

# La movilidad urbana de las mujeres en dos ciudades colombianas: entre el trabajo de cuidado y la violencia sexual

Recibido: 2021-02-02

Aceptado: 2021-07-28

## Cómo citar este artículo:

Buchely, L. F., Castro, M. V., Arias-Arevalo, S. y Pinzon, M. R. (2021). La movilidad urbana de las mujeres en dos ciudades colombianas: entre el trabajo de cuidado y la violencia sexual. *Revista INVI*, 36(102), 109-126. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000200109>

Los resultados que se reportan en este artículo corresponden al eje Movilidad, del proyecto denominado “La ciudad de las mujeres”, cofinanciado por la Universidad del Norte, bajo la Agenda de Investigación 2016-2018 y la Universidad Icesi.

## Lina Fernanda Buchely

Profesora asociada, Directora del Observatorio para la Equidad de las Mujeres- OEM; Departamento de Estudios Jurídicos, Universidad Icesi, Cali, Colombia [lfbuchely@icesi.edu.com](mailto:lfbuchely@icesi.edu.com)  
<http://orcid.org/0000-0002-0500-3820>

## María Victoria Castro

Profesora de cátedra Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia, [mv.castro226@uniandes.edu.co](mailto:mv.castro226@uniandes.edu.co)  
<http://orcid.org/0000-0002-2309-4922>

## Salome Arias-Arevalo

Coordinadora académica del Observatorio para la equidad de las mujeres- OEM, Universidad Icesi, Cali, Colombia, [msarias@icesi.edu.co](mailto:msarias@icesi.edu.co)  
<https://orcid.org/0000-0001-6938-8849>

## Manuel Ricardo Pinzon

Investigador independiente, Bogotá, Colombia, manuel.  
[pinzon1412@gmail.com](mailto:pinzon1412@gmail.com)  
<https://orcid.org/0000-0001-8813-4131>



## **La movilidad urbana de las mujeres en dos ciudades colombianas: entre el trabajo de cuidado y la violencia sexual**

### **Resumen**

A partir de información recolectada en campo mediante herramientas etnográficas, como observación exploratoria y grupos focales, se analizan algunas experiencias en cuanto a la movilidad de mujeres en Cali y Barranquilla (Colombia). Los hallazgos se ilustran en narraciones tipo que expresan la forma en que ellas se hacen lugar, se resignifican y ejercen resistencia en el espacio público, lo cual controvierte las nociones tradicionales asociadas a las mujeres en cuanto a movilidad. En sus experiencias, la precarización laboral y el papel de la economía de cuidado son determinantes en su relación con la movilidad. Por ello, se proponen algunos ajustes en la política pública en torno a la movilidad y el cuidado en busca de mayor equidad para las mujeres.

**Palabras clave:** feminismo; ciudad; estudios de género; sexualidad; movilidad urbana; Cali; Barranquilla; Colombia.



## Abstract

Experiences of some women in terms of mobility in Cali and Barranquilla (Colombia) are analyzed based on information collected on field, using ethnographic tools such as exploratory observation and focus groups. The findings are illustrated in standard narratives that express the way in which women's experiences take place, resignify themselves and exert resistance in the public space, which contradicts the traditional notions associated with women in terms of mobility. In their experiences, job insecurity and the role of the care economy are determining factors in their relationship with mobility. For this reason, some adjustments are proposed in public policy regarding mobility and care in search of greater equity for women.

## The urban mobility of women in two Colombian cities: between care work and sexual violence

**Keywords:** feminism; city; gender studies; sexuality; urban mobility; Cali; Barranquilla; Colombia.

## Introducción

Catalina inició su relato contándonos que tenía 12 años cuando fue acosada en el sur de Cali mientras se dirigía hacia su colegio. Ella tiene el cabello rubio y unos grandes ojos verdes. Un día cualquiera, cuando caminaba sola por calles solitarias, un hombre mayor —de más de 60 años— en bicicleta la tocó de pies a cabeza. Ella gritó. La reacción de los pocos transeúntes ante su grito de auxilio fue protegerla del riesgo que no podía enfrentar... Catalina necesitaba la protección de otros para movilizarse por la ciudad. ¿Les suena esto familiar? ¿Esta es la experiencia de la mayoría de las mujeres en las ciudades? Todo indicaría que es así es, que somos mujeres indefensas ante una ciudad que nos desea y atropella de miles de maneras posibles.

Es creciente la literatura y las políticas que proponen el sexo y el acoso sexual como centrales para entender la relación entre las mujeres y las ciudades (Baydar, 2012; Caballero, 2013; Capron y Sánchez-Mejorada, 2015; Dunckel-Graglia, 2013; Graglia, 2016; Labrecque, 2010; Pain, 2000; Soto, 2013; Soto Villagrán, 2012, 2014). La característica principal de esta relación es el riesgo: las mujeres somos amenazadas en el espacio público y esto conlleva inequidades y asimetrías en el juego social. Sin embargo, esas asimetrías se limitan a la configuración pública de la sexualidad femenina como factor esencial para construir sentido sobre la inequidad en los espacios públicos (Shore, 2010).

Este vínculo entre la sexualidad femenina y las ciudades tiene tres antecedentes teóricos importantes. El primero se ubica en la dicotomía público-privado y la manera en la que la literatura feminista ha documentado lo doméstico como nuestro espacio por excelencia (Scott, 2008). El segundo tiene que ver con la forma en que lo público subordinó lo privado. Lo público se relacionó entonces con lo político y lo económico (el derecho al trabajo y el derecho al voto) y lo privado con lo íntimo, lo secreto y lo familiar (Olsen, 1993, 2000). El tercero se asocia con la sexualidad femenina y su potencia para construir sentido en torno a los daños que sufrimos las mujeres (MacKinnon, 1989).

Estos tres antecedentes teóricos tienen una relación fuerte. La división del trabajo productivo y reproductivo involucra una realidad especial que segmenta nuestra presencia en espacios públicos y privados (cada uno con su valencia masculina y femenina). Estos espacios además regulan la existencia del sexo como intimidad en las fronteras de lo privado, construyendo lo público como un escenario fundamentalmente no sexual donde, pese a que se produce con miles de dispositivos de saber/poder, el sexo no se practica (Foucault, 2006). A la sombra de ello, la erotización de la dominación esconde las violencias en todos los lugares (MacKinnon, 1989).

