

Experiencias de movilidad cotidiana de mujeres migrantes: explorando el barrio La Chimba desde una perspectiva feminista

Recibido: 2021-03-10

Aceptado: 2021-08-11

Andrea Salazar

Becaria doctoral ANID, Programa de Doctorado en Derecho, Universidad Austral de Chile, Chile, asalazarnavia@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-2128-903X>

Cómo citar este artículo:

Salazar, A. (2021). Experiencias de movilidad cotidiana de mujeres migrantes: explorando el barrio La Chimba desde una perspectiva feminista. *Revista INVI*, 36(102), 127-156. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000200127>

Este artículo nace de la tesis para optar al grado de Magister en Urbanismo de la Universidad de Chile, titulada “La movilidad cotidiana de mujeres migrantes en Santiago de Chile. La experiencia de caminar en el barrio La Chimba desde una perspectiva feminista”, parte del Fondecyt Regular 1170292, Investigadora responsable Marie Geraldine Herrmann Lunecke.



Experiencias de movilidad cotidiana de mujeres migrantes: explorando el barrio La Chimba desde una perspectiva feminista

Resumen

En este artículo se analizan experiencias de movilidad cotidiana que, pese a ser fundamentales para la sostenibilidad de la vida, han sido marginadas de la planificación territorial; nos referimos a las experiencias de mujeres migrantes. Esta investigación explora prácticas de caminata en el barrio La Chimba, Santiago de Chile, desde una aproximación cualitativa a través de grupos focales y entrevistas, utilizando la técnica del sombreado en mujeres provenientes de países del sur global.

A partir de conocer los ritmos, sentires y saberes de las participantes se llega a la conclusión que las experiencias peatonales dependen, principalmente, de los roles (re)productivos que asumen; del idioma en el que hablan, la alteridad o no alteridad de sus cuerpos y las redes sociales y comunitarias que generan con el territorio de llegada -teniendo en común entre ellas un privilegio epistémico para conocer el territorio que habitan.

Palabras clave: movilidad cotidiana; urbanismo feminista; caminata urbana; La Chimba.



Abstract

This article analyzes expedients of daily mobility that -though fundamental for the sustainability of life, have been marginalized in territorial planning: the pedestrian trajectories of migrant women.

The research explores urban walking practices in the La Chimba neighborhood, Santiago of Chile, using a qualitative perspective through focus groups and directed interviews combined with shadowing techniques of women from the global south.

From the observation of the rhythms, affects and wisdoms of the participants in the study, the paper concludes that personal pedestrian experiences depend principally on the (re)productive roles that they assume; the contingent otherness of their bodies; and the social and communitarian networks that they establish with their territory of arrival, sharing a common epistemic privilege to know the place they inhabit.

Experiences of daily mobility of migrant women: exploring the La Chimba neighbourhood from a feminist perspective

Keywords: daily mobility; feminist urbanism; urban walking; La Chimba

Introducción

Los movimientos de las personas han aumentado en intensidad y escala geográfica (Kwan y Schwanen, 2016), esto se debe principalmente a la reorganización global de la producción y la reproducción y con ello la reorganización de las cadenas globales de cuidados (Cerutti y Maguid, 2010); la crisis ambiental y el despojo territorial; pero también se debe al desarrollo de los medios de transporte y las comunicaciones (Imilan *et al.*, 2014).

Las comunidades al moverse de un lugar a otro trasladan sus prácticas sociales, ideas y sentires. Estas “mochilas” que les acompañan no son inmutables a los desplazamientos entre territorios. Aunque mantienen similitudes con las formas del país de origen, estas necesariamente se transforman (Imilan *et al.*, 2014). Si además entendemos el territorio más que como un simple escenario o contenedor de procesos sociales (Sheller y Urry, 2016), es evidente que este también cambiará de configuración con la llegada de nuevos habitantes.

En esta investigación se explorará la forma en que se habita -en movimiento- un barrio que se ha ido transformando producto de las oleadas migratorias, el barrio de La Chimba. Para hacerlo se observarán experiencias de apropiación y utilización del espacio urbano de mujeres migrantes.

En plena crisis ecosistémica, se considera relevante analizar experiencias íntimamente relacionadas a los procesos de sostenibilidad de la vida¹, pues al ser las principales sostenedoras de las cadenas globales de cuidado (Hondagneu-Sotelo *et al.*, 2011), sus apreciaciones pueden ser de utilidad para construir ciudades que pongan a la vida y no a la producción en el centro.

El artículo explorará en particular las experiencias peatonales, primero, porque las mujeres usan principalmente modos de transporte no motorizados (Allen *et al.*, 2019); segundo, porque es una de las formas más precisas de explorar la relación mutua entre una corporalidad y el territorio (Aguilar, 2016); tercero, porque conocer la experiencia de caminar permite explorar el barrio, las relaciones sociales del lugar y el ecosistema en que se desenvuelven (Trelles, 2016), ya que la gran cantidad de desplazamientos pedestres que realizan las mujeres las vincula fuertemente con los lugares y territorio que habitan (Martínez y Santibáñez, 2015); y cuarto porque es una de las experiencias más sustentables.

¹ La economía feminista se centra en los procesos de sostenibilidad de la vida, entendiendo como tales los procesos de satisfacción de las necesidades de las personas (Carrasco, 2001 en Río y Pérez Orozco, 2004). las necesidades de cuidado directo se resuelven, en gran medida, a partir del trabajo de mujeres que migran y realizan estas labores al mismo tiempo que se mantienen como sostén familiar en la distancia. Así las cosas, se ha definido cadena de cuidado como una serie de vínculos personales entre personas de todo el mundo, basadas en una labor “remunerada o no remunerado de asistencia”.

La movilidad como una práctica social situada

NUESTRA DEFINICIÓN DE MOVILIDAD COTIDIANA

Se puede distinguir entre movimientos habituales o cotidianos, movimientos ocasionales y movimientos que implican un cambio de residencia, como es el caso de las migraciones (Módenes, 2008). Este artículo se centrará en las prácticas cotidianas, que es donde se configura lo social y, por lo tanto, donde puede haber más hallazgos sobre la(s) relación(es) entre corporalidades y territorialidades (Lindón, 2012).

Según Módenes (2008) la movilidad cotidiana es aquella que se produce para llevar a cabo actividades laborales, de consumo, estudio, ocio y recreación. Miralles i Guasch (1998) la define como la suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado. Cosacov (2015) como “aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y el espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares”. Para Martínez y Claps (2015), corresponde a una capacidad o aptitud que los individuos despliegan con el objeto de resolver necesidades básicas para el desarrollo de sus vidas. Lazo, en cambio, sostiene que esta “abarca no solo los desplazamientos cotidianos (...)”, sino que, además, el “cómo los individuos ocupan y se posicionan en el espacio (social / espacial) que practican, dándole así sentido al espacio y también a su cotidianidad” (Lazo, 2012, p. 9).

Este artículo se inclina, primero, por comprender la movilidad cotidiana como una práctica social, más que como una simple “suma de desplazamientos” como señalan las tres primeras definiciones. Incorporando así lo señalado por Lazo (2012) respecto del posicionamiento, los usos y el sentido en el espacio.

Segundo, como una práctica que ocurre situada, es decir, en un territorio y tiempo determinado, tal como aparece en las definiciones de Miralles i Guasch (1998) y de Cosacov (2015). Se agrega, además, el concepto cuerpo-territorio, porque la experiencia varía de manera radical según el cuerpo-territorio que la soporta. La movilidad no es homogénea, sino que está determinada por la condición socioeconómica, la edad, la identidad de género, la orientación sexo-afectiva, entre otras. Como señalan Jirón y Zunino (2017), observar la movilidad desde una perspectiva feminista revela que la movilidad es una práctica social que expresa, permite, produce o contesta relaciones de poder.

