

Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago

Paola Jirón y Javiera Gómez*

Introducción

Uno de los elementos más significativos que un enfoque de movilidad puede aportar a los estudios urbanos y de transporte, es la manera en que analiza cómo, con quién, por dónde y por qué las personas, objetos, ideas, entre otros se mueven, estableciendo que no existe una movilidad, sino una multiplicidad de movilidades, cuyas características se vinculan a diversos factores, desde los más estructurales hasta los más cotidianos y experienciales. A partir de estas simples preguntas, aspectos constitutivos de las movilidades comienzan a develarse, dando cuenta de su importancia para estos estudios. Uno de estos aspectos es la experiencia espaciotemporal diferenciada entre hombres y mujeres, que muchas veces tiene como consecuencia situaciones de desigualdad y exclusión.

La experiencia diferenciada del espacio ha sido tratada en diversas formas, particularmente basado en el trabajo ya clásico de geógrafas feministas como McDowell (1999) y Massey (1994). Sin embargo, pese a que la perspectiva de género no ha estado ausente de los estudios urbanos, estos estudios no logran penetrar en la discusión principal de transporte y generalmente son tratados como temas de mujeres, discutidos por mujeres, entre mujeres. Lo que genera este aislamiento, es que los temas cruciales en el área de transporte y movilidad se ven como temas sociales, a resolver

*Universidad de Chile – Santiago do Chile – Santiago – Chile.

por mujeres y no en modificaciones esenciales en la forma en que se interviene la ciudad. Las consecuencias de esto es que no se logra avanzar hacia transformaciones sustanciales en las relaciones de género, y por ende muchas de las modificaciones resultan manteniendo las desigualdades o a veces aumentándolas.

Un tema que requiere especial análisis se relaciona con explicar cómo las desigualdades se vuelven exacerbadas cuando las prácticas y decisiones de movilidad son diferenciadas entre hombres y mujeres. Basado en métodos etnográficos, este trabajo explora el rol que juega la *interdependencia* en las estrategias de movilidad en ciudades metropolitanas como Santiago, particularmente en cuanto a las implicancias que la movilidad tiene sobre el cuidado en la ciudad.

Movilidad interdependiente y cuidado

La movilidad no es una práctica homogénea, no existe una movilidad sino múltiples movilidades, lo que implica que unos se mueven más que otros, de maneras distintas, y que esto responde a diversas variables sociales, culturales, económicas, entre otras. La movilidad es entonces una práctica social diferenciada, en la cual la estructura social juega un rol fundamental, tanto en términos prácticos como simbólicos. Así, las movilidades diferenciadas se entienden como prácticas sociales que no son neutras, sino que ocurren en el marco de relaciones de poder desiguales, incrustadas en un contexto social específico, sobre el cual al mismo tiempo inciden. Tal como indican Sheller y Urry (2006), “analizar las movilidades involucra examinar muchas consecuencias para diferentes personas y lugares ubicados en lo que podríamos llamar los carriles lentos y rápidos de la vida social. Hay una proliferación de lugares, tecnologías y puertas que fortalecen la movilidad de algunos mientras que refuerzan las inmovilidades de otros” (*Idem*, 2006, p. 213).

Por otro lado, observar las prácticas de movilidad involucra no solo observar las movilidades de los adultos como tomadores de decisiones racionales e individuales, sino de todos los miembros del hogar y las redes en las cuales se insertan, ya que las movilidades de estas personas se encuentran inherentemente vinculadas a las movilidades individuales. Al referirse a la movilidad de los niños, es común plantear la diferencia entre movilidad dependiente e independiente (O’Brien, 2000), en relación a sus padres o adultos cercanos. Sin embargo, algunas investigaciones (Cortés, 2011; Jirón y Cortés, 2011; Gómez, 2016) revelan que la relación entre niños/as y adultos en movimiento no es unilateral; no solo dependen los niños de sus padres para ir a jardines infantiles o colegios, los padres también dependen de ellos para poder cumplir con otras actividades productivas, recreacionales, reproductivas y otras. En este sentido, pareciera más pertinente hablar de interdependencia en vez de in/dependencia.

La interdependencia no se refiere exclusivamente a la relación entre niños y adultos, sino también a las relaciones entre diversos grados de parentesco, amistad, vecindad, camaradería, vínculos laborales o provisión de servicios. Las investigaciones realizadas (Jirón y Iturra, 2014) indican que, al observar los viajes de una persona, resulta casi imposible separar los viajes individuales de otros con quienes se mueven las personas. Es decir que parejas, hijos/as, sobrinos/as, hermanos/as, madres/padres, tíos/as, amigos/as, colegas, trabajadores domésticos, entre otros, generalmente acompañan los viajes o secciones de viajes, en el intento de hacer calzar todas las necesidades, responsabilidades y tareas familiares con aquellas de los grupos cercanos, dentro del trayecto cotidiano de movilidad. Las personas se relacionan entre ellos por medio de vínculos esenciales emocionales y/o prácticos en la organización de sus vidas cotidianas, vidas que actualmente son inconcebibles sin la existencia de otros miembros de estas redes.

Las diversas posiciones que las personas ocupan en estas redes – o fuera de ellas – dependen en gran medida de categorías generacionales o de curso de vida en que cada uno está inmerso. En este sentido, hay etapas donde las responsabilidades son notoriamente más demandantes que otras, esto se traduce en roles más cargados, donde la interdependencia se torna un fenómeno de experiencia diaria y claramente determinan la organización y prácticas de las personas, modificando su comportamiento, modos y amplitud de movilidad. Generalmente la época de crianza de niños pequeños requiere altos grados de cuidado y por ende movilidades interdependientes, pero también el cuidado de adultos mayores o personas enfermas dentro de los círculos cercanos de cuidado, también requiere diversos grados de interdependencia.

