ISSN 2735-6068 Impresa
ISSN 2735-606X on-line

URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO: ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LAS MUJERES EN CONCEPCIÓN.

Urbanism with a gender perspective: analysis of mobility in public space for women in Concepcion.

CONSTANZA RIQUELME PARRA*

RESUMEN: La movilidad femenina en los espacios públicos es un gran problema debido a la presencia de configurantes que afectan el recorrido que se desea hacer de un lugar a otro, los cuales producen problemas que afectan la vida y desarrollo de la mujer trabajadora. El objetivo general de este trabajo es, a través de una metodología cualitativa de seguimiento de recorridos entre la casa y el trabajo, analizar el impacto de los configurantes espaciales, funcionales y perceptuales en el traslado de tres mujeres trabajadoras del gran Concepción. Como objetivos específicos se describe, en primer lugar, los roles, tiempo, distancia y forma de transporte que asumen y utilizan para poder movilizarse en la ciudad; segundo, identificar los configurantes que dificultan su traslado y, finalmente, establecer las principales problemáticas de movilidad y sus efectos en el desarrollo de su vida cotidiana. Los resultados encontrados destacan que las mujeres que ejercen un rol laboralmente activo, se encuentran con una serie de dificultades espaciales, funcionales y perceptuales en su movilidad diaria lo que desencadena una serie de efectos negativos en su vida cotidiana.

PALABRAS CLAVES: Movilidad, mujeres trabajadoras, transporte, género, configurantes.

ABSTRACT: Female mobility in public spaces is a major problem due to the presence of configurations that affect the route one wishes to take from one place to another. This produces problems that affect the life and development of working women. The general objective of this work is, through a qualitative methodology of shadowing commutes between home and work, to analyze the impact of spatial, functional and perceptual configurations on the commute of three working women from Greater Concepción. In terms of specific objectives, in first place the roles, time, distance and form of transport that these women use to move around the city are described; second, the configurations that hinder their commutes are identified; finally, the main problems of mobility and their effects on the development of their daily life are established. The results highlight that women who work encounter a series of spatial, functional and perceptual difficulties in their daily mobility and these trigger a series of negative effects in their daily lives.

KEY WORDS: Mobility; women; female workers; transport; gender; configuration.

Recibido: 30.09.2020 Aceptado: 24.12.2020

* Licenciada de arquitectura Universidad de Concepción, Concepción, Chile criquelme2016@udec.cl
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-4048-9405

INTRODUCCIÓN

Por muchos años la configuración urbana de los espacios públicos ha priorizado y fomentado unas experiencias frente a otras. Esta configuración está estrechamente ligada a los usos que se han considerado normativos y neutros en el espacio público, pero que responden a la experiencia masculina.

La planificación urbana homogénea (planificada sólo desde el punto de vista de un solo usuario, el hombre) en el espacio público, invisibiliza diferentes formas de desplazarse, moverse, percibir y vivir la ciudad, como es, en el caso de las mujeres. No considera sus necesidades ni las experiencias de sus desplazamientos, pensadas desde lo fisiológico, medios de traslados, tiempo, distancia y motivos de los desplazamientos, entre otras (Jirón y Zunino, 2017).

El estudio de la movilidad y el urbanismo de género han tomado auge recién en los últimos años, permitiéndonos reflexionar sobre las necesidades y diferentes modos de entender la ciudad. La experiencia de la movilidad urbana femenina evidencia que la ciudad no es neutra y a su vez la movilidad tampoco, las necesidades, conductas y condiciones de desplazamientos son diferentes a cada persona que la vivencia. La movilidad cotidiana de las mujeres, como una experiencia del habitar la ciudad, no sólo sirve para problematizar el cómo abordar los estudios de movilidad urbana incorporándoles relaciones más complejas (sociales, simbólicas y técnicas), sino también sirve para extrapolar el análisis de la movilidad, reflexionando sobre ésta desde distintas aristas, sea desde el potencial analítico que entrega las observaciones de las experiencias del moverse, o sea, por el componente espacial que se incorpora a los estudios de género (Jirón y Zunino, 2017). Un componente que define el acceso de mujeres al transporte público es la seguridad (personal y vial), puesto que frecuentemente éste determina la decisión de movilidad que toma cada una.