En Colombia, la aparición de las mujeres en el derecho guarda delicadamente esa asimetría, esa espacialidad que nos ubica en el mundo de lo privado. La identidad que se construye de nosotras a través de los dispositivos legales está mediada por la espacialidad del hogar y por las imágenes de la familia y la maternidad (Buchely, 2012). No obstante, de manera lenta, las reformas legales de talante feminista han intentado desestabilizar esas fronteras.

Esas reformas pusieron nombre a un fenómeno persistente: la violencia de género. En el 2015, la Encuesta Nacional de Demografía y Salud mostró que las colombianas se enfrentan de manera sistemática al acoso callejero en las diversas ciudades del país. Según sus resultados, el 17,9 % de las encuestadas afirmaron haber sido tocadas o manoseadas sin su consentimiento. Los escenarios donde ocurrieron estos hechos fueron principalmente en el hogar (35,3 %), en la calle (26,6 %) y en el transporte público (17,7 %) (Ministerio de Salud y Protección Social-Profamilia, 2015). En el caso de Barranquilla, según Bandera de la Hoz y Orozco (2018), las mujeres sufren el doble de situaciones de acoso callejero que los hombres. En Cali, según el Observatorio para la Equidad de las Mujeres (OEM, 2019a), las mujeres se sienten inseguras en el transporte público (41,1 %), en el centro de la ciudad (41,9 %) y en las calles en general (57,9 %). Sus principales alternativas de solución ante esta sensación son no salir (27,7 %) o salir acompañadas (24,4 %).

Estos antecedentes teóricos y estadísticos, y su relación con la identidad femenina y sus libertades legales, han tenido un papel importante a la hora de argumentar el acoso sexual como vector principal de la relación entre las mujeres y la movilidad en la ciudad (Cadavid, 2016; Capron y Sánchez-Mejorada, 2015; Dunkel-Graglia, 2013; Graglia, 2016; Kern, 2010; Soto, 2013; Soto Villagrán, 2012, 2014). Como reflejo de lo anterior, el diseño de políticas públicas urbanas en América Latina ha enconado esta relación a través de las iniciativas de *gender mainstreaming* o el diseño de políticas públicas con enfoque de género. En países como Colombia, por ejemplo, el ecosistema institucional dedicado a los enfoques diferenciales que trabajan por la equidad de la mujer aumentó un 200 % durante la década pasada y 2 de cada 5 municipios cuentan con subsecretarías, secretarías u oficinas dedicadas al trabajo por el género y la mujer en sentido amplio (“Diagnóstico para identificar áreas”, 2019). Además, la mayoría de las políticas públicas, las alianzas y los diseños normativos propuestos se basan en que la percepción de seguridad en el espacio público es una condición indispensable para garantizar la igualdad de acceso por parte de todas las personas (Alta Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, 2012; Proyectamos Colombia SAS, 2015). El problema es que, al concentrarse en la seguridad -entendida como ausencia de acoso y violencia sexuales contra las mujeres en el espacio público- la mayoría de las iniciativas esconden e invisibilizan las demás necesidades de las mujeres que habitamos las ciudades, al tiempo que promueven identidades femeninas frágiles que requieren ser acompañadas, tuteladas y vigiladas en sus recorridos por la ciudad. Justamente lo que nos comunicó Catalina en su relato.

Frente a esto, existe otra veta de la literatura que ya no se centra en la seguridad sino en la movilidad, el trabajo y el cuidado como determinantes de la diferencialidad de experiencias de ciudad entre hombres y mujeres. La violencia en las calles genera que las mujeres nos movamos menos, que circulemos solo a determinadas horas, que gastemos más en desplazarnos y que tengamos menos libertad al decidir por donde movilizarnos, entre muchas otras restricciones. En un estudio de caso en Ciudad de México, Amy Graglia (2016), por ejemplo, establece esta relación al explicar cómo la violencia y el acoso sexual contra las mujeres es un impedimento para la movilidad. Es, por la misma ruta, también un obstáculo para la confianza, el sentido de posibilidad, las aspiraciones y el crecimiento personal de las mujeres.

Definitivamente el espacio no es una entidad *a priori* homogénea y neutral que antecede a los sujetos, sino que emerge como resultado de un proceso de producción continua. En ese sentido, el espacio violento, como lo reportan investigaciones como las de Graglia, se convierte en una limitación para la autonomía de las mujeres.

Las ciudades de las mujeres son, a causa del miedo al acoso, más pequeñas, más cortas (porque no pueden transitarse de noche, por ejemplo) y sistemáticamente más costosas que las de los hombres. Este costo se hace exponencial cuando consideramos, por ejemplo, la mayor carga de trabajo de las mujeres, teniendo en cuenta sus labores productivas y reproductivas.

En el marco de este debate entre el feminismo radical, que convierte en central la problemática de la violencia sexual en la relación entre género y espacio público, y las tendencias emergentes que invitan a contemplar otras alternativas, el objetivo de este artículo es analizar las percepciones de algunas mujeres sobre la movilidad en Cali y Barranquilla (Colombia) y ver cómo estas reconfiguran su experiencia del espacio público urbano. El texto está organizado en introducción y tres apartados. El primero expone las delimitaciones metodológicas de la investigación; el segundo presenta los resultados a través de los relatos tipo de tres mujeres, narrados como experiencias singulares de ciudad que controvierten las nociones tradicionales asociadas a las mujeres en cuanto a movilidad<sup>1</sup>; el tercer apartado expone las reflexiones finales, entre las que sugerimos ejercicios de política pública que podrían resultar como reformas incrementales de la equidad y el bienestar de las mujeres en las dos ciudades, concentrándonos en los ejes de movilidad y trabajo de cuidado.

## Delimitaciones metodológicas

Este trabajo es parte de un proyecto más extenso denominado “La ciudad de las mujeres”, que busca hacer un diagnóstico de la equidad de género en dos ciudades colombianas, Barranquilla y Cali, en torno a cuatro ejes: trabajo, ocio, bienestar y movilidad. Aquí se presentan algunos de los resultados relacionados con el último eje. Para abordarlo metodológicamente se combinan estadísticas descriptivas que los autores derivan de encuestas propias del Observatorio para la Equidad de las Mujeres (OEM) -en el cual trabajan- con varias herramientas etnográficas, como observación exploratoria y grupos focales desarrollados entre el 2017 y el 2019. Para comenzar el trabajo de campo, se realizaron cinco observaciones exploratorias en estaciones críticas de transporte público (aquellas que reportan mayor cantidad de usuarios) en las dos ciudades entre las 4:00 a.m. y las 10:00 p.m. Con base en esto, se identificaron actores clave para organizar el ejercicio etnográfico con los grupos focales.