Tercero, se considera relevante incorporar el concepto de permanencia. Aunque la movilidad cotidiana es una práctica en movimiento, también convive con momentos inmóviles. Es crucial, en consecuencia, incorporar tanto los desplazamientos del/a sujeto/a como las formas de estar y/o permanecer en cierto lugar.

Cuarto, se incluye en la definición la función de esa práctica social. Para ello se utilizan dos conceptos amplios que permiten abarcar todos los ámbitos necesarios para sostener la vida: 1) la producción y 2) la reproducción de la vida.

En suma, se comprenderá a la movilidad cotidiana como:

- a. Una práctica y relación social situada;
- b. compuesta por desplazamientos y permanencias;
- c. realizada en/por un cuerpo-territorio determinado;
- d. llevada a cabo de manera habitual y/o recurrente;
- e. acción que tiene por finalidad producir y/o reproducir la vida.
- f. Y en su práctica expresa, acción que produce, reproduce y subvierte relaciones de poder del entramado territorial.

LA MOVILIDAD COTIDIANA DESDE UNA PERSPECTIVA FEMINISTA

Una de las autoras más connotadas en los estudios de movilidad desde una perspectiva de género es Hanson, quien ha estudiado, entre otras cosas, cómo la movilidad sustentable puede ser un agente de transformación para el género y como este, al mismo tiempo, puede contribuir en una movilidad sustentable.

Uno de los aportes más importantes de la movilidad con perspectiva de género es que visibiliza las diferentes pautas de movilidad, evidenciando que los desplazamientos cotidianos de la mayoría de las mujeres son poligonales debido a que realizan múltiples trayectorias para resolver las necesidades reproductivas de su entorno, actuando como agentes movilizadoras de los grupos que tienen más dificultades para desplazarse en las ciudades (Jirón, 2017; Martínez y Claps, 2015). Como señala Zucchini:

“Esta pauta de desplazamiento poligonal implica que las mujeres hacen cotidianamente un mayor número de viajes hacia lugares diferentes del espacio urbano. En contraste, las pautas de desplazamiento de los hombres tienden a ser de tipo pendular, es decir, de ida y vuelta, entre el empleo y la vivienda” (Zucchini, 2015, p. 79).

En los estudios de movilidad hegemónicos se dice, equivocadamente, que la movilidad femenina es menor que la masculina, pues se considera la distancia recorrida como única variable, sin considerar los servicios y actividades llevadas a cabo y sobre todo la importancia de estas para la reproducción de la vida (Miralles i Guasch, 1998). Este tipo de movilidad ha sido nombrada por Sánchez de Madariaga (2009) como movilidad del cuidado pues “permite visibilizar el peso real de la movilidad vinculada a la reproducción social. Permite también cualificarla y estudiarla en sus múltiples dimensiones” (p. 590).

Otro de los hallazgos importantes desde una perspectiva feminista es el hecho de que las mujeres realizan más trayectos a pie. Es en el barrio que resuelven la mayor parte de las necesidades de su grupo familiar y lo hacen específicamente mediante la caminata (Alcaíno, *et al.*, 2009). La movilidad cotidiana está íntimamente ligada a las prácticas de caminata urbana, pero con mayor incidencia en el caso de las mujeres (Allen *et al.*, 2019).

Una de las autoras que ha incorporado esta perspectiva en nuestro país es Paola Jirón. Uno de sus principales hallazgos, para efectos de este artículo, es que los desplazamientos de las mujeres en Santiago se dan en un ámbito más cotidiano y próximo al lugar de residencia que aquellos que, en general, realizan los hombres (Jirón, 2017), lo que genera importantes consecuencias en el territorio en que se desenvuelven. De hecho, según la EOD, hay un 30, 5% de hombres -versus un 21,2% de mujeres- que utiliza el auto. A su vez, un 40% de las mujeres se desplaza caminando versus un 28,4% de hombres. Datos que podrían ser aún más impresionantes si se consideraran no sólo los viajes por motivos de trabajo.

Ahora bien, no sólo el sistema sexo-género tiene implicancias en la movilidad de las personas, hay otras variables como la raza, la realidad migratoria, la condición socioeconómica u otras, que incidirán en ella.

EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD COTIDIANA, EXPLORANDO LOS CRUCES

A nivel internacional existe una variedad de estudios cualitativos que proporcionan información sobre cómo se relaciona el género, las experiencias de movilidad y la raza. En Waitt *et al.* (2016), se enumeran algunas investigaciones que abordan estos cruces, vinculados específicamente al uso del automóvil. Así, la realizada por Ahmed (1997) llamó la atención sobre la sobrerregulación de la conducción a las personas negras en Australia; la investigación de Gilroy (2001), por otra parte, proporcionó una crítica de la comercialización racializada de la automovilidad para los afroamericanos para ilustrar las intersecciones entre poder, género, raza y movilidad.

En Chile se ha estudiado, principalmente, la relación entre el género, la clase y la movilidad cotidiana, pero poco se ha estudiado sobre el cruce de estas variables con las migraciones y la racialización. Así tampoco se pudieron encontrar estudios que intersecten estas variables con la caminata. En estas circunstancias es posible encontrar, por ejemplo, patrones de movilidad diferenciados por género, como en los resultados de la Encuesta Origen Destino (EOD 2012), pero al no consignarse el origen nacional o racial de las encuestadas, poco o nada se puede decir respecto de las formas de movilidad que adoptan las mujeres migrantes o racializadas.

Caminar es una experiencia territorializada, encarnada y temporal, que va más allá del acto físico de desplazarse, de ahí la importancia de indagar en las corporalidades que la ejercen y las relaciones que surgen entre ellas y el mundo que las rodea. En ese sentido, se coincide con la afirmación de Ingold y Vergunst (2008), “a su tiempo, ritmos e inflexiones, los pies responden tanto como lo hace la voz en la presencia de actividad con otros”. De esta manera, se ha planteado que lo esencial de esta práctica tiene que ver con el tipo de encuentros y relaciones que emergen de ella (Martínez y Santibáñez, 2015). Es, sin lugar a duda, un desafío ver las relaciones que emergen de la caminata de las mujeres migrantes.

El lugar de análisis: al otro lado del río, el barrio de La Chimba

Esta investigación se localizará en La Chimba. Barrio ubicado en el sector norte de la Región Metropolitana, entre las comunas de Recoleta y la comuna de Independencia, ambas ubicadas en la ribera norte del río Mapocho. Ambas comunas son mixtas. Además de que coexisten diversidad de usos, cohabitan diversidad de residentes (Ahumada, 2016).

En los últimos años han llegado nuevos habitantes, producto de la densificación de la comuna en altura concentrada (PLADECO Independencia, 2015) y de las nuevas olas migratorias. Es importante mencionar que la recepción de migrantes en La Chimba es de larga data, siendo un sector que se ha caracterizado por ello desde inicios del siglo XX (Márquez, 2012).

Bobet (2018), señala su maleabilidad como una de sus características fundamentales, pues funciona como escenario de prácticas translocales, donde se mezcla lo antiguo y lo nuevo. Márquez y Correa (2015) le han atribuido el carácter de *territorio frontera*, pues convive tanto la posibilidad de cobijo y arraigo y, a la vez, de itinerancia y movimiento, este último dado, por una parte, por “el resguardo de sus habitantes en la multiculturalidad, y por otra, por la posibilidad e invitación a la conectividad más allá de las fronteras del barrio, de la ciudad y de la nación.” (p.50)

Según datos del Departamento de Extranjería y Migración, para el año 2017 existían 98.513 personas migrantes en la comuna de Independencia, lo cual equivale a un 31% de su población. Por su parte, la comuna de Recoleta ha estimado que viven 23.077 migrantes, lo que equivale aproximadamente al 16% de su población (Municipalidad de Recoleta, 2017).

