿A qué se dedican?

Cuidado

- ¿Tienes a personas a tu cuidado? (menores de edad, personas mayores o con alguna necesidad especial)
- ¿Cómo se reparte el cuidado de personas en tu hogar?
- ¿Te apoyas de alguien para cuidar a algún miembro de tu hogar?
- * En caso de trabajar en actividad remunerada: ¿Cómo logras compatibilizar el cuidado de personas con tus horarios de trabajo?

Tenencia de vehículos

- ¿En tu hogar se cuenta con automóvil, motocicleta o bicicleta?
- ¿Quiénes lo usan generalmente?

II. Contexto del barrio de residencia

¿Podrías contarme un poco cómo es el barrio donde vives?

- Por ejemplo: Transporte, servicios, comercios, plazas, parques o lugares en el barrio para satisfacer las necesidades cotidianas y de quienes conforman el hogar.

III. Movilidad diaria

Se plantea un ejercicio narrativo sobre un día cotidiano (fuera del contexto de pandemia por Covid-19), indagando en las actividades y las características de cada viaje que se realiza para llegar a ellas.

- ¿Qué actividades realizas y en dónde?
- ¿Qué transportes usas para llegar a ellas?
- ¿Tienes que caminar algún tramo? ¿Cuánto caminas?
- ¿Cuánto tiempo toma el viaje?
- ¿Cuánto gastas en el viaje?
- ¿Quiénes te acompañan?
- ¿Alguien te lleva o tú llevas a alguien?

Percepción

En esta experiencia cotidiana, ¿encuentras alguna dificultad para realizar tus actividades diarias? (Por ejemplo: transporte, tiempo, seguridad, distancia, tráfico, horarios, costo, seguridad, condición física)

Movilidad del cuidado

Se plantea detallar en actividades del cuidado que se realizan fuera de casa.

Compras de alimentación y productos básicos

- ¿Quién(es) suelen ir a comprar?
- ¿Dónde realizas las compras?
- ¿Qué días realizas las compras y con qué frecuencia?
- ¿Qué transporte utilizas para llegar?
- ¿Cuánto tiempo toma el viaje?

- ¿Existe alguna dificultad para llegar a estos lugares? (Por ejemplo: transporte, tiempo, seguridad, distancia, tráfico, horarios, costo, seguridad, condición física)

Salud

- ¿Con qué frecuencia dirías que vas a una consulta médica, hospital o a conseguir medicamentos? (semana o mes)
- Cuando vas a estos lugares, ¿qué tantas veces es para atender tu salud y qué tantas para atender la salud de otras personas? (por ejemplo: hijas(os) o padres)
- ¿Dónde se ubican estos lugares?
- ¿Cuánto tiempo toma el viaje?
- ¿Existe alguna dificultad para llegar a estos lugares? (Por ejemplo: transporte, tiempo, seguridad, distancia, tráfico, horarios, costo, seguridad, condición física)

Trámites (pagar cuentas, hacer mandados, dejar recados)

- ¿Con qué frecuencia dirías que realizas trámites en algún lugar de la ciudad? (semana o mes)
- ¿Dónde quedan estos lugares?
- ¿Qué transporte utilizas para llegar?
- ¿Cuánto tiempo toma el viaje?
- ¿Existe alguna dificultad para llegar a estos lugares? (Por ejemplo: transporte, tiempo, seguridad, distancia, tráfico, horarios, costo, seguridad, condición física)

Acompañar, buscar, dejar o ayudar a alguien

- ¿Con qué frecuencia dirías que viajas para acompañar, buscar, dejar o ayudar a alguien? (semana o mes)
- ¿A quiénes acompañas, buscas, dejas o ayudas?
- ¿Dónde quedan estos lugares?
- ¿Qué transporte utilizas para llegar?
- ¿Cuánto tiempo toma el viaje?
- ¿Existe alguna dificultad para llegar a estos lugares? (Por ejemplo: transporte, tiempo, seguridad, distancia, tráfico, horarios, costo, seguridad, condición física)

Otros

¿Hay algún otro motivo por el que tengas que desplazarte dentro del barrio fuera de él, para poder realizar tus actividades cotidianas?

IV. Ámbitos de mejora del barrio y del transporte

¿Crees que hay algo que podría mejorarse con respecto al barrio y al transporte?