En Chile, según el artículo Política de Equidad de Género en Transporte (PEGT, 2018), la percepción de inseguridad de las mujeres respecto al transporte público ha tendido a aumentar, ello repercute en su forma de viajar. Respecto a la violencia en el transporte público y movilidad en el espacio público, los datos evidencian que entre el 40% y el 50% de ataques hacia las mujeres ocurren en autobuses, entre el 20% y el 30% en las calles y entre el 15% y el 20% en el metro Chile (PEGT, 2018). Este incluye mujeres de distintos rangos de edad, niñas desde los 9 a 10 años, hasta los 18 años, siendo el período más común de 12 a 15 años (Rozas y Salazar, 2015). En este sentido, el acoso en el transporte no sólo se ha convertido en una prioridad máxima desde una perspectiva de género, sino también desde la perspectiva de los derechos y protección de los niños, niñas y adolescentes. A nivel de regiones es una materia poco estudiada. En el caso de Concepción, una de las tres ciudades más pobladas de Chile, es necesario analizar las movilidades con perspectiva de género debido a su masivo tráfico urbano y por las demandas al respecto expresadas por agrupaciones y colectivos de mujeres de la ciudad.

Debido a lo anterior, este estudio tiene como objetivo general analizar los roles, tiempo, distancia y transporte que utilizan mujeres trabajadoras del Gran Concepción en sus rutinas diarias de movilidad, sus problemáticas de movilidad más comunes y los impactos de los configurantes espaciales funcionales y perceptuales en su vida cotidiana y familiar. Se sostiene como hipótesis que las mujeres que ejercen un rol laboralmente activo se encuentran con una serie de dificultades espaciales, funcionales y perceptuales en su movilidad diaria, que impide que puedan desplazarse de manera cómoda y segura por la ciudad, ello desencadena una serie de efectos negativos en su vida cotidiana.

MARCO TEÓRICO

Movilidad y mujeres

En los últimos años, y con el auge de los estudios de movilidad, algunas autoras (Law 1999, Walsh 2009) sugieren que la movilidad femenina y sus experiencias deben poner en contexto estructuras que hacen posible que esa experiencia sea diferente a la de varones, considerando paralelamente cómo se relacionan con las movilidades de otras personas. Como señalan Imilan y Jirón: "El estudio de la movilidad busca comprender las complejas relaciones socio-técnicas que se producen en diferentes prácticas que involucran cambios de posición. En el caso de la movilidad urbana, analizar, tanto el movimiento como experiencias y significados que emergen, ha sido una forma de ampliar e incluso cuestionar las nociones clásicas sobre el transporte, centradas en la eficiencia del desplazamiento desde un punto A a un punto B" (Imilan y Jirón, 2018, p. 22).

La forma en cómo mujeres trabajadoras se desplazan por la ciudad es diferente de la forma en cómo se desplazan hombres trabajadores. Las mujeres frecuentemente buscan el equilibrio entre maternidad, quehaceres del hogar y la vida laboral, lo que finalmente desencadena una reducción de los tiempos que las mujeres tienen disponibles y que su desplazamiento desde la casa hasta el trabajo y viceversa, no sea tan acotado y demore más que el de los hombres (MacDonald, 1999).

Uno de los puntos interesantes a analizar, para poder entender los desplazamientos de las mujeres, precisamente, son los patrones de movilidad cotidiana por motivos laborales. La movilidad cotidiana por razones laborales puede ser una rica fuente de información sobre los factores de los que dichos flujos son reflejo, entre los que destacan las pautas de ubicación de las actividades productivas y de localización residencial, así como la situación de las infraestructuras de transporte y comunicaciones (Díaz, 2000).

La interpretación de patrones diferenciales de movilidad según género es bastante importante dentro del análisis socio espacial (Lazo y Contreras, 2009), pues permite ver más allá de la todavía anclada división de roles según sexo que asigna las actividades productivas a hombres y las reproductivas a mujeres (Sabaté, Díaz y Rodriguez, 1996).