Las migrantes (palestinas, peruanas y bolivianas) son parte del barrio desde hace varias décadas (Márquez, 2014). Siendo la migración peruana la más predominante con un 48,1% en Independencia y un 49,89%. Sin embargo, en el último tiempo se han recibido nuevas oleadas migratorias de República Dominicana, Venezuela, Colombia, Ecuador y Haití, entre otros países.

Diseño metodológico

LA MOVILIDAD COMO ENFOQUE

Las experiencias de caminata cotidiana de mujeres migrantes se analizan desde una aproximación cualitativa-exploratoria de enfoque etnográfico. La ventaja principal de este tipo de investigaciones es que releva observaciones muchas veces consideradas de segundo orden (Rodríguez *et al.*, 1996).

En esta investigación se utiliza la movilidad como enfoque, por ello se considera en primer lugar la experiencia de las personas y luego la accesibilidad y las trayectorias (Jirón, 2017). La práctica de caminar, por su parte, exige aventurarse en la exploración de herramientas de investigación, por ello se construyó una metodología híbrida e interdisciplinaria que constó de una secuencia de etapas. Se realizaron, primero, entrevistas semiestructuradas a informantes clave – académicas/os y activistas- y dos grupos focales (grupo A y B) a mujeres migrantes para tener una primera aproximación exploratoria al fenómeno. Posteriormente, se procesó dicha información mediante agrupación temática, la diagramación de recorridos y el análisis de patrones. Esto nos entregó como resultado: la delimitación del polígono; criterios de selección de participantes; principales temáticas a abordar en las entrevistas; un mapeo colectivo, y un árbol de conceptos.

Para seleccionar a las entrevistadas se selecciona, en primer lugar, a las comunidades migrantes que habitan el territorio que son de interés para esta investigación. De tal forma, se seleccionaron cuatro comunidades. Primero, la peruana, por ser una de las migraciones de más antigua data en el territorio y la más predominante del barrio, pues son un 48,1% de los habitantes de la Independencia y un 49,89% de los de Recoleta, según datos de Extranjería. Según Stefoni (2002), la emigración peruana es el único caso donde las mujeres superan ampliamente a los hombres. Segundo, la haitiana, migración más reciente, que tiene como una de sus características el ser una comunidad racializada que habla un idioma distinto al del territorio de destino y que es altamente masculinizada, 75% en Chile (“Migración en Chile”, 2016), aunque con un incipiente aumento de mujeres por reunificación familiar. Tercero, la dominicana, una migración históricamente pequeña, pero que aun cuando comenzó a crecer a partir del 2010 (Galaz *et al.*, 2016), sigue siendo una migración bastante invisibilizada.

Cuarto, la venezolana, una de las migraciones más recientes, joven y con alto nivel de educación, muy por sobre el promedio que presenta la población local (Stefoni, *et al.*, 2019).

La selección de las mujeres a entrevistar dentro de cada comunidad se hizo desde la técnica muestreo conocida como “bola de nieve” cuya característica, según Olabuénaga (2012), es que la selección de las entrevistadas es intencional. A ellas se llegó, principalmente, a través de la sucesión de contactos con el mundo de las organizaciones feministas, de migrantes y académicas/os que han realizado sus trabajos de campo en el sector. Se establecieron como criterios de selección: mayoría de edad, ser mujeres migrantes, habitar el barrio y realizar trayectorias peatonales por el sector.

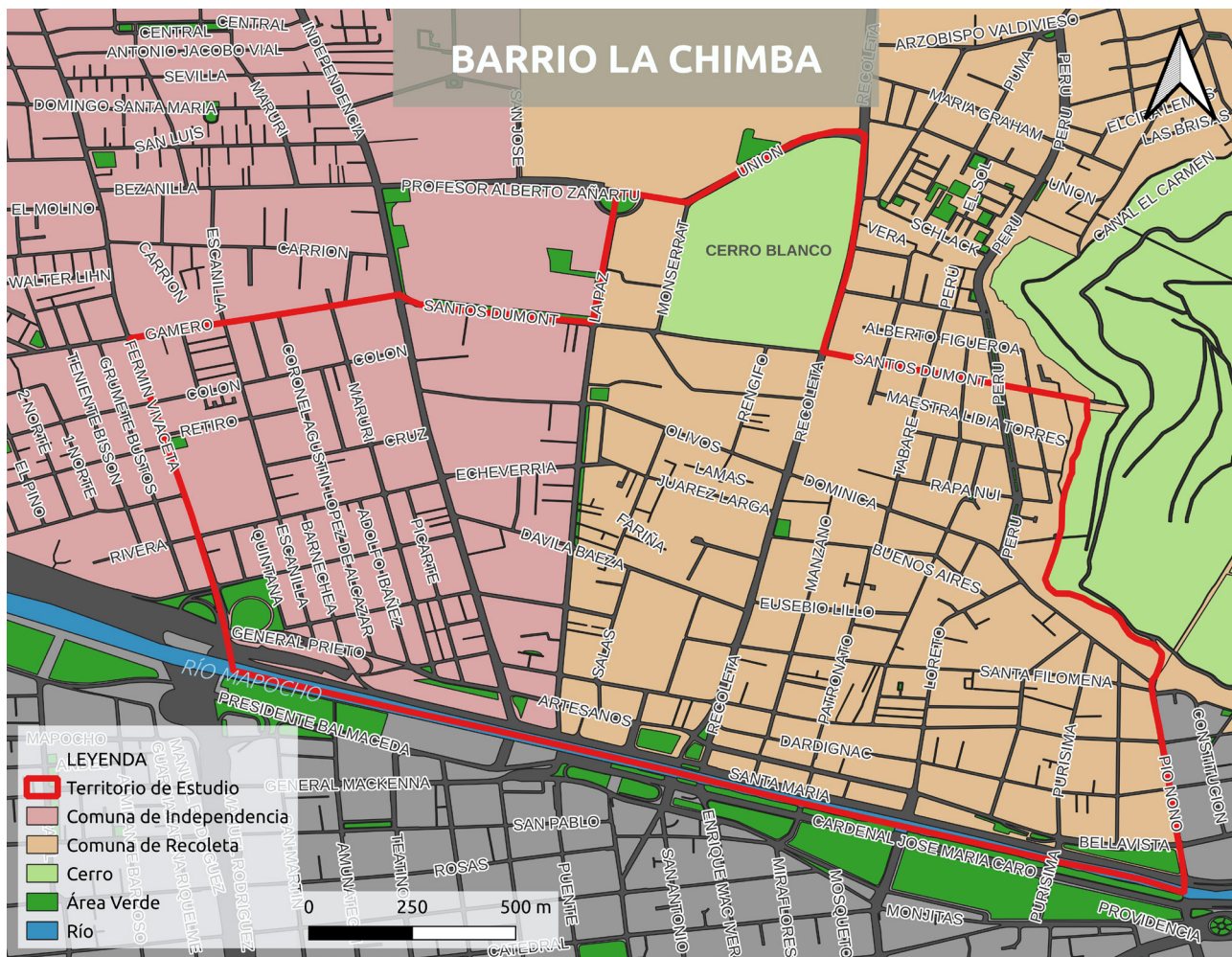
UNIDADES DE ANÁLISIS Y CRITERIOS DE SELECCIÓN DE LA MUESTRA

Esta investigación, más que interesarse en el desplazamiento de un punto a otro, se interesa por la experiencia vivida. Por ello, la principal unidad de análisis será la relación entre las experiencias y el territorio. La Chimba se consideró una unidad de análisis ya que es el territorio en el que se desarrollan las trayectorias peatonales.

El polígono que se ha definido para esta investigación no corresponde a la definición del barrio La Chimba en términos administrativos, sino a los límites que hemos construidos en función de lo señalado por la literatura.