Por un lado, se observa cómo estas redes interdependientes generan relaciones asimétricas y los roles de los miembros de la red, muchas veces presentan diferencias serias en sus cargas de responsabilidad, se esto en la planificación, coordinación, organización o ejecución de tareas de cuidado que incluyen lavar, planchar, cuidar, cocinar, comprar, llevar a los niños al colegio, al médico, cumpleaños, etc., cuidar de adultos mayores y/o enfermos y todas las actividades que esto implica. Las mujeres generalmente están involucradas en tareas productivas y reproductivas, así como roles comunitarios, cuestión que se hace visible a través de sus movimientos diarios. Pese a que los roles de los hombres también están impactados fuertemente por este proceso, su manifestación concreta pareciera ser principalmente en la ejecución. Mientras que la responsabilidad de la planificación, coordinación y organización, así como también su ejecución, se presenta como un peso mayor en las mujeres en su rol típico de género.

Además de estas relaciones de género asimétricas, las diferencias socioeconómicas generan diversas formas en que la interdependencia se devela por medio de la movilidad. Los recursos familiares condicionan la forma en que se estructuran las redes

de interdependencia. Existen aquellos que resuelven su interdependencia al acceder a mayor o menor grado de interdependencia familiar: tías, hermanas, madres y/o abuelas tienden a realizar roles esenciales en el cuidado de niños pequeños, lo que permite otros adultos de la familia llevar a cabo sus roles productivos. En algunos casos, estos vínculos pueden contener intercambios simétricos y generan formas de organización familiar. Sin embargo, cuando una red de soporte familiar no existe, las consecuencias fuertemente dependen de las condiciones socioeconómicas. En las familias de bajos ingresos, un resultado recurrente de carencia de redes es la inmovilidad de uno de los miembros del hogar, generalmente una mujer adulta se queda en casa cuidando a los niños. Entre hogares de recursos económicos mayores, donde existe la posibilidad de contratar servicios domésticos para cuidar o criar niños, es donde se produce una interacción social de clase compleja.

De esta forma, se hace necesario comprender que estas relaciones no son neutras, sino que están cargadas de negociaciones en donde priman distintos roles asociados a condicionantes de género, ciclo de vida, poder adquisitivo, entre otros elementos. De acuerdo a Jirón y Cortés (2011), negociaciones explícitas e implícitas están imbricadas en estas relaciones, junto con vínculos afectivos y prácticos que pueden generarse entre los miembros de la familia, comunidad o a través de la contratación de servicios. Estos vínculos se observan al aproximarse a las prácticas y experiencias de movilidad, ya que el desplazamiento aparece como una necesidad en la realización de las actividades diarias, pero también como una instancia en la que se negocian e intentan resolver variados aspectos de la cotidianeidad que muchas veces ponen en tensión las relaciones sociales más cercanas. Desde la perspectiva de la interdependencia, la movilidad se presenta como una red que articula diversas rutinas, recursos, necesidades, intereses, expectativas, roles productivos y reproductivos de un número variable de personas relacionadas entre sí por medio de vínculos emocionales y/o prácticos esenciales en la organización de sus vidas cotidianas, los que hoy en día son inconcebibles sin la existencia de los otros de esa red. Los roles y la posición que cada cual tiene en ella no son aspectos estáticos, y varían de acuerdo a las etapas del ciclo de vida, las condiciones económicas y roles de género, entre otras variables tales como etnicidad y condiciones físicas. El número de conexiones no es fijo tampoco (Cortés, 2011). Esta interdependencia da cuenta de uno de los elementos más importantes que se develan a partir de la movilidad: el cuidado de las personas. En sociedades con altos grados de privatización de la vida diaria, uno de los aspectos que no se encuentra resuelto es quién se hace cargo de cuidado de niños/as, enfermos, adultos mayores entre otros. A medida que más y más personas -sobre todo mujeres- entran a la esfera laboral, el tiempo de cuidado se ve disminuido y compartido con otras actividades cotidianas.

El tiempo dedicado al cuidado es algo que merece mayor atención (Sánchez de Madariaga, 2009, 2016; Hernández y Rossel, 2015; Jirón, 2017; Segovia, 2016), ya que tiene implicancias severas en la movilidad e interdependencia de las personas. Tradicionalmente, las tareas asociadas a cuidar de otros son invisibilizadas en su aporte al desarrollo económico y social (Segovia, 2016). ¿Quién se preocupa del cuidado? ¿cómo lo hace? y ¿qué implicancias tiene? son preguntas relevantes para que los estudios urbanos avancen en una mirada de género sobre la ciudad, la cual aporte en avanzar hacia una equidad de género. En la mirada de género tradicional patriarcal, el cuidado es una esfera femenina, una suerte de obligación que recae en las mujeres y que apunta a hacerse cargo de las necesidades de otros; desde nuestra mirada, entendemos que el cuidado es un trabajo no remunerado, realizado por adultos -tradicionalmente mujeres- para los niños u otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar (Jirón, 2017). Más allá aun, el cuidado no aplica sólo a personas dependientes, sino que termina abarcando la totalidad de los miembros de un grupo familiar, estando éstos o no en una situación de dependencia. Dada la amplitud de la tarea, se desarrollan diversas estrategias basadas en el uso eficiente de recursos económicos, tiempo, movimiento, entre otros, y esto tiene un directo impacto en la vida cotidiana de las personas. Es aquí donde se hace explícito que las decisiones respecto a los trayectos y medios de transporte no son individuales y se hacen en relación al conjunto de miembros de un hogar, requiriéndose cotidianamente de alguien que asuma el rol de responsable del cuidado de los miembros del hogar, situación que se devela al observar la movilidad familiar.