Esto último, se pone en evidencia al comprobar una menor diversidad en los desplazamientos de hombres en relación con mujeres, lo que deja de manifiesto múltiples responsabilidades que estas últimas cumplen en la sociedad (Díaz y Jiménez, 2002). Asimismo, la distribución de viajes según motivo revela que las mujeres dedican un número importante de desplazamientos a cuestiones relacionadas con el mantenimiento del hogar y sus miembros, mientras que los hombres dedican, la mayor parte de sus viajes, al trabajo y al ocio.

Accesibilidad

La existencia de una mayor frecuencia de sus desplazamientos a pie y una mayor dependencia de las mujeres respecto a la disponibilidad pública de transporte, añade dificultades a su movilidad potencial, especialmente en las de menores recursos, que deben combinar el mantenimiento doméstico con una actividad remunerada al exterior del hogar (Sabaté, Díaz y Rodríguez, 1996). Un elemento recurrente en el debate sobre desigualdad es el mayor tiempo de viaje en el que deben incurrir las personas de menores ingresos y los efectos de ello en su movilidad cotidiana. En primer término, el transporte público es más lento en comparación al automóvil, ello significa mayor tiempo destinado a desplazamiento de un punto a otro. En segundo término, el menor valor del suelo en zonas periféricas ha derivado en una masiva construcción de viviendas sociales en áreas alejadas de zonas que concentran oferta laboral, lo que genera también mayores tiempos de traslado de quienes tienen menor ingreso (Herrera y Razmilic, 2018).

Configurantes y diseño urbano

Gaviria (2017) define los configurantes como una construcción conceptual donde hay una caracterización morfológica y jerárquica urbana en la formación espacial. Es posible clasificar los configurantes urbanos en tres tipos: A) Configurantes espaciales: estos pueden definirse como un entramado móvil y cambiante de interdependencias que vinculan entre sí a los actores, los objetos y los emplazamientos físicos, es decir, son configurantes sociales respecto al espacio que rodea al actor (Elias, 1990), B) Configurantes Funcionales: entendidos como aquellas características que hacen que espacios, objetos o emplazamientos cumplan en totalidad el objetivo por el cual fueron diseñados (García, Yurén y Albero 2016) y C) Configurantes perceptuales: se definen, en arquitectura, como un espacio arquitectónico que puede propiciar cierta percepción mediante los aspectos físicos concretos, a partir de cómo éstos influyen en el movimiento de los actores y la visión que se tiene de una determinada arquitectura (Borrazás, 2003), por ejemplo, la inseguridad que genera una calle sin iluminación.

MARCO TEÓRICO

Este estudio aborda tres casos de mujeres trabajadoras de diversos grupos sociales y territorios dentro del Gran Concepción, región del Bío-Bío, Chile. Estos casos disímiles entre sí fueron estudiados con el objetivo de comprobar o refutar la incidencia que tienen los factores culturales, económicos y territoriales en sus movimientos cotidianos e identificar los configurantes que pueden derivar algún problema en la rutina diaria de movilidad de éstas.

La metodología está basada en la propuesta realizada por Jirón (2012), también llamada metodología de la "sombra", la cual busca entender la experiencia de la movilidad de las mujeres desde un punto de vista fenomenológico. Esta metodología realiza el seguimiento de las prácticas de movilidad de mujeres en sus desplazamientos y ocupaciones cotidianas por un periodo de tiempo. De esta manera, se intenta capturar las formas en que la movilidad es experimentada por ellas en la ciudad. Se complementó lo anterior recogiendo la propuesta metodológica de Riquelme (2016), analizar los desplazamientos y movilidades incorporando las variables socioeconómicas. Ello busca evidenciar, bajo la perspectiva de movilidad de género, que no hay una homogeneidad en los desplazamientos de las mujeres y que las condiciones socioeconómicas de las mismas determinan su movilidad. En este marco se seleccionaron mujeres de distintos estratos socioeconómicos, trayectorias laborales y residenciales.

El análisis de la información se organizó elaborando mapas de cada uno de los recorridos, relevando roles, tiempo, distancia y formas de transporte que utilizaron para movilizarse en la ciudad de Concepción. En cada trayecto se relevaron los configurantes importantes a partir de fotografías. La investigación buscó involucrarse en un proceso reflexivo e intersubjetivo acerca de las diversas experiencias de la movilidad.
de una determinada arquitectura (Borrazás, 2003), por ejemplo, la inseguridad que genera una calle sin iluminación.