Como señala Díaz (2012) es prácticamente imposible establecer límites precisos por su condición irregular, pero es posible determinar ciertos hitos en base a los estudios de La Chimba. Los límites sur-norte son relativamente claros. Al sur, La Chimba limita físicamente con el río Mapocho (Muñoz, 2005). El otro límite geográfico natural, es el que actúa como frontera hacia el norte, el cerro Blanco. Los límites oriente-poniente son más difusos en la literatura. Se ha señalado como uno de los límites al poniente el Camino de las Hornillas (actualmente Avenida Fermín Vivaceta) y el Camino del Salto (hoy Avenida Recoleta) por el oriente. Lavín señala que el centro de La Chimba se encontraba en la plaza de la Recoleta Franciscana. “Desde este centro, hacia el oriente, se extendía por el callejón de La Chimba, hoy Dardignac, y por el Cequión, hoy Andrés Bello (Lavín, 1947, p. 37 en Díaz, 2012).

Figura 1.



Fuente: elaboración propia

Por consiguiente, el polígono toma como límite el río Mapocho al sur. Al norte el cerro Blanco, que para efectos de la investigación tomará como límites las calles Gamero, La Unión y Avenida Santos Dumont (Figura 1). Este límite se justificaría además del cambio geográfico producido en el cerro por los cambios en los usos que es posible observar (Ahumada, 2016).

Más allá de Santos Dumont es posible observar como el flujo peatonal disminuye bruscamente. Hay, al contrario de La Chimba, más vivienda, menos equipamientos y menos comercio. Al poniente se definió como límite la Avenida Fermín Vivaceta. Al oriente definimos como límite la calle Pío Nono, que es el límite con Providencia, debido a que el límite entre la Chimba y barrio Bellavista es difuso y en ambos hay una gran cantidad de vivienda donde habitan personas migrantes.

CARACTERÍSTICAS DE LA MUESTRA

La muestra está compuesta por un total de catorce mujeres migrantes (Tabla 1). Se incluyó también a una mujer chilena, pues se consideró que su opinión podía servir para contrastar las experiencias. En total, la muestra está compuesta por nueve mujeres peruanas, dos haitianas, una venezolana, una colombiana y una chilena. Fueron también convocadas mujeres dominicanas, pero no llegaron a los grupos focales.

El promedio de edad de las participantes es 42 años, la menor tiene 27 y la mayor 61 años. Haciendo una comparación con el promedio de edad de las migrantes que obtuvieron la permanencia definitiva en Chile, que es de 32 años, es un promedio de edad un poco elevado (“Mujeres migrantes”, 2019). Sin embargo, la muestra no tiene pretensión de ser representativa.

La composición etaria revela que todas estarían en edades entendidas como “laboralmente productivas”, excepto Teresa que tiene 61 años. A excepción de Joane- que tiene 27 años- las edades de las entrevistadas superan los 35 años (Tabla 1).

Las participantes llevan bastante tiempo habitando el barrio. Una persona declaró vivir hace menos de un año, siete personas entre uno años y cinco años, y seis más de cinco años. En promedio habitan hace 7,4 años.

Tabla 1.
Características sociodemográficas

Nº	Nombre ²	Edad	Nacionalidad	Ocupación	Nivel de estudios
1	Flora	42	peruana	cesante	Enseñanza media
2	Nicole	49	peruana	cesante	Técnica
3	Berta	49	colombiana	trabajadora casa particular	Media
4	Daniela	48	peruana	trabajadora casa particular	Media
5	Vilma	51	peruana	trabajadora casa particular	Técnica
6	Manuela	35	haitiana	servicios de aseo	Instituto profesional
7	Joane	27	haitiana	cesante	Instituto profesional
8	Cecilia	36	peruana	trabajadora casa particular	Técnica
9	Mariana	37	peruana	trabajadora casa particular	Técnica
10	Nied	36	peruana	servicio aseo industrial	Media
11	Teresa	61	peruana	servicios de aseo	Media
12	Macarena	45	chilena	educadora diferencial	Universitaria
13	María	37	venezolana	dueña de casa	Universitaria
14	Javiera	42	peruana	no responde	Media

Fuente: elaboración propia

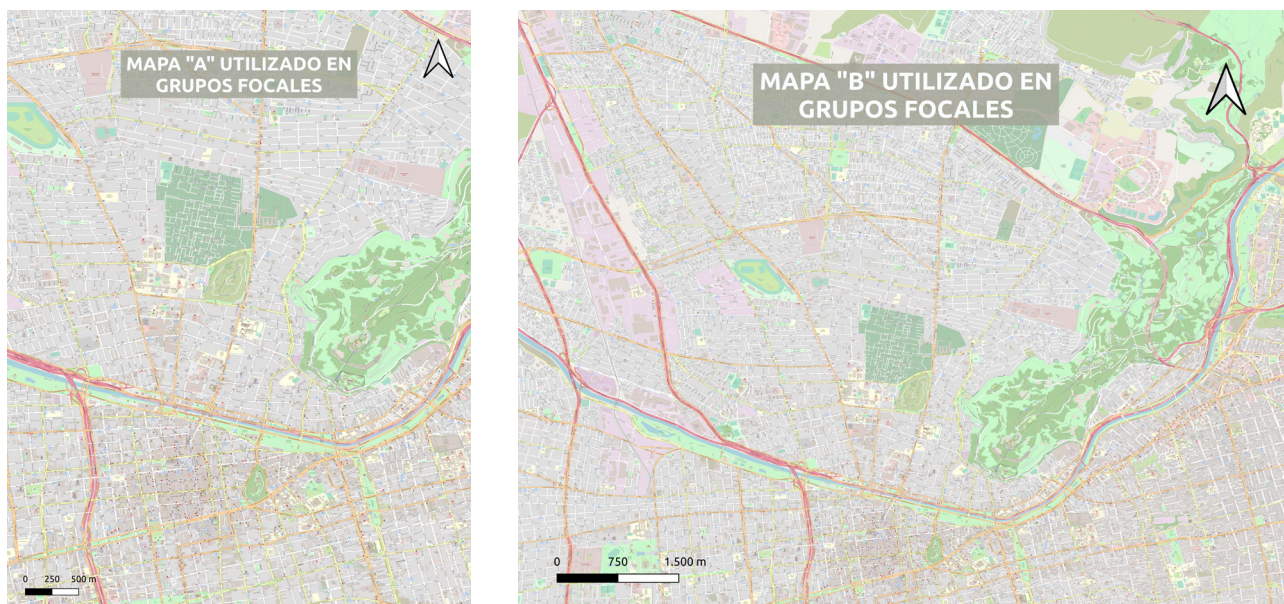
Sus ocupaciones se caracterizan por actividades ligadas a economías informales, que suponen generalmente condiciones precarias de trabajo. La mayoría son tareas asociadas históricamente a las mujeres por ser extensiones de las tareas de cuidado (Tabla 1). Todas las participantes realizan tareas de cuidado y labores domésticas, algunas a tiempo completo como la mujer que declaró ser dueña de casa y las mujeres que señalaron ser cesantes, mientras el resto intenta compatibilizar el trabajo remunerado con estas labores.

² Respetando el anonimato de las entrevistadas, todos los nombres que aparecen en esta tesis fueron cambiados.

Explorando el barrio de La Chimba desde los ojos de 14 mujeres migrantes

El primer ejercicio consistió en pasarles un mapa del sector norte de la ciudad de Santiago. Se les pidió que marcaran el lugar en el que viven y que luego trazaran uno o más recorridos que realizaran de manera cotidiana por el barrio. Luego de terminada esta primera parte, se desplegó un mapa del barrio y se estableció un diálogo sobre los lugares, relaciones, situaciones, actividades que más les agradaba experimentar al momento de caminar por el barrio. Así también se les preguntó por las que más les desagradaban.