Género y movilidad

Entendiendo las movibilidades como parte – y reflejo – de una estructura social y económica mayor, surge el interés de indagar especialmente en elementos de género, en tanto categoría clave para analizar las movibilidades diferenciadas. “Rainero (2001) considera que las mujeres conforman uno de los grupos con movibilidades más complejas debido a una fuerte construcción social que las asocia con la supervivencia económica, funcional y social del hogar. La mujer es la encargada de asegurar la supervivencia de su grupo familiar en el tiempo y el espacio, limitando su tiempo disponible y, disminuyendo con ello, sus capacidades de desplazamiento” (Figueroa y Waintrub, 2015, p. 49).

Además, es necesario considerar que las diferencias de género en el marco de la movilidad cotidiana en la ciudad no se encuentran aisladas de otros factores diferenciadores “la experiencia de movilidad tiene implicancias en la vida de las personas que

no son homogéneas; estas experiencias urbanas se viven de manera diferenciada por hombres y mujeres y entre mujeres. Lo que hace que la práctica de habitar la ciudad sea distinta y tenga diversas implicancias de género en sus consecuencias [...] Las diferencias de género, es decir cómo hombres y mujeres experimentan de manera diferenciada la movilidad, tiene consecuencias en la vida cotidiana y la calidad de vida urbana” (Jirón, 2007, p. 174).

Ahora bien, reconociendo la importancia de la relación entre género y movilidad, nos preguntamos de qué manera(s) es posible observar esta relación. Hanson (2010) realiza una interesante revisión de la literatura en torno a movilidad y género de las últimas décadas, a partir de la cual identifica dos corrientes presentes en los análisis:

- Una que se focaliza en comprender de qué manera la movilidad da forma al género, preocupándose principalmente sobre cómo el proceso de movilidad/inmovilidad permite visibilizar las relaciones de poder cambiantes incrustadas en el género. Esta corriente ha enfatizado su trabajo en género dejando de lado la movilidad, desarrolla estudios de caso cualitativos, pone atención en el contexto y se ha focalizado en la experiencia de vida y en lo que la movilidad – en general – significa para las personas en los diferentes contextos.
- Otra que busca dar respuesta a la pregunta de cómo el género da forma a la movilidad, focalizándose en cómo los procesos de género crean, refuerzan o cambian patrones de movilidad cotidiana. Implica una visión simplificada del género, poniendo la atención en medir la movilidad con gran detalle y mayoritariamente a partir de técnicas cuantitativas.

De acuerdo a Hanson estas corrientes no conversan entre sí y parecen ir por carriles distintos, cuestión que se plantea como un desafío para la investigación en torno a género y movilidad “este esfuerzo también implica sintetizar los estudios cualitativos y cuantitativos y a través de diversos estudios basados en los lugares. No es suficiente decir que el contexto importa, tal como no es suficiente decir que el género importa. Necesitamos demostrar cómo y dónde esto importa y a quién” (*Idem*, p. 18).

Este trabajo propone un análisis en esta dirección, reconociendo la relevancia de generar una comprensión más compleja de la relación entre género y movilidad, entendiendo que no es uno el que influencia al otro, sino que ambos se influyen mutuamente en un proceso complejo de carácter interdependiente. Para esto es necesario integrar las dos perspectivas identificadas para abordar los estudios de movilidad y género, considerando un interés sobre cómo la movilidad da forma al género, al mismo tiempo que observando de qué manera el género determina la movilidad.

Metodología

El enfoque teórico-metodológico detrás del desarrollo de los casos que se presentan a continuación, corresponde a la perspectiva fenomenológica, la cual implica reconocer que en los micro procesos sociales, en la experiencia y percepción de las personas, radica en gran medida la construcción social. El enfoque fenomenológico “centra el análisis social en el individuo y apunta a la necesidad de abandonar la actitud ingenua que nos hace pensar que el mundo está ahí como algo dado y que no requiere interpretación por parte de la mente humana” (Alexander, 2000, citado en Morán, 2006, p. 391). Bajo esta perspectiva, Shutz sostiene que la vida cotidiana adquiere un rol preponderante en tanto se configura como el escenario de la acción social (Morán, 2006, p. 393). Este mundo cotidiano refiere a un mundo intersubjetivo y cultural, porque no es solamente el mío, sino el de otros y está constituido por significados que se han sedimentado en la historia de las sociedades humanas (Corcuff, 1998, citado en Morán, 2006, p. 394).

De acuerdo a Jirón, “el estudio de las interacciones sociales en la vida cotidiana puede ayudar a visualizar la vida de los habitantes urbanos, las experiencias, los significados y prácticas de la vida cotidiana, incluyendo la manera en que las relaciones de poder se expresan en el espacio urbano” (Jirón, 2007, p. 175). A partir de lo anterior, los casos que se presentan a continuación apuntan a develar experiencias y prácticas de movilidad, analizando de qué manera -en estos microprocesos sociales- se ponen en juego relaciones, redes, capitales, negociaciones y elementos de contexto, entre otros, los cuales van dando cuenta del habitar diferenciado de las personas.

Desde una perspectiva etnográfica, se utiliza el sombreado como técnica que permite acercarse en mayor medida a la experiencia cotidiana de las personas. El sombreado consiste en un acompañamiento a viajeros urbanos a partir de un enfoque etnográfico multisituado en movimiento, que permite describir las experiencias de movilidad (Jirón, 2010). Considerando que es imposible captar la experiencia pura de las personas, el sombreado busca acercarse lo más posible a ella, acompañando a las personas en su trayecto cotidiano: “Durante el viaje el etnógrafo intenta observar las diversas formas en que los viajeros dan significado a los momentos móviles según los diversos lugares por los que se desplazan. Esto implica observar el cuerpo y sus emociones, la materialidad y entorno físico espacial, los otros viajeros y cosas que se enfrentan, las estrategias y tácticas que se van adoptando y el significado que se le da a cada espacialidad que se va generando” (Imilan, Jirón y Iturra, 2015, p. 94).