Esas observaciones permitieron identificar que mientras los hombres frecuentan los medios de transporte en las horas conocidas como *pico* (que marcan el inicio y fin de la jornada laboral regular), el uso de las mujeres permanece constante e incluso presenta otros horarios de agitación: siempre anteriores a las horas pico tradicionales. La figura 1, capturada durante las observaciones exploratorias, muestra esta feminización de los horarios.

<sup>1</sup> Cuando hablamos de nociones tradicionales asociadas a las mujeres, nos referimos a estereotipos de género, normalmente vinculados con la mujer-madre, mujer-cuidadora, mujer-pasiva, mujer-nutricia (Cook y Cusack, 2010).

**Figura 1.**

*Estación Portal de Soledad, Masivo de Barranquilla, 25 de noviembre del 2017, 2:37 p.m.*



Fuente: fotografía tomada por María Fernanda Molinares

Los resultados que acá se presentan se basan en la información obtenida en 10 grupos focales organizados con mujeres de los estratos 1, 2 y 3, todas ellas trabajadoras, la mayoría en el sector informal, en las ciudades de Barranquilla y Cali. Las 67 participantes fueron entrevistadas sobre los mismos temas: uso de transporte público, horarios, medios y destinos; sentimiento de satisfacción o frustración en cuanto al uso y disfrute de

los bienes y servicios del espacio público; relación de la movilidad con el mundo del trabajo y relación de la movilidad con el bienestar. Sin embargo, por delimitación, para este artículo solo nos enfocamos en los dos últimos.

Los datos se analizaron con técnicas libres de codificación e interpretación de los materiales y evidenciaron la persistencia de ciertas historias y patrones en las mujeres de las capas bajas y medias bajas. Por esa razón, se recurre a las narraciones tipo<sup>2</sup> para poder capturar esas historias de la vida que reaparecían en diversas voces. Esta estrategia permite simplificar los datos, gestionarlos con mayor eficiencia y presentarlos de forma más concisa sin que las experiencias realmente dicientes pierdan su acento. Además, responde a un objetivo estético y narrativo. Consideramos que es novedoso llevar las categorías extraídas de las conversaciones con las participantes en los grupos sociales a un siguiente nivel de análisis, un nivel en el que pudiéramos construir narrativas representativas y atractivas para cualquier lector y que les permitiera entender todos los diferentes escenarios en los que la mujer se concibe a partir de la movilidad en la ciudad como reales o, al menos, verosímiles. En consecuencia, los resultados se presentan mediante tres relatos ficticios, cada uno construido en torno un solo personaje (Ana, Débora y Teresa), pero que representan la experiencia de varias de las participantes. Todos los nombres, apellidos y evidencias directas a su existencia han sido alterados o eliminados.

Este trabajo se cataloga como feminista en la medida que enfatiza la preocupación por la igualdad de las mujeres en el centro de la discusión y busca, en el mismo despliegue de la metodología, un reconocimiento de la mujer y su dignidad. Así, las interacciones en los grupos focales buscaron que las mujeres se reconocieran como sujetas de derechos, al mismo tiempo que identificaran los mayores costos que asumen en el juego social por su sexo (Moral Espín, 2012; Rodríguez e Ibarra, 2013).

## Relatos de movilidad y ciudad

### ANA: PROVISIÓN Y SEXUALIDADES NO HETERONORMADAS EN LAS CALLES

Ana es barranquillera y labora hace cinco años como mototaxista. Este trabajo es una forma de huir del que era su único destino: ser una empleada doméstica de una familia de clase alta. Tiene 29 años y dos hijas pequeñas, de 5 y 7 años. Vive en el barrio Barranquillita, un sector popular ubicado en una zona marginal de la ciudad que aún no ha terminado de legalizarse.

2 Esta forma de describir los hallazgos está inspirada en la estrategia narrativa y estética que empleó Nora Strejilevich (2018) en su libro *Una sola muerte numerosa*. Esta estrategia fue apropiada en las ciencias sociales, sobre todo en la antropología social. La conocimos en el trabajo de Gabriela Recalde (2019) sobre víctimas del conflicto armado en Colombia.

Ana cuenta que en su trabajo debe afrontar diversos obstáculos diarios. Sus compañeros mototaxistas y sus vecinos la acusan —de forma violenta— de ser lesbiana, como lo hacen también con varias de sus compañeras, quienes son expulsadas de las esquinas de trabajo o son golpeadas mientras hacen los recorridos. Pese a ello, según relata, la independencia que gana con la moto compensa los riesgos que corre: puede recoger a sus hijas, estar más cerca de ellas, tener horarios flexibles, ir a la casa en caso de cualquier eventualidad y servirle a su familia. Ella hace las carreras de sus hermanas, de los hijos de sus primas, de su madre cuando va al médico o de las vecinas urgidas del barrio. Además, cuenta con la confianza de muchas personas que prefieren su servicio por ser mujer: tiene contratos a largo plazo para llevar y recoger a varios niños en colegios y escuelas, y lo mismo hace con varias de sus amigas, a quienes les ofrece facilidad en el pago (a plazos, posterior, en especie). Esta clase de opciones en su servicio han hecho que su trabajo en el mototaxi sea un éxito.

Ana es lesbiana. Su moto le permite ver a su pareja con frecuencia. Sus hijas se enteraron hace poco de su orientación sexual y han venido aceptándolo, por lo que aún no viven juntas. Lidar con la posibilidad del rechazo y su trabajo ha sido un reto. Cuenta que este hecho es, como se mencionó, la principal causa de la violencia que siente en las calles, como si las piedras o los insultos buscaran ponerla en su lugar para esconderla en el espacio privado del que ha salido para ser proveedora, para disfrutar su agencia y para construirse como una identidad no heteronormada.

La sexualidad para ella no es un riesgo. No menciona en sus relatos el peligro de “ser violada” y enfrenta su miedo controlando su alteridad por los beneficios que recibe: su independencia, su solvencia económica y el poder que siente en su moto. Por el contrario, su aparente masculinidad ha sido construida para controlar lo que antes detectaba como un riesgo. Ser la “mujer tradicional”, débil, pasiva, la condenaba a la vulnerabilidad. Su identidad, en cambio, la ayuda a enfrentar eso que parecía hacerla débil: las calles, los motos, los choferes. Ana se construyó como una “mujer masculina” justamente para resistirse al lugar común de las mujeres, a la ausencia de poder y la victimización. Una falda o un pantalón ajustado la hacen sentir vulnerable en el momento en el que sale a la calle; un pantalón ancho y el ruido de su moto, invencible. Esta identidad subversiva le permite amenazar antes que ser amenazada y construir espacios de poder y de lucha en los que resignifica las características de lo femenino navegando las identidades como atraviesa las calles: de lo masculino, el poder; de lo femenino, el cuidado.