Figura 2.
Mapas grupos focales



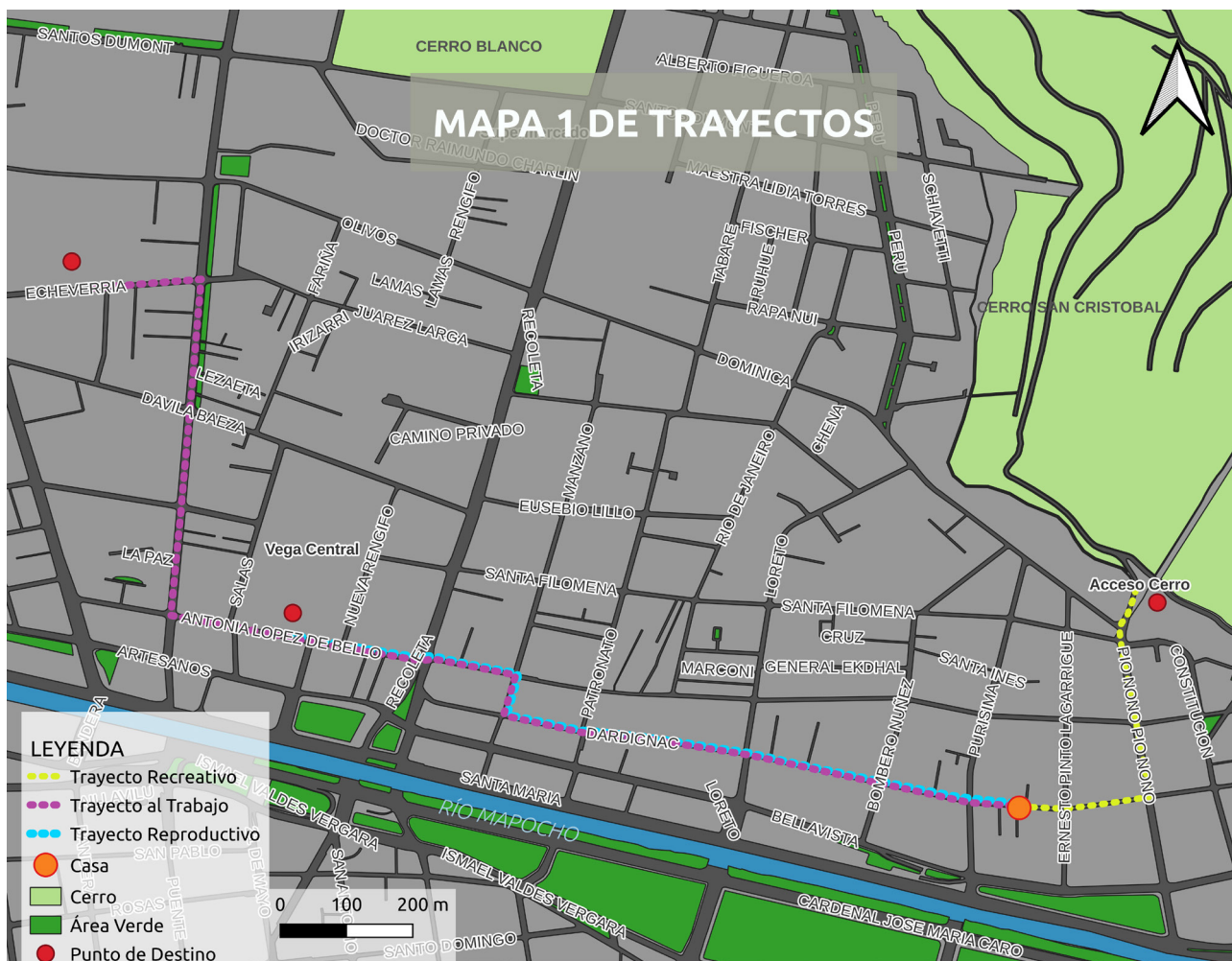
RESULTADOS DE LOS GRUPOS FOCALES

La relevancia de la movilidad del cuidado

Al analizar los resultados se pudo observar que todas las mujeres realizaban a lo menos una trayectoria referente a la movilidad del cuidado. Las mujeres con trabajo remunerado marcan el recorrido desde su hogar al trabajo e incorporan, además – a lo menos- una ruta de trabajo reproductivo. Las mujeres sin trabajo remunerado trazan uno o más recorridos relacionados a tareas reproductivas. Ir a La Vega es el recorrido más usual, luego aparecen actividades como ir a la feria, al consultorio, a la escuela, entre otras. No es extraño encontrarse con estas trayectorias, debido a que todas las participantes tienen al menos un hijo y deben realizar tareas reproductivas asociadas a ellas/os/es, siendo solo una participante quien señaló que su marido es quien va a La Vega. Una pregunta ausente en esta investigación es si las participantes son cuidadoras de adultas/os/es mayores o con otras necesidades de cuidado, lo que por supuesto también incide en la movilidad cotidiana de las personas.

Estudiar más a fondo estos recorridos permitiría comprender las tramas del cuidado e interdependencia (Sánchez de Madariaga, 2009), pues como señala Jirón (2017), es precisamente en estos desplazamientos y en las estrategias de movilidad cotidiana donde aparecen los vínculos con otras personas.

Figura 3.
Ejemplo mapa participante.



Fuente: elaboración propia

De la chimba al sector oriente: las trayectorias productivas

Cinco de las participantes son trabajadoras de casa particular y tres hacen labores de aseo. Y aunque la mayoría realiza estas tareas en Recoleta, Independencia o Santiago Centro, hay algunas que deben movilizarse al sector oriente de la capital. Daniela, Vilma y Cecilia, viajan todos los días a las comunas de Las Condes y La Reina a prestar servicios en casas particulares.

Hay distintas formas de movilizarse desde Recoleta e Independencia al sector oriente, Vilma y Daniela señalaron ocupar la estación de metro Hospitales y Baquedano, respectivamente. Vilma camina 200 metros aprox. para llegar al Metro Hospitales y dice que no se demora más de cinco minutos en esa trayectoria. Daniela camina 650 metros aproximadamente para llegar al metro Baquedano, que no son más de 8 minutos caminando. Sin embargo, se debe considerar que la estación Baquedano dejó de funcionar luego de la revuelta popular, así que se supone, en base a lo señalado por las participantes en el *focus group*, que mientras estuvo cerrada debieron usar la estación Patronato o Bellas Artes.

Cecilia, por su parte, se traslada al sector oriente en un bus del Transantiago. Camina para ello un poco más de 300 metros para llegar al paradero ubicado en Recoleta con Santos Dumont. Allí toma un bus del Transantiago hasta la Alameda (Avenida Libertador Bernardo O'Higgins), lugar donde toma otro bus que la deja en la comuna de Las Condes.

El traslado entre hogar y trabajo puede ocupar cerca de 45 minutos. Considerando el viaje de ida y de vuelta, la movilidad diaria para las tareas productivas ocupa entre una hora y una hora y media, lo que no es tan significativo en comparación al promedio de los traslados en Santiago. Según la CASEN 2015, en Santiago menos del 50% de los/as trabajadores/as se demora menos de media hora de su casa al trabajo, promediando 50 minutos de viaje.

Todas las mujeres que trabajan dentro de la comuna se trasladan caminando, lo cual se condice con los resultados de la última EOD, que señala que Independencia es la comuna de la Región Metropolitana que más se desplaza en medios no motorizados, con un 56,3% de la población que se moviliza caminando o en bicicleta.