Cuidado en movimiento

A continuación, se presentan tres ejemplos de situaciones en que por medio de una mirada de movilidad se puede observar cómo las tareas de cuidado se basan en movibilidades interdependientes. Primero se presenta el caso de Camila, quien vive en el sector norte de Santiago y se mueve en transporte público¹. Luego se presenta el caso de Judith, quien también vive en el sector norte de la capital, pero su principal medio de transporte es el automóvil. Finalmente, se presenta el caso de una pareja que vive en Ciudad Juárez en México, y viajan todos los días en el transporte que ofrece la empresa maquiladora donde trabajan.

CUIDADO, INTERDEPENDENCIA E INCERTIDUMBRE DE MOVILIDAD

Camila está casada y tiene dos hijas, Sofía de diez meses y Ema de siete años. Viven en Quilicura, una comuna en el sector norte de la ciudad de Santiago, en un área de ingresos medios bajos. Su suegra vive a pocas cuadras y cuida de sus hijas mientras ella trabaja. Su marido trabaja en el sur de la ciudad, sale temprano y vuelve tarde en la noche.

Camila trabaja todos los días de 17:00 a 22:00 horas como secretaria de un centro educacional universitario en la comuna de Independencia, ubicada en pericentro norte de Santiago. Ahora entra un poco más tarde, pues cuenta con una hora para la lactancia. En general es su cuñada quien lleva a su hija mayor, Ema, al colegio, pero los días jueves es Camila quien se encarga de ello, para luego llevar a Sofía, su hija menor, a su tratamiento kinesiológico en el centro de Santiago. Su trabajo paga poco, pero le permite este beneficio que de otro modo no podría costear.

Camila enfrenta diariamente la incertidumbre de no saber si llegará a tiempo a su destino, pues Quilicura es conocida por ser una de las comunas con más serios problemas de congestión y dificultades de movilidad. Hace lo posible por facilitar su viaje: recurre a sus redes de cuidado, si es posible sale sin coche, trata de cargar la menor cantidad de objetos y juguetes posibles, pero aun así su experiencia de viaje es compleja.

Las dificultades comienzan desde que sale de casa con las dos niñas, ya que decide salir sin coche para poder subirse al autobús con su hija Sofía de 10 meses en brazos, pues aun cuando este es un alivio para su cuerpo es problemático para su viaje, por el estado de las veredas y por la dificultad para subirlo y viajar con ella en el bus. El paradero está en mal estado. No hay pavimento y la señalética está rayada. Quiere sentarse, pero el metal está caliente. Tiene

1. Este caso se basa en el trabajo etnográfico realizado en el marco del proyecto Fondecyt Iniciación 11130227, *Social effects and quality of service valuation of public transport services*. Ir a: Tirachini-Hernandez (2013).

un ojo en los buses que pasan y otro en su hija mayor que juega. Espera un bus grande, pues los chicos suelen tener un torniquete de cuerpo entero que le impide pasar con la bebé; si está muy atrasada debe pedir al chofer que abra la puerta de atrás. A las 8:15, luego de quince minutos esperando, toma el bus, quedan quince minutos para llegar al colegio. Le dan un asiento, cambia de brazo a Sofía que está llorando y se saca la mochila con dificultad. Olvidó la mamadera y se acomoda para dar pecho. Hay taco. El bus se llena. Las niñas se inquietan. Le da una bebida láctea a Ema y le pide que se quede quieta. Bajan y la apura. En todos lados creen que son impuntuales. Llega al colegio media hora tarde. Son las 9:00. Camina hacia un paradero en buen estado, limpio y sin rayas. Espera un bus de otro recorrido, así evita pagar otro pasaje. Sube a un bus hacinado. Le ceden el asiento. Amamanta a Sofía, es una de sus estrategias para calmarla cuando se inquieta.

Cuando llega al Metro espera que la masa de personas descienda para evitar que aprieten a su hija. Espera el ascensor, carga su Tarjeta Bip!² y baja al andén lleno. Se sienta con Sofía en brazos y la mochila en la espalda. Abre sus piernas para ir más cómoda. Llega a destino con tiempo, a las 9:55. Su hora es a las 10:30. Finaliza la terapia y aprovecha de hacer trámites en el centro. El cansancio aparece en su rostro. Camina. Toma un bus que no paga. El expreso avanza rápido y con pocas personas. Descansa con su niña en brazos. Se acomoda en el asiento del bus para dormir, siempre que puede lo hace. Corre todo el día con sus niñas, ni siquiera el domingo descansa, dedicada a las tareas del hogar. Ella se lleva el grueso de los quehaceres del hogar y, junto a su suegra, del cuidado, aun cuando su marido está presente. Se duerme en medio de un taco y el ruido de bocinas.

Llega a las 13:15 a su hogar, acalorada, cansada y con sueño. Deja a la pequeña en el andador, cocina y la alimenta. Hace calor. Sale con el coche a buscar a Ema al colegio. Sabe que a esta hora los buses con torniquete son menos frecuentes. El coche salta por el mal estado de la vereda. Llega al paradero y el autobús no pasa, va muy atrasada y no contaba con el tiempo de espera. Sube a un bus lleno a las 16:10, afirmando el coche con ambas manos. Pasa sin pagar y lo ubica en el espacio destinado a las sillas de ruedas. Sofía llora. La saca del coche con el brazo izquierdo mientras que el derecho se afirma del tubo de la micro. A los diez minutos un hombre le cede un asiento a pleno sol. Hay taco. Regresa a Sofía al coche que baja con ayuda de otro pasajero.