## **DÉBORA: EL CAPITAL ERÓTICO Y EL USO PRAGMÁTICO DE LA SEXUALIDAD**

Débora trabaja hace cinco años en un banco reconocido de Cali que le impone horarios estrictos y uniformes innegociables: minifaldas pequeñas y blusas angostas. Ella es madre de dos hijos: Pablo y Santiago, de nueve y 12 años, a quienes deja con su madre para poder trabajar. Su moto —de nuevo aquí aparece como un elemento de emancipación— es el medio de transporte que le permite ganar tiempo para llegar a jugar con los niños, dice, y ahorrar dinero cuando se desplaza por la ciudad. La tiene hace quince años, así que casi la mitad de su vida ha estado en travesías motorizadas. Para ella, los riesgos asociados con la moto (accidentalidad, inseguridad) se compensan con los beneficios que recibe de ese medio de transporte (independencia, tiempo para sus hijos, ahorro y velocidad).

Débora se reconoce como una mujer bonita. No le incomodan los sensuales atuendos que le entregan como uniformes; siempre los usa agradecida porque le permiten ahorrar tiempo y dinero: siempre sabe qué debe ponerse y no tiene que gastar en vestuario. Además, cuenta emocionada las historias en las que esa minifalda le ha “servido” de manera efectiva. Ella hace un uso estratégico de su sexualidad que le ha generado varios réditos: la ha protegido de pagar multas de tránsito, “porque los policías no pueden resistirse ante unas piernas o una madre”, tal como ella misma lo cuenta. Este uso estratégico también la ha exonerado de pagar peajes, le ha regalado pasajes de bus y le ha perdonado rayones de carro. Débora “negocia” en esos términos y gana. Gana en tiempo, en esfuerzos, en comodidad.

Eso sí, ella sabe protegerse. Fácilmente da cuenta de qué posiciones debe asumir su cuerpo en el espacio público para no ser acosada y usa estratégicamente esa información. También usa a su favor el WhatsApp y otras redes sociales: les avisa a su madre y amigos cada movimiento, cada trayecto. “¡Una nunca sabe!”, dice.

Débora es soltera. Hace pocos meses comenzó a usar la aplicación Tinder<sup>3</sup>: match, chat, meet para buscar encuentros sexuales ocasionales. Según nos cuenta, la aplicación puede ser tramposa porque no “hace los filtros suficientes”, refiriéndose a la clase social y su relación con el espacio. Teniendo en cuenta esto, siempre activa el Tinder no desde su barrio (situado al suroriente de Cali<sup>4</sup>) sino en su trabajo, donde la selección, para ella, “mejora” (el banco queda ubicado en un centro comercial al norte de Cali, cercano a varios sectores exclusivos de la ciudad). Para Débora, como Tinder ubica a las personas que tienen la aplicación de acuerdo al punto geográfico en donde se activa, es clave conectarse en un buen barrio para mejorar la selección y dar con buenos candidatos. Este uso de Tinder muestra cómo Débora no solamente no es una víctima en la ciudad, sino que recurre a su conocimiento sociogeográfico para optimizar sus relaciones erótico-afectivas. La ciudad no usa a Débora. Es claro que Débora domina la ciudad.

## TERESA: LA HISTORIA DE LAS MUJERES EN EL ENCIERRO

Teresa es una empleada doméstica que trabaja como interna en uno de los barrios más exclusivos de Barranquilla. Estos suburbios, ubicados en zonas recientemente densificadas, se han masificado en los últimos 10 años. Nadie llega ahí sin carro, no hay cobertura del transporte público y tampoco andenes para caminar. Sus hijos ya son mayores, tienen 30 y 34 años, y ambos ya la hicieron abuela. Trabaja desde hace 21 años en la casa de la familia Rodríguez y sale solo dos domingos al mes a ver a su familia. Ella decidió que era mejor trabajar duro para ganar la plata suficiente para que sus hijos pudieran estudiar, mientras vivían con su hermana. Paradójicamente, dice, se ha convertido en la tía de sus propios hijos y ninguno de los dos terminó la carrera universitaria. Se condenaron al barrio y a los trabajos informales temporales. Ambos se dedican al

3 Tinder es una famosa plataforma digital en el que hombres y mujeres interactúan motivados por la atracción física y sexual que sienten a partir de las fotos que publican.

4 El barrio de Débora es un barrio popular, de estrato 2, situado frente a la avenida Panamericana, detrás de la estación de policía conocida como “Puerto Rellena”.

negocio del transporte pirata y ninguno estudió la ingeniería que le prometieron cuando eran niños. Pese a ello, no se arrepiente. “Hice lo que pude”, dice.

Aun en sus días libres, Teresa sale poco. No le gusta, la molesta, la cansa, la frustra. Es mucho tiempo en vueltas, pudiendo quedarse en casa, en la “casa de su patrón” —como la llama—. Cuando le preguntamos sobre el riesgo de acoso sexual en el espacio o el transporte públicos nos respondió en medio de risas: “nunca me ha pasado”. En realidad, sale poco. Vive encerrada en una unidad residencial inmensa a las afueras de la ciudad, con acceso a mayores beneficios de los que tendría en su casa: un verde exuberante, el sonido del río, animales silvestres. Para ella, el costo del encierro lo paga la tranquilidad del espacio: “Soy pobre pero vivo como rica, así sea trabajando”.

Sus rutinas están cargadas de monotonía. Lo público le resulta más que esquivo, extraño y ajeno. No le gusta la calle, como ella misma dice, y sus días está marcados por la observación y el cuidado riguroso de la vida ajena: la de sus patronas, esa que se sabe mejor que la suya y por la que siente orgullo y agradecimiento. Cuenta despacio cómo es eso de servir, de no estar estando, del secreto de darles intimidad a los patronas mientras se convive en la misma casa. Lo bueno de esto es que “ya es de la familia” y entonces sale los domingos en carro con ellos, va de vacaciones con ellos, se mueve con ellos. El precio, por supuesto, es que no descansa nunca, trabaja siempre, pero como ella dice: “a veces hay que aceptar que el trabajo es la casa y la casa es el trabajo”.