- Por ejemplo: servicios, comercios, plazas, parques o lugares en el barrio para satisfacer las necesidades cotidianas y de quienes conforman el hogar; disponibilidad de transporte, horarios, frecuencia, costo, calidad, entre otros.

V. Covid-19

¿Cómo ha impactado el Covid-19 en la realización de tus actividades diarias?

Anexo 2. Convocatoria para la participación voluntaria en entrevistas

Anexo 3. Elementos de análisis de los patrones de movilidad

Variables	Codificación
Modo de transporte	Caminata Bicicleta T. Privado Taxibús Taxi colectivo Biotrén Otro Combinado público Otros combinados Taxi básico
Número de viajes	-
Etapas de viaje	-
Distancia de viaje	Menor a 1 km Entre 1 y 5 km Entre 6 y 10 km Mayor de 10 km
Tiempo de viaje*	Menos de 15 min 16-30 min 31-45 min 45-60 min Entre 1-2 hrs Más de 2 hrs
Periodo**	Punta mañana (7:00-8:59 hrs) Punta tarde (17:00-18:59 hrs) Fuera de punta

* Variable calculadas y codificadas a través de la base de datos
** Variable recodificada
Fuente: Elaboración propia

Anexo 4. Elementos de análisis de las características socioculturales

Variables	Codificación
Sexo	Hombre Mujer
Edad	18-24 25-40 41-55 56-64 Mayor 65
Estado ocupacional	Trabaja Estudia Jubilada/o Dueña/o de casa Busca trabajo Cesante Otro
Nivel de ingreso del hogar	Ingreso bajo (inferior a 400.000 mensual) Ingreso medio (entre 400.001 y 1.200.000 mensual) Ingreso alto (superior a 1.200.001 mensual)
Hijas/os en edad escolar*	Sí No

*Variable calculada y codificada a través de la base de datos
Fuente: Elaboración propia

Anexo 5. Macro propósito de viaje en jefas(es) de hogar con hijas(os) menores en edad escolar

Macro propósito	Hombre		Mujer	
	Hijos13		Hijos13	
	No	Sí	No	Sí
Trabajo	56.4%	67.6%	32.1%	30.3%
Estudio	1.2%	0.7%	1.9%	3.9%
Cuidado	37.3%	27.3%	57.7%	60.5%
Recreación	4.4%	3.8%	7.0%	3.9%
Otro	0.7%	0.7%	1.4%	1.3%

Anexo 6. Propósito de viaje en jefas(es) de hogar con hijas(os) menores en edad escolar

Propósito	Hombre		Mujer	
	Hijos13		Hijos13	
	No	Sí	No	Sí
Salud	10.6%	3.8%	17.7%	8.7%
Visitar a alguien	8.8%	6.3%	10.5%	4.3%
Buscar o dejar a alguien	19.4%	36.3%	6.5%	34.8%
Buscar o dejar algo	3.1%	0.0%	0.8%	4.3%
De compras	27.5%	23.8%	33.9%	30.4%
Trámites	30.6%	30.0%	30.6%	17.4%

Anexo 7. Reparto modal, según macro propósito de viaje, ingreso y sexo

Modo de transporte	Bajo		Medio		Alto		N/D	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Caminata	14.7%	25.3%	10.0%	15.0%	9.1%	11.2%	7.2%	10.0%
Bicicleta	3.6%	0.9%	2.4%	1.4%	2.8%	0.6%	1.9%	0.0%
T. Privado	23.5%	10.9%	29.0%	16.0%	54.7%	43.5%	51.0%	40.6%
Taxibús	48.2%	52.2%	40.5%	55.1%	25.9%	37.6%	29.2%	41.5%
Taxi colectivo	0.0%	0.5%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Biotrén	1.6%	1.1%	1.0%	0.7%	0.7%	0.3%	0.9%	0.9%
Otro	1.8%	1.7%	8.0%	3.2%	4.0%	1.0%	3.2%	0.6%
Combinados público	5.2%	6.5%	8.3%	6.0%	2.3%	4.7%	4.9%	6.2%
Otros combinados	1.4%	0.8%	0.7%	2.1%	0.4%	0.9%	1.5%	0.2%
Taxi básico	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.0%	0.0%

Anexo 8. Distancia media de viaje, según macro propósito y sexo (metros)

Macro propósito	Hombre	Mujer
Trabajo	10272	8305
Estudio	8961	9613
Cuidado	7106	6217
Recreación	6114	5234
Volver a casa	8996	7615
Otro	11631	7963