A las 17:00 y retira a Ema una hora tarde. La niña le cuenta su día. De regreso sabe que el autobús no ha pasado en un largo rato; la fila sobrepasa el paradero. Agarra el coche con Sofía dentro y lo sube al bus. Va de pie. Las niñas están inquietas y con calor, Ema pide un helado, pero Camila no lleva dinero. Hay un largo taco. Saca a Sofía del coche, la toma en brazos y se sienta en la escalera del bus. Avisa que llegará veinte minutos tarde al trabajo. Sofía no durmió

2. Tarjeta inteligente de prepago para viajar por el sistema de transporte público de Santiago de Chile.

siesta y ahora duerme. Al bajar del bus camina rápido, contra el tiempo. En casa calienta la comida, se ducha y se cambia para ir al trabajo. Camina hasta la casa de su suegra y deja a sus hijas antes de ir a trabajar. Pese al atraso se queda un rato conversado.

Toma un bus vacío. Evade y se sienta. Se alegra de que no hay taco. Luce relajada. Revisa Facebook y ríe. Llega atrasada al trabajo. Son pasadas las 22:00 horas y espera el transfer de la empresa que a veces alcanza a tomar, ya que la acerca al metro. No llega a tiempo para el bus que la deja en casa, y frustrada debe retroceder al metro Santa Ana para ahí tomar micro. Es una elección entre esperar cuarenta minutos más y viajar gratis, evadiendo, o pagar y poder pasar algo de tiempo con su marido. Gana lo segundo. Toma el metro y luego el bus. En el bus revisa Facebook y rato después se duerme. Despierta cerca del paradero donde su marido la espera y la recibe con un largo abrazo.

MOVILIDAD DEL CUIDADO Y SU CADENA DE SOPORTES

Judith tiene 35 años, está casada hace 10 años con Patricio y tienen dos hijos pequeños de 2 y 7 años. Viven en una comuna de ingresos medios en el norte de Santiago, en una amplia casa con piscina en un condominio cerrado. Tienen dos autos. Ambos trabajan en un Centro de Salud en el pericentro norte la ciudad, relativamente cerca de su lugar de residencia. La comuna tiene todo lo que necesitan como familia: supermercados, delivery de comida, mall, clínicas privadas, stripcenter, canchas de fútbol e iglesias; además existe una amplia oferta de servicios asociados a la educación, cuidado y entretención de niños la cual incluye colegios, pre y after school, centros con actividades deportivas y recreativas de lunes a domingo, oferta para contratar servicios vinculados a distintas celebraciones -cumpleaños, bautizos, paseos de fin de año, etc.

Judith es quien organiza la casa y contrata a un “soporte” para ejecutar el cuidado de su familia: la Señora Mode, como la llama con cariño. La Señora Mode se hace cargo del aseo, las comidas, el cuidado de los niños, en permanente coordinación con Judith que está pendiente a cada minuto de lo que pasa en casa, aunque no esté ahí.

Modesta, por su lado, vive en un sector pericentral poniente de Santiago, y debe trasladarse de lunes a viernes a la casa de Judith a cumplir un rol que no puede cumplir en su casa y para el cual también busca un soporte. Está casada y tiene un hijo pequeño, al cual deja con una vecina que cuida los niños de varias mujeres del sector que trabajan, no le da mucha confianza, pero no tiene otra opción. El soporte de Modesta sólo cubre la necesidad de cuidado de su hijo, quedando las tareas domésticas esperándola en casa cuando llega de su trabajo como “soporte” de Judith.

Las vidas de Judith y Modesta están cruzadas por el rol que cumplen en sus respectivas familias, si bien ambas trabajan, deben cargar con la responsabilidad cotidiana de hacerse cargo de las

tareas domésticas, las necesidades de sus maridos e hijos. Para enfrentar esto buscan soportes que les permitan sobrellevar el día a día, no sin una alta carga de estrés y culpa asociada a sus ausencias en casa. En el caso de Modesta su soporte es prácticamente único y precario, mientras que Judith cuenta con una mayor diversidad de soportes, a los cuales tiene acceso por su situación socioeconómica. Si Judith no puede llegar un día a trabajar o si quiere salir un fin de semana sola con su marido tiene a quien recurrir, ya sea a partir de su capital económico o social, mientras que Modesta no tiene más opciones, si su soporte falla, debe quedarse en casa. Sin embargo, esto no significa que sea fácil.

En cuanto a la planificación y coordinación del cuidado, Judith realiza parte importante de esta labor a distancia, por medio de su teléfono celular. El uso de teléfono es intensivo, no solo se comunica con Modesta durante su trayecto a trabajo, sino también durante su jornada laboral, haciéndose semi-presente a lo largo del día, tomando decisiones a medida que transcurre la vida de su familia. El teléfono también le sirve para coordinar los otros soportes con los que cuenta para realizar el cuidado, hacer trámites online, organizar horas a médicos, comprar algunos enseres y mercadería online, coordinar con amigas, familiares, con la conductora del transporte escolar, apoderadas del colegio por medio del chat, es decir, el cuidado está constantemente presente. Esto también implica que Judith tiene que estar disponible por cualquier evento o situación, alerta y conectada a lo largo del día. Patricio también “colabora” en los quehaceres de cuidado del hogar, pero su rol es más bien de ejecutor, es decir que solo se limita a realizar las tareas específicas que le indica Judith.