Las trayectorias de las participantes duran entre 5 a 10 minutos máximo, exceptuando el recorrido de Joanne que dura aproximadamente 45 minutos. A la pregunta por las motivaciones para caminar, dicen que se movilizan prioritariamente a pie por el alto costo del pasaje, pero también por los niveles de autonomía que da la caminata, señalando que al caminar “no debes esperar ni quedar bajo el control de un chofer”; “controlas tus trayectos y tiempo”; “puedes ir observando las cosas que venden en la calle”, etc.

Anclajes y territorio de proximidad

En base al número de personas que habitan el hogar se presume que en las viviendas habitan formas de familia diversas, varios núcleos familiares o que se trata de viviendas donde se arriendan piezas a familias, grupos de afinidad y/o individuos.

Evidentemente el hogar -como anclaje más próximo- es determinante en la movilidad de las personas. Será distinta la experiencia según la cantidad de personas que habitan el hogar, las relaciones que surgen entre ellas, la distribución de las tareas de cuidado, entre otras. De ahí también a la importancia del tipo de vivienda desde el que se inicia y terminan los desplazamientos diarios.

Al trazar las rutas se pudo constatar que la cotidianidad de las mujeres transcurre principalmente en el barrio. Como se señala en el apartado anterior, cinco de las mujeres señalaron trabajar en Recoleta y una en Independencia, delimitándose así un territorio de proximidad en un perímetro de no más de 7 kilómetros en los recorridos dentro del sector. En la misma línea, las dos mujeres cesantes realizan la mayoría de sus actividades en el barrio. En total el 57% de las mujeres realizan sus trayectorias habituales en el barrio de La Chimba. Si consideramos que trece de las catorce mujeres del focus group declararon caminar todos los días, podemos asumir que la mayoría de las participantes habitan las calles del barrio cotidianamente.

Tabla 2.
Estado civil y N° de hijos

Nombre	Estado civil	Número de hijos/as
Flora	soltera	2
Nicole	soltera	2
Berta	soltera	4
Daniela	soltera	3
Vilma	conviviente	2
Manuela	casada	2
Joane	soltera	1
Cecilia	conviviente	2
Mariana	soltera	2
Nied	soltera	2
Teresa	viuda	3
Macarena	soltera	1
María	casada	1
Javiera	soltera	2

Fuente: elaboración propia

Teniendo en esto cuenta, se puede inferir que muchas de ellas son grandes conocedoras del lugar, tanto o mejor que cualquier chileno o chilena, teniendo además la ventaja de haber habitado antes otro territorio. Como se pudo apreciar en el *focus group*, tener un territorio de comparación con el cual además siguen en contacto les entrega buenas herramientas para analizar el barrio. A su vez, es una muestra rica en experiencias porque además de las mujeres que llevan varios años de residentes, hay mujeres que vienen recién llegando, lo que entrega una variedad de perspectivas.

Sus percepciones y niveles de apego al barrio de La Chimba

La mayoría de las mujeres señalan sentirse a gusto en el barrio en el que residen. Las más críticas son las mujeres haitianas, sin embargo, también mencionan características del barrio que les agradan al momento de caminar. La primera característica que les agrada del barrio es la cantidad y calidad de parques y plazas. En el grupo focal “A” se nombró en particular al Cerro Blanco y al bandejón central de Avenida Perú. En el grupo focal “B” también se mencionó la calidad de las áreas verdes como primera característica que les agrada del barrio al momento de caminar, mencionando en particular al Cerro San Cristóbal y al Parque Forestal.

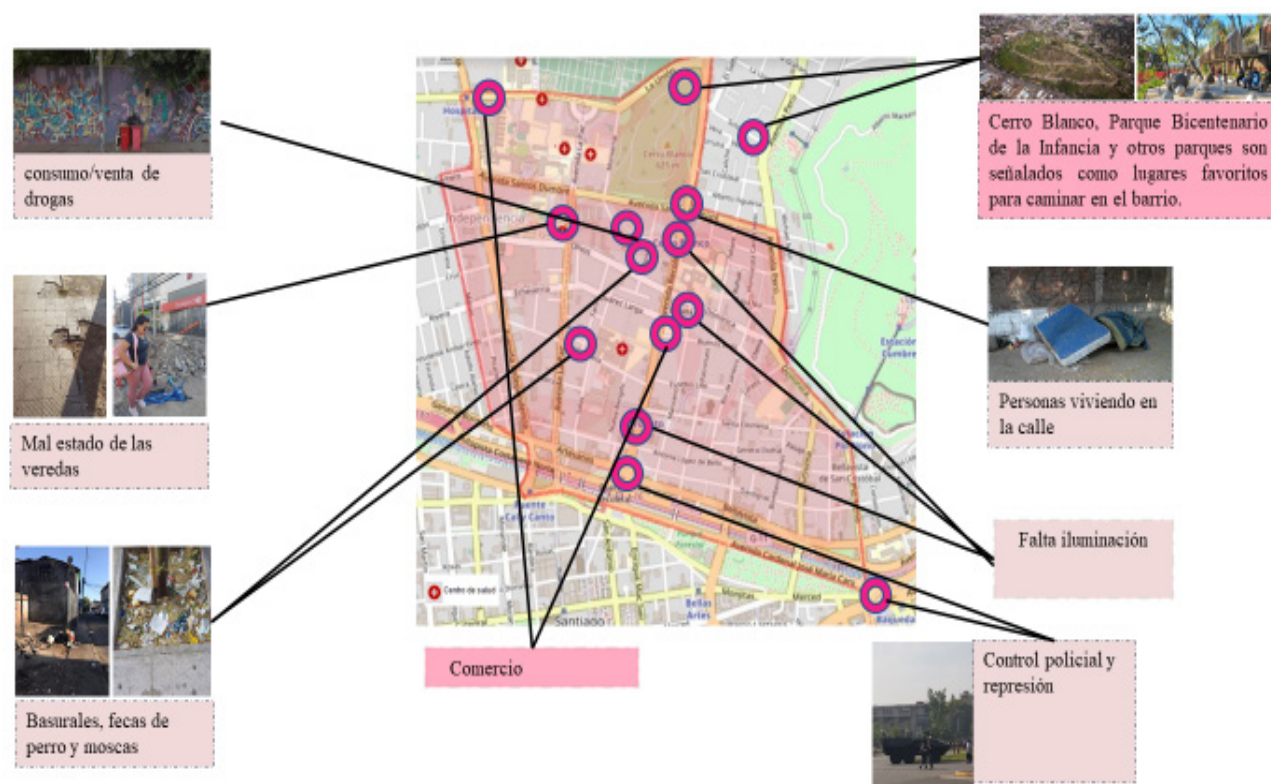
También refieren que les gusta salir a caminar tanto por el comercio callejero, como por la posibilidad de encontrarse con amigas y vecinas. Cuestión que mencionan principalmente las peruanas, quienes llevan más tiempo en el barrio como individuos y como comunidad, habiendo generado redes y vida de barrio.

Figura 4.
Ejemplo de mapa con trayectoria recreativa.



Toque de queda ("auto") impuesto a las mujeres y los cuerpos feminizados y otras limitaciones espaciales

Figura 5.
Mapeo colectivo.



Fuente: elaboración propia

La primera preocupación de las mujeres al caminar es la seguridad, sobre todo en la noche. Así, aun cuando consideran que habitan un barrio tranquilo, todas señalan que desde las 22:00³, o incluso antes, dejan de sentirse seguras en las calles, estableciéndose así una especie de “toque de queda” por razones de seguridad.

Refieren que eso se debe a varios factores (Figura 4). Primero, por la falta de iluminación. Mencionan en particular tres lugares: el sector de Dominica con Recoleta; la iglesia de la Recoleta Franciscana y cerca del supermercado ubicado en avenida Recoleta N°806.

Segundo, porque al ser un barrio comercial, en las noches disminuye el tránsito en el espacio público y eso les causa inseguridad. Sin embargo, no todas las actividades comerciales nocturnas les dan tranquilidad, refiriendo así que los alrededores de las botillerías son lugares que prefieren evitar.