## Trabajo, cuidado y exclusión en el espacio público

Estas tres narraciones tipo muestran que mujeres trabajadoras como Ana, Débora y Teresa no necesariamente reportan la violencia sexual o el acoso como un determinante de su relación con la movilidad y la ciudad. Son el trabajo de cuidado y la precarización laboral los temas que se ubican en los lugares más visibles de sus preocupaciones. Es decir, antes que paralizarse frente a la posibilidad de un hostigamiento erótico callejero, las mujeres con las que hablamos en los grupos focales sugieren que el espacio público, específicamente la movilidad en él funciona como un escenario de resignificación y resistencia de los roles tradicionales atribuidos al género (Simone, 2018). Ellas dominan la ciudad porque tienen la necesidad de vincularse con mercados laborales formales o informales para ofrecer cierto bienestar a su familia.

Ana podría representar a miles de mujeres en Cali y Barranquilla que optan por trabajos precarizados para cumplir con sus tareas de trabajo doméstico y de cuidado; también al 79 % de las mujeres de Cali, por ejemplo, que se dedican la mayor parte de su tiempo al trabajo remunerado y al no remunerado (OEM, 2019a). Según datos del OEM (2019a), en Cali el 56 % de las mujeres empleadas no tiene contrato laboral. En esta misma línea, de cada 100 mujeres, 27 se dedican exclusivamente al trabajo del hogar, 21 están buscando empleo, 17 son independientes y solo 11 tienen una vinculación laboral formal. Así, pensar la movilidad de las mujeres requiere tener en cuenta que esta se encuentra atravesada por su trabajo no remunerado en el hogar.

Por otra parte, la experiencia de Ana logra potenciar los beneficios que se asocian con su rol como mujer: la confianza de sus clientes en el mototaxi, las redes familiares que le permiten tener una clientela fija y la flexibilidad de su trabajo que le posibilita asumir y estar presente en su rol reproductivo. Además, representa y dota de significado lo que para ella es una “mujer masculina”: el uso del mototaxi, la competencia con sus compañeros y la ausencia del miedo en el espacio público; la fuerza que le entregan la velocidad y el ruido, algo que socialmente asociamos con las construcciones masculinas. Este hallazgo encuentra eco en las investigaciones que ha desarrollado al respecto el Transport Gender Lab del Banco Interamericano de Desarrollo. Este, en una investigación reciente, muestra cómo los estereotipos de género afectan de manera directa la movilidad en otra ciudad colombiana: Bogotá (como se cita en Montoya-Robledo *et al.*, 2020). Por ejemplo, la investigación sostiene que los estereotipos que vinculan lo débil con lo femenino hacen que la movilidad de las mujeres sea más lenta y menos eficiente, en parte porque los diseños de vías, rutas y trayectos no toman la experiencia de la mujer como experiencia tipo.

Débora, por su parte, ilustra cómo las mujeres hacen uso de la sexualización de sus cuerpos para dirigir las experiencias en los ámbitos públicos (movilidad o trabajo productivo) en beneficio propio; también que el espacio y su conexión con la clase es fundamental para entender las relaciones que se desarrollan en la ciudad. En efecto, una investigación desarrollada en la ciudad de Medellín revela cómo las mujeres despliegan varias tácticas de seguridad particulares para sobrevivir en el espacio público (Montoya, 2019). Así, movilizarse acompañadas, usar los medios de transporte solo a determinadas horas o recurrir a transportes alternativos como los piratas o los Ubers son maneras con las cuales las mujeres enfrentan el riesgo de la falta de seguridad en el transporte público. Por otro lado, Débora también sugiere la importancia de las redes de cuidado cuando se trata de tener trabajos formales: a sus hijos los cuida su madre y ella navega la ciudad en moto para ir y venir en menos tiempo.

Por último, la experiencia de Teresa nos habla de la inmovilidad en las nuevas lógicas del trabajo de cuidado y nos recuerda cómo, de muchas maneras, la movilidad también puede implicar autonomía (Farmer, 1996). Teresa no se mueve, pero al mismo tiempo cuenta sin quererlo muchas nostalgias y tristezas: la distancia de sus hijos, la cercanía a la familia ajena, la persistencia de su trabajo. La movilidad en esta historia es reveladora por las ausencias que delata: no moverse es no disfrutar, no vivir, no estar cerca de lazos y conexiones que nos hacen humanos (la familia, los amigos, el barrio). Ana y Débora se sienten poderosas cuando se movilizan en la moto; Teresa padece la ausencia de ese poder, que resignifica como sacrificio y entrega al trabajo.

Este hallazgo en torno a la especial vulnerabilidad de las trabajadoras domésticas en cuanto al transporte en Colombia también lo abordan otras investigaciones. Por ejemplo, Montoya y Escobar (2020) muestran como las mujeres con empleos vulnerables, como las empleadas domésticas, asumen mayores costos en el transporte: sus viajes son más largos; los trayectos son más intrincados; sus vínculos con el transporte público son inevitables y, como si fuera poco, su movilizarse representa más en el ingreso total de estas mujeres que en el de cualquier trabajador promedio.

Ana, Débora y Teresa manifiestan problemáticas que afrontan las mujeres cuando se movilizan por la ciudad y que a veces pasan desapercibidas: la precariedad del trabajo, la informalidad de su labor y la sobrecarga

del trabajo de cuidado, en la que la carga relacionada con los dependientes (hijos, padres) determina sus decisiones en su vida cotidiana. Ana se dedica al mototaxismo porque facilita el contacto con sus hijas y le permite de alguna manera cuidar a sus familiares al transportarlos como parte de su trabajo. Débora recurre a este mismo medio de transporte porque puede llegar más temprano al trabajo y a la casa, maximizando el tiempo de estadía con sus hijos. Teresa renunció a la movilidad para poder vivir mejor y poder ofrecerle una mejor vida a su familia. Todas ellas, de manera recurrente, reportan a sus madres, hermanas y familiares como las personas que cuidan a sus dependientes en las ausencias. Es decir, estas tres mujeres tienen redes privadas de cuidado que les permiten distribuir esta carga.

Estos datos cualitativos se soportan con las cifras oficiales. Por ejemplo, el Departamento Nacional de Estadística de Colombia reveló que la tasa de desempleo para enero del 2019 fue de 12,8 %. La brecha de género en desocupación también aumentó hasta los 7,1 puntos porcentuales, es decir que mientras que los hombres desempleados llegaban al 9,8 %, las mujeres al 16,9 %, cifra preocupante, si se tiene en cuenta que en Colombia la población es mayoritariamente femenina y que las mujeres están más calificadas que sus pares hombres (Departamento Nacional de Estadística de Colombia [DANE], 2017). Estos datos deben cruzarse con las mediciones privadas de informalidad, como las del OEM (2019a), que hablan, por ejemplo, de un 73,0 % de feminización del trabajo informal en las principales ciudades de Colombia (OEM, 2019b). Sin embargo, quizá el mayor problema es el trabajo de cuidado. Su primera medición, realizada entre 2013 y 2014, arrojó que estas actividades de cuidado equivalen al 21 % del PIB (DANE, 2017). En mediciones de 2017, se muestra que las mujeres asumimos en promedio un 75% del trabajo de cuidado.