RESULTADOS

En la ciudad de Concepción existen varios medios de transporte, siendo de los más usados el automóvil y los buses. Según datos del SEREMITT, los buses urbanos del Gran Concepción poseen 84 recorridos con 172 variantes, 630.000 pasajeros al mes aproximadamente, el transporte tiene una frecuencia de 2, 5, 10, 20 a 30 minutos (dependiendo de la línea y servicio), teniendo un total aproximado de 1.900 buses en sus recorridos. Desde el 15 de octubre de 2019 el valor de la tarifa normal se fijó en 530 CLP. Mientras, el valor estudiante en 180 CLP (0,27 USD) y el valor adulto mayor en 270 CLP (0,35 USD). Respecto los servicios rurales, con excepción de las zonas de Lota y Tomé hacia Concepción, en el resto de la región los servicios rurales se comportan con similares características a la zona urbana, con diferencias en

antigüedad de la flota, regularidad y tarifas dependiendo de variables como la demanda, condiciones de la vía, competencia con otros modos y servicios, topografía, etc.

Rutinas, prácticas e interacciones de mujeres en trayectos entre la casa y el trabajo

Caso1, Ivonne: Mujer de 35 años de edad, de profesión Ingeniera Comercial, vive en Talcahuano, tiene un esposo y una hija pequeña, trabaja en un banco. Se levanta a las 6:00 y organiza todo para ella y su hija. Luego, se dirige caminando a la casa de sus padres, para que cuiden a su hija durante todo el tiempo que se encuentre trabajando.

Una vez que ya dejó a su hija, se traslada caminando hacia el paradero, que no es el más cercano, pero es aquel por donde pasa la locomoción colectiva mucho más rápida que se dirige hacia su trabajo. Después, debe tomar el bus antes de las 8:30, porque más tarde se aglomera mucha gente, es incómodo e inseguro.

Ivonne entra a su trabajo a las 9:00 horas. Una vez finalizada la jornada de mañana, Ivonne utiliza su horario de almuerzo para comprar utensilios de aseo para el hogar, ya que después de la salida de su trabajo, que es a las 18:30 horas, prefiere llegar lo antes posible a su hogar, para pasar más tiempo con su hija.

Llegado el horario de salida de su trabajo, Ivonne le pide a su padre que pase a buscarla en auto al trabajo, porque no sabe manejar y, además, por el horario de salida, siente miedo de transportarse en locomoción colectiva. Debe caminar cinco cuadras desde el paradero hasta su casa, cuya deficiencia en algunos tramos del trayecto es el alumbrado, encontrando edificios educacionales que, en ese horario no mantienen ninguna actividad (ver figura 1), lo que aumenta el nivel de la inseguridad y, además, transita muy poca gente (ver figura 2).

Figura 1. Edificación educacional. Fuente: Elaboración propia.

Figura 2. Sitio eriazo. Fuente: Elaboración propia.

Ivonne comenta que el hecho de no saber manejar ha sido siempre un obstáculo y, aún más, si se trata de viajes con su hija, porque para ella se multiplican las dificultades, lo que hace imposible compatibilizar la maternidad con los viajes urbanos. Además, las distancias que se recorren para caminar hacia el paradero de buses generan un tiempo ineficiente en la organización de un buen viaje. La infraestructura de los paraderos (ver figura 3) presenta mal estado (roturas, goteras, basura) y no es adecuado para lluvia, además, no presenta buena iluminación. Los escalones del bus dificultan la subida, contando con espacios muy angostos en los asientos.

Figura 3. Espera en el paradero y paradero roto. Fuente: Elaboración propia.

Su padre viene por ella y se trasladan al hogar de sus padres donde está su hija. Como a las 21:00 horas regresa caminando a su casa. Comenta que algunos días se queda en la casa de sus padres para acelerar la rutina del día siguiente. La figura 4 nos entrega una perspectiva del trayecto diario que debe realizar Ivonne entre su casa y el trabajo, desde el sector Salinas, hasta el centro de Talcahuano.

Figura 4. Trayecto Casa-Trabajo (Ivonne). Fuente: Google Maps.