El estrés que enfrenta Judith cotidianamente se puede percibir en su viaje en automóvil al trabajo. Todos los días comienzan con la planificación del día y la preparación del mismo. Empieza con la preparación de sus hijos para que estén listos cuando llegue Modesta. Espera hasta que ella llegue para salir con el hijo mayor. A medida que comienza la ruta, va sorteando obstáculos, desde la ruta que tiene que tomar para hacerle el quite la congestión hacia el colegio, el estacionamiento improvisado frente al colegio para evitar tener que caminar cuadras, las estrategias de ruta para evitar la congestión matutina en el sector norte de la capital, incluyendo entrar a un centro comercial y pasar por el estacionamiento para esquivar la congestión, la comunicación constante con su marido mientras maneja con su manos libres y el uso de aplicaciones que le ayudan a encontrar las rutas menos difíciles por la mañana. Intenta maquillarse en el auto porque no alcanza a hacerlo en su casa, circula en torno a su trabajo para encontrar estacionamiento cerca, para finalmente llegar tarde de todas formas a pesar de sus esfuerzos. Debido a la edad de sus hijos, ha tenido que negociar horarios de entrada y salida, pero pese a eso, la gestión del tiempo en sus viajes es una complicación importante en su vida.

FUENTE: Gómez (2016)

EL BUS DE LA “MAQUILADORA”

Una de las principales actividades económicas en Ciudad Juárez, México es la industria maquiladora³, donde diariamente trabajan miles de personas en diversas actividades económicas, desde obreros hasta puestos gerenciales. Las maquiladoras son fábricas de montaje y ensamblaje de parte del proceso de producción. Durante la segunda mitad del siglo xx en Ciudad Juárez, se establecieron áreas industriales en algunos puntos de la ciudad que albergaban un conjunto de maquiladoras cercanas entre sí. El crecimiento tanto de la industria maquiladora en la ciudad como de la ciudad misma, generó un desarrollo urbano con fuerte rezago de infraestructura en general.

Los/as obreros/as presentan particularidades que abarcan desde el modo en que se desplazan para poder ir a trabajar hasta los turnos que cubren. En general, los turnos de las “maquiladoras” se dividen en tres horarios: de 06:00 a 15:30 horas (primer turno); de 15:30 a 00:30 horas (segundo turno) y de 00:30 a 06:00 horas (tercer turno), con variaciones según la maquiladora. Algunas manejan, además, turnos especiales, uno de doce horas cada tercer día y otro de doce horas cada día del fin de semana, es decir viernes, sábado y domingo.

Actualmente, la demanda de obreros ha resultado en una competencia directa entre las maquiladoras, ofreciendo cada una sus mejores propuestas de pago y prestaciones, incluyendo servicios de transporte de personal en respuesta a la mala calidad del transporte público en la ciudad, el cual no garantiza el tiempo de desplazamiento, afectando así la producción. Además, debido a la suspensión del transporte público a partir de las 22:00 horas, los empleados del segundo y tercer turno no cuentan con opción para llegar a su empleo en caso de no contar con un móvil propio. Adicionalmente, cada empleado busca los horarios y salario que más le convenga, independiente de la distancia a su lugar de residencia. Al contratar a un nuevo obrero, se le asigna una ruta de transporte de personal de acuerdo a su lugar de residencia, existiendo diversas rutas y horarios según el turno y los lugares de residencia para cada maquiladora.

Existen familias donde ambos padres laboran en maquiladora, y coordinan sus turnos para que uno siempre se quede al cuidado de los hijos. En el proceso de relevo de este tipo de situaciones, los niños viajan con uno de sus padres en el autobús de personal. Esto implica que los padres llevan a sus niños muchas veces durmiendo en caso de tener el turno de noche, y realizar el recorrido de una hora y media aproximadamente de ida y otra hora y media de regreso. Durante el viaje los niños generalmente duermen, observan o llevan algún juguete.

3. Las maquiladoras se refieren a fábricas ubicadas en la frontera de México y Estados Unidos donde se ensamblan productos.

Algunas maquiladoras adecuan una pequeña sala cercana a la enfermería o a recursos humanos, donde los niños pueden permanecer mientras los padres hacen el cambio de turno, es decir que, al llegar el autobús esperan con padre durante aproximadamente entre 5 a 15 minutos a que salga el otro para ir de regreso a su casa. Es decir que el cuidado de los hijos se extiende durante el momento del traslado, al no contar con alternativas de soporte para el cuidado de los niños en casa. Las consecuencias de esta situación para algunos es malestar, incomodidad y sueño interrumpido de los niños, pero para otros, es que, frente a la difícil situación, alguno de los padres, generalmente las mujeres, debe dejar de trabajar y hacerse cargo del cuidado de los niños en casa.

FUENTE: Vargas (en prensa)

Conclusiones

Al observar la relación entre movilidad y género a partir de los casos presentados, uno de los primeros elementos que surge es la importancia del cuidado y, en ese marco, la existencia de sistemas de soporte que sustentan la movilidad, especialmente de las mujeres.

En distintas etapas o ciclos de vida, el cuidado como tarea se hace presente. Como se sostuvo anteriormente, esto tiene implicancias relevantes en las prácticas de movilidad, particularmente para las mujeres, situación que ocurre de manera transversal a la posición, independiente de la condición socioeconómica. Si bien ha existido un importante aumento del ingreso de las mujeres a la esfera laboral vinculada a “lo público”, esto no implica necesariamente transformaciones en las responsabilidades que tradicionalmente han asumido en “lo privado”. El cuidado de otros – niños/as, adultos/as mayores, enfermos/as, etc. – sigue siendo asumido mayoritariamente por mujeres, al igual que las labores domésticas. Así, más que transformaciones en los roles tradicionales de género, observamos una actualización de dichos roles, en la cual son fundamentales las estrategias que ponen en juego para sostener su presencia en la esfera pública, la cual está condicionada por sus posibilidades de movilidad.