El hecho de que el miedo de las mujeres a la posibilidad de ser víctimas de delitos sexuales en las ciudades haya sido el foco de la mayoría de la literatura que se pregunta por la regulación de los espacios públicos ha invisibilizado que la discriminación de las mujeres en las ciudades no solo es producto del sexo y el acoso sexual. Por el contrario, esa discriminación tiene mucho que ver con la carga de trabajo desigual que asumimos y la asimetría en el acceso al mercado laboral formal. Por esto, es necesario pensar, desde otros enfoques, por el modo en que los espacios urbanos configuran las relaciones de poder que permean y determinan la forma en que las mujeres se entienden y se desenvuelven en determinados contextos. Esto no quiere decir que las reacciones frente a las violencias de género en la ciudad no sean importantes. Todo lo contrario. Con miras a la construcción de políticas públicas, la prevención y la protección de las violencias de género deben conjugarse con otras preocupaciones de las mujeres, como el trabajo de cuidado, para llegar a acuerdos más comprensivos.

## Reflexiones finales

Como parte de la reflexión final, se sugieren algunos ajustes a las políticas públicas que proponen salidas articuladas a las tensiones en la movilidad derivadas de la precarización laboral de las mujeres y del papel de la economía del cuidado en sus experiencias de movilidad. Se trata del reconocimiento de la movilidad en las asignaciones laborales y la implementación de los sistemas distritales de cuidado.

El problema de la movilidad y el precario capital temporal de las mujeres ha sido documentado por varias investigaciones empíricas en Colombia (Amaya-Castro y Palacios, 2019). Tal y como lo relatan las historias de Ana, Débora y Teresa, los trayectos de las mujeres son más intrincados por su relación con el trabajo no remunerado. Es decir, permanecen en constante contacto con el lugar de su residencia, lo que marca una diferencia con los hombres, quienes tienen trayectos más planos, más directos y menos intrincados (Baucells *et al.*, 2017; Cebollada y Miralles-Guasch, 2009; Hanson, 2010). Las ciudades han sido diseñadas para conectar destinos con usuarios tipo, usualmente delineando la experiencia masculina. Así, los centros de producción, servicio y comercio (nichos de empleo para los habitantes de ciudad) se enlazan con zonas residenciales de manera lineal. Pero: ¿qué pasa con los recorridos sinuosos de mujeres que como Ana o Teresa no están vinculadas al mercado laboral formal y trabajan conectando puntos ubicados en centros residenciales? Su resultado es un aumento exponencial del *commute* o tiempo de transporte.

El Banco Mundial a comienzos del siglo alertó sobre el valor económico del *commute* (Bento *et al.*, 2003) y el Parlamento Europeo ya mostró ejercicios de regulación concretos (Parlamento Europeo, 2008, art. 2), en los que reconocen el tiempo de desplazamiento como tiempo “laborado”. Es decir, como trabajo. En una medida que tiene un alto potencial para combatir las brechas de género (aunque inicialmente se planteó para proteger a trabajadores móviles masculinos), el reconocimiento del *commute* daría a Ana, Débora y Teresa un alivio en sus cotidianidades, al aligerar sus horarios y flexibilizar las cargas derivadas de la combinación entre trabajo productivo y reproductivo. Este reconocimiento permitiría alivianar la tensión de las mujeres en términos del tiempo y de sus condiciones materiales: desde la doble jornada, la pobreza de tiempo y la feminización de la pobreza. El registrar estos tiempos implica poner en el centro de la discusión pública el aporte de la economía del cuidado y la sobrecarga de trabajo de las mujeres para el sostenimiento del sistema económico, político y cultural de nuestra sociedad.

Por otro lado, existen las alternativas de reforma sobre lo que se ha denominado “sistemas de cuidado”. Las políticas públicas de cuidado pueden tomar dos enfoques. El primero mediante intervenciones para organizar el cuidado de personas bajo la responsabilidad de aquellos individuos vinculados al mercado de laboral; el segundo a través de políticas sociales que fortalecen los mecanismos de cuidado tales como los sistemas educativos, de salud y programas dirigidos para el apoyo de la maternidad y la crianza (Pautassi, 2015).

Pero ¿qué es en concreto un sistema de cuidado y cómo se relaciona con los esquemas urbanos? Esta iniciativa reconoce el cuidado como una prestación situada que se desarrolla en un contexto preciso: la ciudad. Por

ello, a través de mesas intersectoriales de cuidado, busca promover políticas públicas subnacionales que se encarguen de promocionar las tres R: reconocer, reducir y redistribuir la carga de cuidado (Esquivel, 2011). El reconocimiento tiene que ver con el ejercicio estadístico de medición del trabajo reproductivo, con la utilización, por ejemplo, de encuestas de uso de tiempo que muestren la dimensión del trabajo de cuidado diferenciada por espacios. La reducción del trabajo de cuidado implica hacernos consciente de su carga, enfocando esfuerzos en la disminución del trabajo emocional y reproductivo que asignamos a otras personas. Y finalmente, la redistribución tiende a establecer espacios con diamantes de bienestar. Estos diamantes generan esquemas de corresponsabilidad entre el estado, el mercado, las familias y la comunidad, haciendo microdistribuciones entre hombres y mujeres.

Estos ejercicios generales se concretan en programas sociales que ya conocemos: jardines infantiles comunitarios; redes de cuidadores y cuidadoras para niños, enfermos y personas de la tercera edad; inversión del estado en profesionalización de esquemas de cuidado responsable y la preocupación específica por la retribución de valor a las cuidadoras no pagas. Esta preocupación por la equidad y la conciencia de la asimetría de distribución de la carga de cuidado entre hombres y mujeres ha llevado a proponer, por ejemplo, la existencia de un sistema universal de seguridad social para mujeres (de forma exclusiva) que garantice coberturas amplias en salud y pensión (Benavente y Valdés, 2014).