Tercero, mencionan que de noche los hombres se “toman” el espacio, reuniéndose para beber alcohol o consumir drogas, señalando como uno de los puntos conflictivos la intersección de la calle Olivos con la calle Charlin. Un par de ellas señalan como uno de los factores que inciden en la inseguridad del sector son las personas en situación de calle. Varias mencionan que su estadía en el sector genera tensión con la policía y vecinas/os que quieren que abandonen el lugar.

Las policías y la movilidad

La criminalización de la migración también ha tenido importantes efectos en la vida de las migrantes. Señalan que uno de los factores de inseguridad al caminar por las calles, especialmente para quienes no tienen papeles, son los agentes del estado, principalmente la policía.

Joanne, señala que la persecución del comercio en las calles, principalmente dirigida contra las personas migrantes, genera inseguridad a todas las personas que transitan por el lugar.

“Una vez iba con mi hija caminando por el lado de la Vega y llegó la policía, todos empiezan a correr, incluso las personas que tienen ollas con aceite hirviendo para vender comida. Eso me dio mucho miedo porque casi le dan vuelta el aceite encima” (Joanne).

3 Los grupos focales se realizaron con antelación al toque de queda y las demás restricciones a la libertad de movimiento impuestas por el gobierno de durante el año 2020 en Chile.

Condiciones ambientales del barrio

Otra de las cuestiones que se menciona durante el mapeo colectivo es la cantidad de basura que se acumula en las calles. Señalan que es un factor que desalienta la caminata y torna la experiencia desagradable. Nombran algunos microbasurales, mencionándose en ambos grupos la basura acumulada la calle Fariña en Recoleta.

Por otra parte, se diagnostica como un problema ambiental la proliferación de edificación en altura, tanto de edificios ya construidos, como de aquellos que ya se encuentra en construcción. Los edificios ya construidos generan grandes conos de sombra como en la calle Santos Dumont; por otro lado, los que están en construcción levantan una gran cantidad de polvo en suspensión.

CONCLUSIONES FINALES DE LOS GRUPOS FOCALES

Lo que las caminatas de las migrantes tienen en común es que, primero, se puede observar la centralidad del trabajo de cuidados; gran parte de sus experiencias están destinadas a reproducir la vida de su entorno familiar y a realizar trabajos remunerados que son extensión de las tareas de cuidado.

Segundo, la mayoría ha comenzado a caminar de manera más intensa desde su llegada. Señalan que más que por gusto lo han hecho por obligación; debido al alto costo de los pasajes del transporte, la ausencia de vehículos motorizados familiares y la distancia entre los tramos que recorren. Pese a que esta forma de movilizarse haya sido impuesta, a la mayoría le agrada como forma de desplazamiento.

Tercero, la percepción de la inseguridad por las noches. Todas refieren sentir temor en el barrio una vez que termina el día y relatan diversas estrategias espaciales para enfrentar el miedo: el andar acompañadas; el cambiar la ruta usual por una que, aunque sea más larga esté más iluminada; el tomar un vehículo a través de una aplicación de celular; etc. Pero, principalmente, señalan que voluntariamente dejan de salir por las noches imponiéndose así un “toque de queda” a las mujeres migrantes que habitan de La Chimba.

Cuarto, que a medida que aumentan las redes sociales y comunitarias, el territorio se vuelve menos hostil, lo que implica una ampliación de las fronteras simbólicas y del horario del “toque de queda” impuesto.

Caminando por el barrio de La Chimba. Cuatro entrevistas bajo la técnica del sombreado

Entre diciembre del año 2019 y enero del año 2020, se conoció en terreno la experiencia de caminar junto a Micaela de Perú; Angela de República Dominicana; Emma de Venezuela y a Joanne de Haití.

Con tres de las mujeres se caminó desde sus hogares hacia sus lugares de trabajo y con una de ellas desde su hogar hacia la escuela de su hijo. Es importante destacar que en las entrevistas tres de ellas iban además con sus hijos. Según el estudio *Ella se mueve segura*, un 11% de las mujeres en Santiago viajan acompañadas, ya sea con niños o familiares, comparado con solo el 3% de los hombres (Allen, *et al.*, 2019). En las entrevistas todas mencionan que deben moverse de un lugar a otro, encadenando una serie de tareas a realizar durante el día.

“Cuando vengo del trabajo me bajo del metro, camino hasta el colegio de A. (hijo mayor), luego me vengo a la casa, le doy una leche y luego me voy a recoger a mi otro hijo al jardín” (Micaela, Perú).

“Siempre me voy por aquí, si quiero ir a la panadería, entonces lo que hago es que no me voy por aquí, sino me doy la vuelta por allá y llego por aquel lado” (Emma, Venezuela).

Escuchando sus relatos y observando su experiencia al caminar, hace sentido lo planteado por Zucchini (2015), quien afirma que, con relación a sus desplazamientos, las mujeres, “siguen una pauta espacial del tipo poligonal porque encadenan varios viajes entre distintos lugares del espacio urbano, uno tras otro, para poder realizar todas las tareas.” (p.78).

Por otra parte, en todas las conversaciones surge como tema prioritario la seguridad y refieren distintas estrategias para ocupar el “espacio público”, como cambiar la caminata por otra forma de movilizarse o b andar acompañada de un hombre; o incluso no salir durante las noches.

“Yo casi en la noche no salgo, porque como dicen que es peligroso (...) “A mí no me ha pasado nada, pero sé de la experiencia de otras personas. Por eso me preocupa la seguridad, no por mí, porque yo no ando de noche, pero me parecería bien que las calles sean más seguras. Eso no implica que haya más policías” (Angela, República Dominicana) .

“Sé que asaltan a hombres y mujeres, pero las mujeres somos más susceptibles de nos puedan hacer algo” (Micaela, Perú).

Todas refieren que la falta de transporte propio y el alto costo del pasaje son las principales razones por las que caminan más ahora que en sus territorios de origen. Angela dice que ahora le gusta caminar “yo le digo a mi niño (su hijo) que aquí en Chile he caminado más que Kung Fu” y, a diferencia de las/os chilenas, dice que anda a paso lento y relajado. Tal como señaló una mujer haitiana en el focus group, refiere que las/os chilenas/os caminan muy aceleradas/os:

“Aquí los chilenos dicen, me decían antes, ustedes los dominicanos andan como si estuvieran paseando (muy lento). Porque antes yo caminaba al paso, pero ahora ya ando más rápido” (Angela, República Dominicana).

“No caminaba, porque allá teníamos auto [risas] y entonces de verdad era poco lo que caminaba (...) La reproducción del hogar es a pie. Yo no digo que yo voy a agarrar un Uber ni un Metro para ir a hacer mercado o para... no, nada. Es todo a pie. Todo. (...) Pero antes de llegar a Chile no me gustaba caminar, aprendí [risas]” (Emma, Venezuela).

Figura 6.
Fichas de entrevistas.



Conclusiones

Aunque viviendo entre tensiones y contradicciones, las migrantes se han apropiado del espacio que habitan a partir de sus prácticas cotidianas. El hecho de caminar por las calles; de comprar y vender productos de sus territorios de origen; de organizarse y protestar contra las políticas racistas del Estado; y de construir nuevos relatos sobre el lugar ha ido transformando el territorio y con ello a todos sus habitantes, construyendo vínculos y “puentes transfronterizos” entre sus lugares de origen y su lugar de destino (Harvey, 1998).

Uno de los principales hallazgos de la investigación es haber llegado al hecho de que las caminatas de las mujeres son muy cercanas a la reproducción de la vida, lo que dice relación con su posición en el entramado global de los cuidados, pues están ligadas a la reproducción de la vida, tanto si realizan o no trabajo remunerado.