Una de las estrategias centrales que es posible identificar, corresponde a la búsqueda de soportes que permitan la movilidad. En esto se mezclan dos consideraciones: género y nivel de ingresos. Lo primero apunta a la noción de que si la mujer trabaja, es ella quien debe conseguir su reemplazo en casa, ya que mantiene la responsabilidad del cuidado y de que “todo funcione” en su ausencia. A su vez, no es casual que comúnmente los soportes se personalicen en mujeres que de cierta forma “sostienen” a otras mujeres en sus labores asociadas al ámbito familiar y privado. Esto ocurre tanto en casos donde se cuenta con recursos para pagar (asesoras domésticas, tías de

after school, por ejemplo), como en casos que no (madres, abuelas, hermanas, etc.); como se observa en los relatos presentados.

La segunda consideración reconoce la forma en que los niveles de ingresos permean esta estrategia y sus características. Si bien la estrategia de búsqueda de soportes es transversal a los niveles de ingresos, las mujeres de menores ingresos se enfrentan a una precariedad mayor al no poder financiar un soporte que sustente su ausencia en casa. Deben recurrir a redes que puedan sustentar su ausencia por algunas horas, pero cotidianamente viven la incertidumbre que estos soportes precarios implican. Como se sostuvo anteriormente, en sociedades como la chilena, donde el sistema capitalista permea las distintas áreas de la vida (tanto privada como pública) y el Estado se mantiene ausente de estas temáticas, el cuidado queda a merced de lo que las familias -o más bien las mujeres- puedan resolver.

De esta forma, la capacidad de pago que se tiene determina en gran medida las características del soporte, siendo en los niveles de ingreso medio-alto mucho más flexible y diverso en términos de las tareas a las que se aboca y además más seguro. Este último atributo tiene que ver no sólo con la capacidad de pago al soporte directamente, sino con la forma en que se involucra una serie de objetos que permiten monitorear – cámaras, teléfono – la labor que el soporte realiza. Esto se contrapone a lo que ocurre en los niveles de ingreso bajo, en los cuales el soporte depende casi exclusivamente de las redes de apoyo con que cuentan las mujeres, es de una alta precariedad, menos personalizado y unipropósito (generalmente se aboca al cuidado, sin abordar – por ejemplo – las labores domésticas).

Por otro lado, en cuanto al rol del Estado en esta situación, en Chile no existe una presencia importante del Estado en términos de abordar la complejidad que implica la tarea del cuidado. Si bien se ha avanzado en algunas líneas, como el aumento en la dotación de salas cuna durante los últimos años, las que sin duda son un aporte para las familias más vulnerables; éstas aún son insuficientes y sólo se abocan a una dimensión del cuidado, la primera infancia, sino también en horarios delimitados.

También es relevante destacar el incipiente Subsistema Nacional de Apoyos y Cuidados (Snac), el cual desde el 2015 está dando sus primeros pasos y busca abordar la situación de familias en las cuales existen integrantes con discapacidad y/o adultos mayores con diversos grados de dependencia. A través de la coordinación intersectorial de diversas acciones, este incipiente Subsistema se aboca a apoyar tanto a la familia, como a quienes se encargan del cuidado y a quienes lo requieren (Berner, 2015). Este un primer ejercicio a nivel de Subsistema de Seguridad Social que pone en el centro el cuidado, como una labor que es necesario abordar en el ámbito público. Es de gran relevancia observar de qué manera avanza este Subsistema, en tanto es incipiente y está en sus primeros años de implementación.

A pesar de estos avances, aún hace falta comprender el cuidado y sus implicancias en toda su complejidad, a fin de abordarlo de manera pertinente a las diversas necesidades. En este ámbito, comprender las implicancias de movilidades interdependientes en los estudios urbanos es fundamental, es decir, comprender la espacialización de la interdependencia. Para esto, un análisis de las experiencias diferenciadas de movilidad cotidiana urbana es de gran utilidad. Desde una mirada a las experiencias retratadas en los casos, comprendemos cómo dimensiones esenciales para aprehender la complejidad del cuidado en la ciudad: el ciclo de vida, identificando que no apunta únicamente a los niños y adultos mayores, sino a reconocer las distintas etapas en el ciclo de vida de las personas y las necesidades de cuidado asociadas a éstas. También se hace relevante abordar los roles de género, en tanto el Estado debiese generar políticas que apunten a una redistribución equitativa de la tarea de cuidar a otros. Por otro lado, las redes en las que se mueven las familias, en tanto pueden decir mucho respecto de la toma de decisiones, las necesidades reales y sus niveles de interdependencia.

Finalmente, una de los aspectos más fundamentales en términos de los estudios urbanos y de transporte se refiere a la necesidad de incidir en la forma en que se generan políticas públicas que consideren el cuidado en sus intervenciones, incluyendo: calidad de pavimentos, calles, espacios públicos, e iluminación, recorridos de buses, accesibilidad física a los modos de transporte, localización de servicios e infraestructuras, relación en red de la vivienda con la ciudad y así como vinculación entre uso del tiempo y movilidad en la ciudad.

Referencias Bibliográficas

- BERNER, H. (2015), "El proceso de construcción del Subsistema de Apoyos y Cuidados en Chile". Presentación en Seminario Técnico Cepal-GIZ: Los desafíos de la institucionalidad social en el desarrollo de una protección social universal bajo el enfoque de derechos. Disponible en http://dds.cepal.org/proteccionsocial/actividades/seminario-tecnico-cepal-giz-agosto-2015/docs/Mesa%205_H_Berner.pdf, consultado en 15/11/2017.
- CORTÉS, S. (2011), *Al infinito, y más allá: espacialidad y movilidad en la vida cotidiana de niñas y niños en Santiago, Chile*. Tesis para optar al grado de antropóloga. Chile, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile.
- FIGUEROA, C. & WAINTRUB, N. (2015), "Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público". *Urbe: Revista Brasileña de Gestión Urbana*, 1: 7: 48-61.
- GÓMEZ, J. (2016), *La relación entre movilidad y anclajes: análisis de caso en la comuna de Hue*