Caso 2, Bárbara. Mujer de 25 años de edad, vive en Concepción, donde arrienda, con sus tres hijas pequeñas. Trabaja en un colegio en Hualpén, ejerciendo como educadora de párvulo. Se levanta a las 6:00 am para organizar todo con tiempo, a las 6:30 horas levanta a su hija mayor y espera a que llegue un furgón que la lleva hasta su colegio. A las 6:55 horas llega su madre para cuidar a sus otras dos hijas durante unas horas. Luego, se dirige a tomar el bus caminando, dos cuadras en dirección al paradero más cercano. Debe esperar entre cinco hasta quince minutos para subir a un bus. La locomoción pública, demora cuarenta y cinco minutos aproximadamente en llegar hasta su destino (ver figura 5).

Figura 5. Trayecto Sector Villa Cap – Hualpén (Bárbara). Fuente: Google Maps

Durante el trayecto aprovecha para dormir y llega a su destino un poco antes de las 8:00 horas. Trabaja hasta las 17:30 horas. Durante el día una amiga va a buscar a sus hijas al colegio y jardín y las cuida. Posteriormente, debe desplazarse rápidamente una cuadra, para tomar un bus que la acerque a un paradero (ver figura 6), donde debe realizar una combinación de transporte que la lleve hasta su establecimiento educacional superior en Concepción, en el centro de la ciudad (ver figura 7).

Figura 6. Paradero cercano al trabajo de Bárbara. Fuente: Elaboración propia.

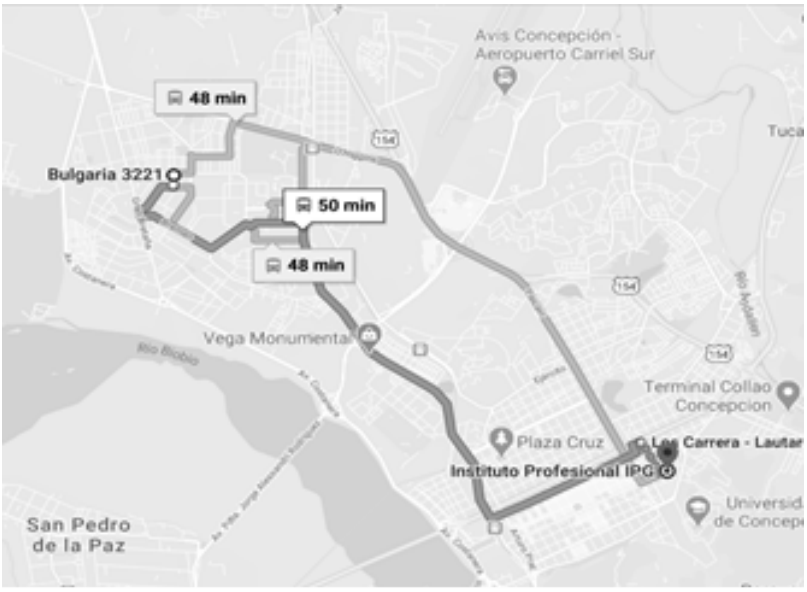

Figura 7. Trayecto Hualpén - Centro de Concepción (Bárbara). Fuente: Google Maps.

Debe trasladarse a otra comuna para poder estudiar. Ella entra al establecimiento educacional superior a las 18:40 horas y termina a las 23:00 horas. Cuando sus clases terminan, llama a un uber o en ocasiones llama a alguien para que le vaya a buscar. Llega a su casa aproximadamente a las 23:30 horas. A esa hora prepara la once y la comida para el otro día. "Si mi trabajo y la U estuvieran más cerca sería todo más fácil y gastaría menos plata... Bueno y ni pensar cuando tengo que ir al ¡supermercado!, nunca voy con las niñitas, porque es un caos y no podría traerme todas las bolsas del súper, además, evito salir por lo mismo. Ahora que me doy cuenta, no tener auto me dificulta mucho la existencia", menciona Bárbara.