Tener un sistema de cuidado realmente impactaría las experiencias de la ciudad de mujeres como Ana, Débora o Teresa como representaciones tipo de las mujeres trabajadora de estratos 1, 2 y 3 que participaron en los grupos focales. La existencia de todas ellas está alterada por la carga de cuidado: Ana debe mezclar sus tareas productivas con las de cuidado, Débora elige transportes más expeditos y narra su movilidad para llegar rápido a encontrarse con sus hijos y Teresa no habita la ciudad porque habita la casa de otra persona, haciendo sus tareas domésticas. Si entendemos el cuidado como todo aquello que realizamos para el bienestar humano, propio y ajeno, el trabajo por mantenerlo es algo que el estado ha endilgado sistemática y gratuitamente a las mujeres. Tener ciudades que conecten el cuidado y el movimiento, en clave de género, implica una real mirada diferencial a los espacios urbanos.

Movilidad y cuidado son entonces dos alternativas fundamentales para atender los problemas que nos señalan las experiencias de Ana, Débora y Teresa mientras navegan la ciudad. El reto es hacer políticas públicas que piensen el espacio de la ciudad como herramienta para la justicia. Si los espacios son administrados de manera diferencial, ateniendo a lo que las narraciones de las mujeres advierten, seguramente sus contextos de vida serán más equitativos.

## Agradecimientos

Queremos agradecer a nuestras estudiantes Paola Pereira, Rosa Elvira Castellanos, Ivy María Bonilla, María Fernanda Molinares, Carolina Plazas, Camila Pérez, Gloria Jaimes y Emily Sosa por su asistencia invaluable en este proyecto. Este artículo se fortaleció gracias a las discusiones con ellas y con nuestros amigos y colegas.

## Referencias bibliográficas

- Alta Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer. (2012). *Lineamientos de la política pública nacional de equidad de género para las mujeres*. Bogotá.
- Amaya-Castro, J. y Palacios, D. (2019). Transporte, capital temporal y género. *Revista CS*, (nro. esp.), 49-78. <https://doi.org/10.18046/recs.iEspecial.3236>
- Bandera de la Hoz, A. y Orozco, M. J. (2018). #MeToo: muévete segura, mujeres y transporte público [proyecto de grado, Universidad de la Costa]. <https://repositorio.cuc.edu.co/handle/11323/307>
- Baucells, N., Moreno, C., y Arce, R. (2017). Smart mobility and smart environment in the Spanish cities. *Transportation Research Procedia* (24), 163-170. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.084>
- Baydar, G. (2012). Sexualised productions of space. *Gender, Place & Culture*, 19(6), 699-706. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2012.675472>
- Benavente, C. y Valdés, A. (2014). *Políticas públicas para la igualdad de género. Un aporte a la autonomía de las mujeres*. CEPAL.
- Bento, A., Cropper, M., Mobarak, A., y Vinha, K. (2003). *The impact of urban spatial structure on travel demand in the United States*. Policy Research Working Papers. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-3007>
- Buchely, L. (2012). El precio de la desigualdad. Análisis de la regulación del trabajo doméstico desde el DDL. *Estudios Socio-Jurídicos*, 14(2), 107-143.
- Caballero, L. (2013). *Guía para la integración de la perspectiva de género en los sistemas de transporte urbano que optimizan la movilidad*. BID.
- Cadavid, L. (2016). Ser mujer y habitar la ciudad. *Papel de Colgadura. Vademécum Gráfico y Cultural*, 14, 50-58.
- Capron, G. y Sánchez-Mejorada, C. (Coords.). (2015). *La (in) seguridad en la metrópoli: territorio, securización y espacio público*. Universidad Autónoma Metropolitana.
- Cebollada, A. y Miralles-Guasch, C. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de Asociación de los Geógrafos Españoles*, (50), 193-216.
- Cook, R. y Cusack, S. (2010). *Estereotipos de género. Perspectivas legales tradicionales*. Profamilia.
- Departamento Administrativo Nacional Estadístico. (2017). Informe de la gran encuesta integrada de hogares de mercado laboral. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo#informe-de-la-comision-de-expertos-del-mercado-laboral>
- Diagnóstico para identificar áreas de oportunidad de incidencia en políticas públicas para el Observatorio de Equidad de las Mujeres en el departamento de Valle del Cauca, Colombia. (2019). IEXE, Fundación wwb Colombia, Universidad ICESI, OEM. [https://oemcolombia.com/wp-content/uploads/2021/01/Diagno%CC%81sticoOEM\\_VF\\_29.07.2019.pdf](https://oemcolombia.com/wp-content/uploads/2021/01/Diagno%CC%81sticoOEM_VF_29.07.2019.pdf)
- Dunckel-Graglia, A. (2013). *Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres*. *Revista de Estudios de Género. La ventana*, 4(37), 148-176.
- Esquivel, V. (2011). *La agenda de cuidado en América Latina: poniendo al cuidado en el centro del debate*. PNUD. [https://www.americaingenera.org/es/documentos/Atando\\_Cabos.pdf](https://www.americaingenera.org/es/documentos/Atando_Cabos.pdf)
- Farmer, P. (1996). On suffering and structural violence: A view from below. *Daedalus*, 125(1), 261-283.