- churaba*. Tesis magister en hábitat residencial. Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- GUTIÉRREZ, A. (2009), "Movilidad y acceso: embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires". Resumen extendido. Buenos Aires, *xv Clatpu*.
- HANSON, S. (febrero 2010), "Gender and mobility: new approaches for informing sustainability". *Gender, Place and Culture: A Journal of Feminist Geography*, 1 (17): 5-23.
- HERNÁNDEZ, D. & ROSSEL, C. (2015), "Inequality and access to social services in Latin America: space-time constraints of child health checkups and prenatal care in Montevideo". *Journal of Transport Geography*, 1 (44): 24-32.
- IMILAN, W.; JIRÓN, P. & ITURRA, L. (2015), "Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana". *Antropologías del Sur*, 3: 87-103.
- JIRÓN, P. (2007), "Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile". *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 29 (12): 173-197.
- JIRÓN, P. (2017), "Planificación urbana y del transporte a partir de las relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado". In: RICO, M. N. & SEGOVIA, O. ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad. Naciones Unidas, Cepal (serie Desarrollo Social).
- JIRÓN, P. & ITURRA, L. (2014), "Travelling the journey: understanding mobility trajectories by recreating research paths". In: MURRAY, L & UPSTONE, S. *Researching and representing mobilities*. London, Palgrave Mcmillan.
- JIRÓN, P. & CORTÉS, S. (2011), "Mobile relations, mobile shadows: understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques". Paper presented at International Workshop: The Everyday Life of Multi-Local Families. Munich, Germany.
- MASSEY, D. (1994), *Space, place and gender*. Cambridge, Polity Press.
- MCDOWELL, L. (1999), *Gender, identity and place: understanding feminist geographies*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- MORÁN, J. M. (2006), *Fundamentos del trabajo social: trabajo social y epistemología*. Valencia, Tirant Lo Blanch.
- O'BRIEN, M.; JONES, D. & SLOAN, D. (2000), "Children's independent spatial mobility in the urban public realm". *Childhood*, 3 (7): 257-77.
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2009), "Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia". *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 161-162: 581-598.
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2016), "Mobility of care: introducing new concepts in urban transport". In: SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. & ROBERTS, M. *Fair shared cities: the impact of gender planning*. New York, Routledge.
- SEGOVIA, O. (2016), *¿Quién cuida en la ciudad? Oportunidades y propuestas en la comuna de Santiago (Chile) (LC/L.4127)*. Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal).

SHELLER, M. & URRY, J. (2006), "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning A*, 38 (2): 207-226.

TIRACHINI-HERNANDEZ, Alejandro (2013), "Social effects and quality of service valuation of public transport services". Santiago do Chile, Proyecto, Universidad de Chile.

Resumen

Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago

La movilidad permite analizar cómo, con quién, por dónde y por qué las personas, objetos, ideas, entre otros, se mueven. Esto ha significado que hoy en día resulta claro que no existe una movilidad, sino una multiplicidad de movilidades, con diversas características e implicancias para las personas. Esto resulta particularmente evidente al constatar que la experiencia espaciotemporal diferenciada entre hombres y mujeres, que muchas veces tiene como consecuencia situaciones de desigualdad y exclusión. Sin embargo, aún es necesario ahondar en dar cuenta respecto a estas experiencias diferenciadas. Al observar las prácticas y decisiones de movilidad de hombres y mujeres desde una mirada etnográfica, se puede develar el rol que juega la *interdependencia* en las estrategias de movilidad en ciudades metropolitanas como Santiago, particularmente en cuanto a las implicancias que la movilidad tiene sobre el cuidado en la ciudad.

Palabras-claves: Movilidad cotidiana; Interdependencia; Cuidado; Santiago de Chile.

Resumo

Interdependência, cuidado e gênero: estratégias de mobilidade na cidade de Santiago

A mobilidade permite analisar como, com quem, onde e por que pessoas, objetos, ideias, entre outros, se movem. Não há mobilidade, mas uma multiplicidade de mobilidades, com diferentes características e implicações para as pessoas. Isto é particularmente evidente quando observamos a experiência espaço-tempo diferenciada entre homens e mulheres, que muitas vezes resulta em situações de desigualdade e exclusão. No entanto, ainda é necessário aprofundar a análise dessas experiências diferenciadas. Ao observar as práticas de mobilidade e as decisões de homens e mulheres desde uma perspectiva etnográfica, o papel da interdependência nas estratégias de mobilidade em cidades metropolitanas como Santiago pode ser revelado, particularmente em termos das implicações da mobilidade sobre os cuidados.

Palavras-chave: Mobilidade cotidiana; Interdependência; Cuidado; Santiago do Chile

Abstract

Interdependence, care and gender: mobility strategies in the city of Santiago

Mobility allows analyzing how, with whom, where and why people, objects, ideas, among others move, this has meant that today it is clear that there is no mobility, but a multiplicity of mobilities, with different characteristics and implications for people. This is particularly evident when we observe that the space-time experience differentiated between men and women, which often

results in situations of inequality and exclusion. However, it is still necessary to deepen in giving an account of these differentiated experiences. By observing the mobility practices and decisions of men and women from an ethnographic perspective, the role of interdependence in mobility strategies in metropolitan cities such as Santiago can be unveiled, particularly in terms of the implications that mobility has on care in the city.

Keywords: Daily Mobility; Interdependence; Care; Santiago de Chile.

Texto recebido em 8/1/2018 e aprovado em 16/1/2018.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2018.142245

PAOLA JIRÓN: Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. E-mail: paolajiron@uchilefau.cl.

JAVIERA GÓMEZ es magister en hábitat residencial, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. E-mail: javieragomezl@gmail.com.