Bárbara debe abstenerse a tener viajes largos y más aún cuando involucran transporte público, producto de la larga duración de los tiempos de traslados, espera de bus, el poco espacio, el cuidado de ella, sus niñas y los bultos que carga cuando va de compras. Son actividades que el diseño del servicio público de transporte no contempla. En cambio, el vehículo particular propone una movilidad segura, cómoda y rápida, pero para Bárbara este caso es una alternativa muy lejana.

Caso 3, Clara. Es esposa y madre de cuatro hijos, ella tiene 62 años de edad, vive en la comuna de Quillón, específicamente en el Puente Coyanco, una zona rural. Aquí arrienda un terreno que le permite trabajar en la cosecha de verduras, que luego lleva a vender en la Vega Monumental, ubicada en Concepción (ver figura 8).

Figura 8. Trayecto Puente Coyanco - Quillón – Concepción (Clara). Fuente: Google Maps.

Clara se levanta de madrugada a las 5:00 am, junto con su hijo y su esposo. Posteriormente, va caminando a la tierra que arrienda, con los implementos que necesita para poder trabajar en la cosecha (ver figura 9). La calle por donde Clara se dirige a la cosecha no está pavimentada y tampoco tiene un diseño adecuado a la lluvia (ver figura 10), por lo que le dificulta poder moverse y, más aún, con herramientas e implementos para la agricultura, sobre todo en invierno. Además, no presenta alumbrado público adecuado.

Como Clara vive en una zona rural, y debido a su trabajo, se traslada hacia la ciudad de Concepción para vender sus productos. Debe necesariamente disponer de un vehículo particular, porque de otra forma no podría ir a trabajar, ya que el transporte público de la zona no pasa cerca de su hogar y tampoco podría hacerlo con todas sus cosas.

Figura 9. Clara trabajando en el huerto. Fuente: Elaboración propia.

Figura 10. Pasaje de ripio. Fuente: Elaboración propia.

Allí, saca múltiples verduras y frutas, aproximadamente termina de recolectar todo a las 7:00 horas. Después de la recolección de sus productos, los ordena en una minivan y se dirige a la Vega. El viaje dura aproximadamente una hora, pero sin inconvenientes ni congestión vehicular. Una vez que llega a la Vega, instala sola todos sus productos en un puesto que arrienda. A las 14:00 horas ya no le queda mercadería y se prepara para irse del puesto. Después se organiza para ir de compras al supermercado. "Tengo que pasar al supermercado aquí, porque así aprovecho el viaje y no salgo en Quillón'' menciona Clara.

Ella debe hacer compras para el hogar en una comuna diferente a la cual vive, cada vez que se dirige a trabajar a Concepción, debido a que vive en una zona rural. Cuando termina, se dirige de vuelta a su hogar a las 17:00 horas. El trayecto de regreso es de una hora y media, es un poco más largo que en la mañana, porque se encuentra con más tráfico. A las 19:00 horas, Clara organiza su día de trabajo, contabiliza su ganancia y todo lo que tiene que ver con su negocio. Terminando el día laboral aproximadamente a las 21:00 horas. "Aunque me gusta harto lo que hago... Igual es súper sacrificado, pero no puedo negar que mi esposo y mi hijo me ayudan casi siempre en todo", menciona Clara.

DISCUSIÓN

A continuación, en la Tabla 1 se presenta un esquema comparativo entre los tres casos analizados y los configurantes espaciales, funcionales y perceptuales que se encontraron en cada uno de ellos.

Tabla 1. Resumen de Configurantes encontrados en el análisis de resultados

Configuraciones	Espaciales	Funcionales	Perceptuales
Ivonne	- Parada de bus oscura -Tienden a no viajar en horarios oscuros (en invierno, 18:00 horas en adelante) - Diseño del bus deficiente. - Durante el trayecto no hay accesos (puertas de viviendas, entradas a establecimientos) - Edificios sin ocupación - Espacio eriazo	- Usa el transporte público. - No sabe manejar - Alumbrado público deficiente. - Mala infraestructura en paradero de bus - No existe tránsito peatonal en la calle - Requieren del apoyo de una segunda persona para sus traslados después de las 18:00 horas (en horarios de invierno). - Largas caminatas para tomar el bus.	- Transporte público inseguro - Calle insegura