- Foucault, M. (2006).** *Historia de la sexualidad v. 1 La voluntad de saber*. Siglo XXI.
- Graglia, A. D. (2016).** Finding mobility: women negotiating fear and violence in Mexico City's public transit system. *Gender, Place & Culture*, 23(5), 624-640. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2015.1034240>
- Hanson, S. (2010).** Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Kern, L. (2010).** Selling the "scary city": gendering freedom, fear and condominium development in the neoliberal city. *Social & Cultural Geography*, 11(3), 209-230. <https://doi.org/10.1080/14649361003637174>
- Labrecque, M. F. (2010).** Transversalização da perspectiva de gênero ou instrumentalização das mulheres? *Revista Estudos Feministas*, 18(3), 901-912. <https://doi.org/10.1590/S0104-026X2010000300015>
- Ley 1257 de 2008.** Ley por la cual se dictan normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres, se reforman los Códigos Penal, de Procedimiento Penal, la ley 294 de 1996 y se dictan otras disposiciones. 4 de diciembre de 2008.
- MacKinnon, C. A. (1989).** *Toward a feminist theory of the state*. Harvard University Press.
- Ministerio de Salud y Protección Social-Profamilia. (2015).** *Encuesta nacional de demografía y salud*.
- Montoya, V. (2019).** "Uno se resigna a que el transporte es así": trabajadoras domésticas sindicalizadas atravesando Medellín. *Revista CS*, (nro. esp.), 77-110.
- Montoya, V. y Escobar, G. (2020).** Domestic workers' commutes in Bogotá: Transportation, gender and social exclusion. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 139, 400-411. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.07.019>
- Montoya-Robledo, V, Montes Calero, L., Bernal Carvajal, V., Galarza Molina, D. C., Pipicano, W., Peña, A. J., Pipicano, C., Lopez Valderrama, J. S., Fernández, M. A., Porras, I., Arias, N. y Miranda, L. (2020).** Gender stereotypes affecting active mobility of care in Bogotá. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 86. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102470>
- Moral Espín, L. (2012).** En transición. La epistemología y filosofía feminista de la ciencia ante los retos de un contexto de crisis multidimensional. *E-Cadernos CES*, 18. <https://doi.org/10.4000/eces.1521>
- Observatorio para la Equidad de las Mujeres (OEM). (2019a).** *La autonomía económica en la vida de las mujeres vallecaucanas: una problemática oculta en nuestra realidad* (cuarto boletín estadístico). <https://oemcolombia.com/boletin-04-la-autonomia-una-problemat-ica-oculta-en-nuestra-realidad-economica-en-la-vida-de-las-mujeres-vallecaucanas-una-problemat-ica-oculta-en-nuestra-realidad/>
- Observatorio para la Equidad de las Mujeres (OEM). (2019b).** *Violencia en las mujeres del Valle del Cauca* (cuarto boletín estadístico). <https://oemcolombia.com/wp-content/uploads/2019/11/Bolet%C3%ADn-03-Noviembre.pdf>
- Olsen, F. (1993).** Constitutional law: Feminist critiques of the public/private distinction. *Constitutional Commentary*, 10, 319-327.
- Olsen, F. (2000).** *El sexo del derecho. Identidad femenina y discurso jurídico*. Biblos.
- Pain, R. (2000).** Place, social relations and the fear of crime: A review. *Progress in Human Geography*, 24(3), 365-387. <https://doi.org/10.1191/030913200701540474>
- Parlamento Europeo. (2008).** *Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo*. Autor.
- Pautassi, L. (2015).** Una cuestión de derechos: el cuidado en la agenda pública en América Latina. En H. González Torralbo (Comp.), *Diversidad familiar, cuidados*

y migración. *Nuevos enfoques y viejos dilemas* (pp. 11-31). Ediciones de la Universidad Alberto Hurtado.

**Proyectamos Colombia SAS. (2015).** *Segunda medición del estudio sobre la tolerancia social e institucional de las violencias contra las mujeres*. Bogotá. <http://www.equidadmujer.gov.co/ejes/Documents/Segunda-medicion-estudio-tolerancia-violencias-contra-mujeres.pdf>

**Recalde, G. (2019).** “En lo que esté a mi alcance les ayudo”: los funcionarios de base y las víctimas en el proceso de declaración para la inscripción en el registro único de víctimas del conflicto armado. En I. C. Jaramillo y L. Buchely (Comps.), *Etnografías burocráticas* (pp. 141-176). Publicaciones Uniandes.

**Rodríguez, A. e Ibarra, M. (2013).** Estudios de género en Colombia. Una discusión preliminar. *Sociedad y Economía*, 24, 15-46.

**Scott, J. W. (2008).** *Género e historia*. Fondo de Cultura Económica.

**Shore, C. (2010).** La antropología y el estudio de la política pública: reflexiones sobre la “formulación” de las políticas. *Antípoda*, (10), 21-49. <https://doi.org/10.7440/antipoda10.2010.03>

**Simone, R. L. d. (2018).** Mujeres y ciudades. Urbanismo género-consciente, espacio público y aportes para la ciudad inclusiva desde un enfoque de derechos. En J. Arce Riffo (Ed.), *El Estado y las mujeres: el complejo camino hacia una necesaria transformación de las instituciones* (pp. 229-250). Ril Editores.

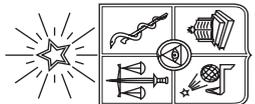
**Soto, P. (2013).** Repensar las prácticas espaciales. Rupturas y continuidades en la experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México. *Revista Latino-Americana de Geografía e Género*, 4(2), 2-12. <https://doi.org/10.5212/Rlagg.v.4.i.2.002012>

**Soto Villagrán, P. (2012).** El miedo de las mujeres a la violencia en la Ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial. *Revista INVI*, 27(75), 145-169. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582012000200005>

**Soto Villagrán, P. (2014).** Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 19(42), 199-214.

**Strejilevich, N. (2018).** *Una sola muerte numerosa*. Sítara.

# revista invi



**Revista INVI** es una publicación periódica, editada por el Instituto de la Vivienda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, creada en 1986 con el nombre de Boletín INVI. Es una revista académica con cobertura internacional que difunde los avances en el conocimiento sobre la vivienda, el hábitat residencial, los modos de vida y los estudios territoriales. Revista INVI publica contribuciones originales en español, inglés y portugués, privilegiando aquellas que proponen enfoques inter y multidisciplinares y que son resultado de investigaciones con financiamiento y patrocinio institucional. Se busca, con ello, contribuir al desarrollo del conocimiento científico sobre la vivienda, el hábitat y el territorio y aportar al debate público con publicaciones del más alto nivel académico.

**Directora:** Dra. Mariela Gaete Reyes, Universidad de Chile, Chile

**Editor:** Dr. Luis Campos Medina, Universidad de Chile, Chile.

**Editores asociados:** Dr. Gabriel Felmer, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Pablo Navarrete, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Juan Pablo Urrutia, Universidad de Chile, Chile

**Coordinadora editorial:** Sandra Rivera, Universidad de Chile, Chile.

**Asistente editorial:** Katia Venegas, Universidad de Chile, Chile.

## **COMITÉ EDITORIAL:**

Dr. Víctor Delgadillo, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México.

Dra. María Mercedes Di Virgilio, CONICET/ IIGG, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Dra. Irene Molina, Uppsala Universitet, Suecia.

Dr. Gonzalo Lautaro Ojeda Ledesma, Universidad de Valparaíso, Chile.

Dra. Suzana Pasternak, Universidade de São Paulo, Brasil.

Dr. Javier Ruiz Sánchez, Universidad Politécnica de Madrid, España.

Dra. Elke Schlack Fuhrmann, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

Dr. Carlos Alberto Torres Tovar, Universidad Nacional de Colombia, Colombia.

Sitio web: <http://www.revistainvi.uchile.cl/>

Correo electrónico: [revistainvi@uchilefau.cl](mailto:revistainvi@uchilefau.cl)

Licencia de este artículo: Creative Commons Atribución-CompartirIgual 4.0  
Internacional (CC BY-SA 4.0)