Anexo 9. Distancia en viajes de cuidado, según sexo (desagregado)

Distancia	Salud		Visitar a alguien		Buscar o dejar a alguien		Buscar o dejar algo		De compras		Trámites	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Menor 1 km	11.5%	14.3%	17.9%	15.8%	10.5%	36.1%	14.3%	45.5%	20.5%	37.9%	15.9%	8.4%
1-5 km	26.9%	25.3%	17.9%	31.6%	36.0%	32.4%	42.9%	27.3%	33.0%	21.8%	19.3%	20.3%
5-10 km	23.1%	18.7%	32.1%	22.8%	27.9%	17.6%	42.9%	27.3%	29.5%	24.7%	35.2%	42.0%
Mayor 10 km	38.5%	41.8%	32.1%	29.8%	25.6%	13.9%	0.0%	0.0%	17.0%	15.5%	29.5%	29.4%

Anexo 10. Duración de viaje, según macro propósito y sexo

Tiempo de viaje	Trabajo		Estudio		Cuidado		Recreación		Volver a casa		Otro		Total	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Menos 15 min	19.2%	20.3%	10.4%	12.7%	32.4%	39.0%	37.1%	33.3%	19.2%	24.1%	20.0%	46.7%	21.2%	27.1%
16-30 min	31.4%	33.3%	40.0%	26.7%	39.6%	28.0%	41.9%	45.5%	34.7%	28.8%	46.7%	26.7%	35.0%	29.7%
31-45 min	19.8%	21.5%	20.7%	28.7%	14.6%	15.1%	8.1%	7.6%	14.7%	19.7%	13.3%	13.3%	16.4%	19.0%
46-60 min	16.7%	16.0%	19.3%	22.7%	6.8%	11.7%	9.7%	9.1%	19.6%	15.0%	6.7%	13.3%	16.4%	14.6%
1-2 hrs	12.4%	8.8%	8.9%	8.0%	6.0%	4.9%	3.2%	3.0%	10.3%	10.9%	13.3%	0.0%	10.0%	8.4%
Mayor 2 hrs	0.6%	0.3%	0.7%	1.3%	0.6%	1.3%	0.0%	1.5%	1.5%	1.5%	0.0%	0.0%	1.0%	1.2%

Anexo 11. Horario de viaje, según macro propósito y sexo

Horario	Trabajo		Estudio		Cuidado		Recreación		Volver a casa		Otro		Total	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Madrugada	1.8%	0.3%	0.0%	0.0%	0.9%	0.2%	0.0%	0.0%	0.7%	0.2%	0.0%	0.0%	1.0%	0.2%
Mañana	80.8%	81.3%	73.3%	64.7%	50.9%	43.2%	25.8%	24.2%	8.8%	11.5%	26.7%	20.0%	41.2%	36.2%
Tarde	15.1%	16.3%	19.3%	28.7%	34.2%	45.7%	53.2%	63.6%	43.3%	49.4%	40.0%	60.0%	32.3%	41.6%
Noche	2.3%	2.3%	7.4%	6.7%	14.0%	10.9%	21.0%	12.1%	47.2%	38.9%	33.3%	20.0%	25.5%	22.0%

Anexo 12. Media de número de viajes y etapas en mujeres, según macro propósito y barrio

Barrio	Edad	Media	Mínimo	Máximo	Desviación estándar
Portal San Pedro	18-24	3	2	4	1
	25-40	3	2	4	1
	41-64	3	2	6	2
	Mayor 65	2	2	2	0
Lomas Coloradas	18-24	4	2	6	2
	25-40	3	2	6	1
	41-64	3	2	6	2
	Mayor 65	3	1	4	1

Anexo 13. Origen y destino en movilidad del cuidado de mujeres, según barrio

Origen	Destino	Portal San Pedro*	Lomas Coloradas**
San Pedro de la Paz	San Pedro de la Paz	27.3	47.8
	Concepción	27.3	34.8
	Coronel	0.0	4.3
	Hualpén	9.1	0.0
	Lota	9.1	0.0
	Talcahuano	9.1	4.3
	Fuera AMC	0.0	4.3
Otra comuna	Otra comuna	18.2	4.3
*Viajes dentro del barrio: 9.1%			
**Viajes dentro del barrio: 37.5%			