Configuraciones	Espaciales	Funcionales	Perceptuales
Bárbara	- Parada de bus oscura - Tiende a no viajar en horarios oscuros (en invierno, desde 18:00 horas en adelante). - Diseño del bus, deficiente. - Los tiempos de traslados son largos	- Usa el transporte público - Hace combinación de buses - No sabe manejar - Alumbrado público deficiente - Mala infraestructura en paradero de bus - Vive en un lugar diferente al que trabaja. - Vive en un lugar diferente al que estudia - Requiere apoyo de segunda persona para traslados después de 18:00 horas (en invierno).	- Transporte público inseguro - Calle insegura
Bárbara	- Los tiempos de traslados son largos	- Usa transporte privado - Sabe manejar - Alumbrado público deficiente - Calle próxima a su hogar, no pavimentada. - Vive en un lugar diferente al que trabaja. - Equipamientos de abastecimientos lejanos	

Fuente: Elaboración propia.

Es posible apreciar que en los tres escenarios analizados existen dificultades de movilidad hacia el trabajo, ninguno de los recorridos son caminables, cada uno de ellos requiere el uso de algún transporte motorizado (público o privado). En los casos de Bárbara y Clara, sus trabajos y el lugar en donde viven quedan en comunas diferentes, por ello los tiempos de traslados son largos, comparados con Ivonne, que vive en la misma comuna que trabaja. El transporte que usan Ivonne y Bárbara es público. Cabe señalar que el transporte público en Chile se cataloga como un servicio deficiente, peligroso y lento (Corvalán, 2008). La infraestructura de soporte, como paraderos, alumbrado público y de limpieza no son óptimos, lo que obstaculiza el traslado hacia sus destinos. Dada la escasa luminosidad de algunos lugares son espacios poco concurridos, lo que genera inseguridad y deben pedir apoyos. Como plantea Jacobs "una calle muy frecuentada es igualmente una calle segura. Una calle poco concurrida es probablemente una calle insegura" (1973, p. 6), por lo tanto, esta calle presenta una percepción de inseguridad mayor. En comparación, Clara sólo utiliza transporte privado, lo cual elude todo eso, no obstante, implica un costo económico adicional.

No saber manejar genera una dependencia al transporte público, algo que es posible evidenciar en el caso de Bárbara e Ivonne, lo que restringe el movimiento y desplazamiento libre en la ciudad. Algo que no sucede en el caso de Clara, que utiliza sólo un vehículo particular para sus traslados. Bárbara e Ivonne, requieren del apoyo de una segunda persona cuando se trata de traslados con sus hijas y en los horarios que empieza a oscurecer, pues les ocasiona inseguridad. Ambas están conscientes que manejar puede ser una alternativa viable para eliminar la inseguridad, pero, en el caso de Bárbara, el tener un vehículo propio es un sueño lejano.

Bárbara y Clara se ven en la necesidad de maximizar sus tiempos debido a las distancias

que deben recorrer para realizar labores adicionales a la jornada laboral, como estudiar o hacer las comprar para la casa. Por un lado, Bárbara tiene que subirse a un bus que le lleve a un recorrido totalmente distinto al del regreso a su casa. Por otro lado, Clara debe aprovechar su viaje a Concepción para realizar las compras de su casa, porque donde ambas viven no existen instituciones de educación superior ni lugares para abastecer la casa respectivamente. Esto además trae consigo, como consecuencia, que ambas disminuyen el tiempo que pueden pasar junto a su familia. En el caso de Bárbara, es mucho más complicado, pues este problema está ligado a su rol materno con sus tres hijas. En comparación con Ivonne, quien sí puede aprovechar más estas instancias, pues vive en la misma comuna que trabaja.

CONCLUSIONES

Gracias al trabajo desarrollado fue posible obtener una perspectiva de la movilidad femenina trabajadora del Gran Concepción. El uso de la metodología de sombras propuesta por Jirón (2012), permitió recoger de forma eficiente los roles, tiempo, distancia y forma de transporte de tres mujeres trabajadoras del territorio de estudio. Esta información fue la base para identificar los configurantes espaciales, funcionales y perceptuales que dificultan el traslado de estas mujeres en la ciudad de Concepción.

Aun cuando la situación socioeconómica y espacial de cada entrevistada era totalmente distinta, se pudo encontrar patrones de movilidad común, por ejemplo, la inseguridad que se genera al utilizar el transporte público en horarios de alta demanda o en horarios de poca presencia de personas. Este patrón, entre los configurantes, permite que se puedan identificar las problemáticas de movilización y traslado cotidiano que debe enfrentar la mujer trabajadora de la ciudad de Concepción.

Con los datos recogidos podemos decir que se comprueba la hipótesis de que la mujer que ejerce un rol laboralmente activo no tiene la posibilidad de gozar completamente de la movilidad en la ciudad, ello desencadena una serie de efectos negativos en su vida cotidiana, por ejemplo, la disminución del tiempo con la familia, la maternidad y la seguridad de recorrer la ciudad a cualquier horario.

Abordar el urbanismo y el transporte urbano desde el enfoque de género permite visibilizar problemáticas y obstáculos vinculados al diseño urbano que inciden directamente en el acceso y uso igualitario de la ciudad para hombres y mujeres. Tal como plantea la estrategia de Naciones Unidas (2002), la incorporación de perspectiva de género es el método adecuado para conseguir un cambio transformador en las condiciones de desigualdad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Borrazás, P. M. (2003). *Arquitectura como percepción. Arqueología de la Arquitectura, (2), 177-183.*

Corvalán, A. L. (2008). Transporte, movilidad y exclusión: El caso de Transantiago en Chile. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 12*(270), 2008.

Díaz, J. M. C. (2000). *Diferencias de género en los desplazamientos cotidianos por razones laborales*. Working Paper Series EC 2000-03, Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas, Universidad de Alicante, España.

Díaz, M. A. y Jimenez, F., (Mayo de 2002). Transportes y Movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género?. *Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo Infraestructuras para la Vida Cotidiana ETSAM*, UPM, Madrid, España.

Elias, N. (1990). *La sociedad de los individuos*. Barcelona, España: Península.

Gaviria, R. A. (2017). Configuración espacial de la formación urbana regional del Eje Cafetero colombiano. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía, 26*(1), 155-170.

García, R. M. E., Yurén, C. M. T. y Albero, B. (2016). *Arquitecturas y configuraciones espaciales en la formación universitaria: habilidad y heterotopías*. Sinéctica.

Herrera, A. y Razmilic, S. (2018). *De la casa al trabajo: Análisis de un tiempo perdido*. Santiago, Chile: CEP.

Imilan, W. A., y Jirón, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos,* (10), 17-36.

Jacobs, J. (1973). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid, España: Ediciones Península.

Jirón, P. (2012), Transformándome en la "Sombra". *Bifurcaciones: Revista de Estudios Culturales Urbanos,* (10).

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

Sheller, M. (2008). Gendered mobilities: epilogue. En T. Uteng y T. Cresswell. (Eds.), *Gendered mobilities* (pp. 257-265). London: Routledge.

Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in human geography, 23*(4), 567-588.

Lazo, A. y Contreras, Y. (Abril de 2009). Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile. *12° Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Montevideo, Uruguay.

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2018). *Política de Equidad de Género en Transportes*. Santiago, Chile: Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Naciones Unidas. (2002). *La incorporación de la perspectiva de Género: Una Visión General.* Nueva York: Oficina de la Asesora Especial en Cuestiones de Género.

Riquelme, H. (2016). Movilidad cotidiana: entre la producción y reproducción social. Una exploración a las prácticas de desplazamiento de dos mujeres en Temuco. *Pilquen - Sección Ciencias Sociales, 19*(4), 14-31.

Rozas, P. y Salazar, L. (2015). *Violencia de género en el transporte público*. Santiago, Chile: CEPAL Naciones Unidas.

Sabaté, A., Díaz M. y Rodríguez J. (1996). *Mujeres, espacio y sociedad*. Madrid, España: Editorial Síntesis.

United Nations Development Group. (2014), *Manual para la incorporación de la perspectiva de género en la programación común a escala nacional*. Equipo de Tareas del GNUD sobre la Igualdad de Género, UNESCO.

Walsh, M. (2009). *Gender and travel: mobilizing new perspectives on the past. Gendered Journeys, Mobile Emotions*. Surrey: Ashgate.