Se observa también que, aun cuando la caminata no fue en principio una opción para las mujeres migrantes, sino algo más cercano a una imposición dadas sus condiciones socioeconómicas, con el tiempo se transformó en un modo de desplazarse que les agrada y que, por sobre todo, les ha posibilitado conocer el territorio, sus dinámicas y las personas que lo habitan.

La mayoría de las migrantes viven las limitaciones que sufren los cuerpos feminizados en el espacio público, principalmente, las referentes a la violencia de género. En este contexto, relatan diversas estrategias espaciales para enfrentar el miedo. Se observa que a medida que aumentan las redes sociales y comunitarias el territorio se vuelve menos hostil para ellas. Uno de los casos más emblemáticos es el de las peruanas, quienes al tener una comunidad más asentada y con mayor identidad territorial, parecieran tener menos limitaciones espaciales que las demás. Conocer más el lugar, sentirse parte de él, genera mayores niveles de apropiación y apego.

Se pudo constatar que las experiencias de las participantes no son homogéneas y, por lo tanto, se considera adecuado hablar de movilidades cotidianas pluriversales que dependen de las labores (re)productivas; de las corporalidades; de la condición socioeconómica; del tiempo habitando el barrio; de las redes comunitarias; del/los idiomas que hablan, etc.

Aunque la mayoría muestra altos niveles de apego con el territorio, se pudo notar que las haitianas son sumamente críticas del barrio, de la ciudad y del país en general. Es probable que esto sea consecuencia tanto de la criminalización como de “los imaginarios segregadores de la población frente a ciertas nacionalidades.” (Entrevista Natalia Carmona, enero 2020). De hecho, cuando se abordó este tema varias refieren haber visto actitudes racistas.

Se sostiene que existe en las migrantes un privilegio epistemológico para analizar el territorio que habitan. Primero, porque por su posición pueden observar lo que los planificadores no ven y, por lo tanto, ser más asertivas respecto de las necesidades del lugar. Segundo, por su cercanía con las cadenas globales de cuidado. Tercero, porque pueden comparar territorios diversos. Si bien, no se pudo profundizar mucho en esta idea, surge como una línea de investigación interesante.

Finalmente, se considera que para hacerse cargo de la crisis que atravesamos será necesario pensar en movilidades sustentables que pongan en el centro la vida y la interdependencia entre cuerpos y territorios; para ello la experiencia de las mujeres migrantes, principales sostenedoras de la vida a escala planetaria, es y será fundamental.

Referencias bibliográficas

- Aguilar, M. Á. (2016). El caminar urbano y la sociabilidad. Trazos desde la ciudad de México. *Alteridades*, 26(52), 23-33.
- Ahmed, S. (1997). 'It's a sun-tan, isn't it?' Auto-biography as an identificatory practice. En H. S. Mirza (Ed.), *Black British feminism: A reader* (pp. 153-167). Routledge.
- Ahumada, L. (2016). *La identidad en los mercados de abastos como soporte urbano: permanencia de la Vega Central en la ciudad de Santiago de Chile*. (Tesis Magister en Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago, Chile). <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/142749>
- Alcaíno, P., Domarchi, C., y López, S. (2009). *Gender differences in time use and mobility: time poverty and dual consumption*. Conference 1st Time Use Observatory Workshop.
- Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L. P., y Sagaris, L. (2019). *Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. CAF y FIA Foundation.
- Bobet, A. (2018). *Ser ciudadano migrante del siglo XXI. Un análisis contemporáneo a partir del comercio informal en el espacio público de La Chimba, Independencia*. (Tesis Magister en Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago, Chile). <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/172779>
- Cerruti, M. y Maguid, A. (2010). *Familias divididas y cadenas globales de cuidado: la migración sudamericana a España*. CEPAL.
- Cosacov, N. (2015). Más allá de la vivienda: los usos de la ciudad. Movilidad cotidiana de residentes en Buenos Aires. *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, (18), 61-80.
- Díaz, R. (2012). Imaginario social de la cartografía histórica del barrio de La Chimba. Poder, significación y simbolismo. *Revista Chilena de Antropología Visual*, (19), 1-19.
- Galaz, C., Rubilar, G., y Silva, C. (2016). Migración dominicana en Chile. *Boletín Informativo*, (2), 2015-2016.
- Gilroy, P. 2001. Driving while black. En D. Miller (Ed.), *Car cultures* (pp. 81-104). Berg.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu.
- Hondagneu-Sotelo, P., Estrada, E., y Ramírez, H. (2011). Más allá de la domesticidad. Un análisis de género de los trabajos de los inmigrantes en el sector informal. *Papers: Revista de Sociología*, 96(3), 0805-824.
- Imilan, W., Margarit, D., y Garcés, A. (2014). *Poblaciones en movimiento: etnificación de la ciudad, redes e integración*. Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

- Ingold, T. y Vergunst, J. L. (Eds.). (2008). *Ways of walking: Ethnography and practice on foot*. Ashgate.
- Jirón, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En M. N. Rico y O. Segovia (Eds.), *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (pp. 405-432). CEPAL.
- Jirón, P. y Zunino, D. (2017). Presentación. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8.
- Kwan, M. y Schwanen, T. (2016) Geographies of mobility. *Annals of the American Association of Geographers*, 106(2), 243-256. <https://doi.org/10.1080/24694452.2015.1123067>
- Lazo, A. (2012). *Entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana: los anclajes y el territorio de proximidad como soporte y recurso para las prácticas de movilidad de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile*. (Tesis de doctorado, Université Toulouse le Mirail-Toulouse II, Francia).
- Lindón, A. (2012). Corporalidades, emociones y espacialidades. *Revista Brasileira de Sociologia da Emoção*, 11(33), 698-723.
- Márquez, F. (2012). Habitar la ciudad bárbara: La Chimba del siglo XXI. *Revista 180*, (29).
- Márquez, F. (2014). Inmigrantes en territorios de frontera: la ciudad de los otros. Santiago de Chile. *EURE*, 40(120), 49-72. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612014000200003>
- Márquez, F. y Correa, J. J. (2015). Identidades, arreglos y soberanías. Migración peruana en Santiago de Chile. *Polis*, 14(42). <https://doi.org/10.4067/S0718-65682015000300009>
- Martínez, C. y Claps, R. (2015). Movilidad femenina: los reverses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. *Revista de Estudios Sociales*, (54), 52-67. <https://doi.org/10.7440/res54.2015.04>
- Martínez, C. y Santibáñez, N. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: re-producción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7(1), 48-61. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO03>
- Migración en Chile 2005-2014. (2016) Departamento de Extranjería y Migración del Ministerio del Interior y Seguridad Pública. <http://www.extranjeria.gob.cl/media/2016/06/Anuario.pdf>
- Miralles i Guasch, C. (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la ecología urbana. *Ecología Política*, (15), 123-130.
- Miralles i Guasch, C. (2002). Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. *Documents d'anàlisi geogràfica*, (41), 107-120.
- Módenes, J. A. (2008). Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. *Estudios Geográficos*, 69(264), 157-178. <https://doi.org/10.3989/egoeogr.2008.i264.83>
- Mujeres migrantes en Chile: desafíos y reflexiones. (2019). Dirección de Estudios de AMUCH. <https://www.amuch.cl/wp-content/uploads/2019/08/Estudio-Characterizacion-de-la-Mujer-Migrante-1.pdf>
- Muñoz, C. (2005). Memoria y fronteras urbanas: el caso del río Mapocho. *Revista DUEP*, 2(6).
- Olabuénaga, J. I. R. (2012). *Metodología de la investigación cualitativa*. Universidad de Deusto.
- Rodríguez, G., Gil, J. y García, E. (1996) Metodología de la investigación cualitativa. Ediciones Aljibe.
- Sánchez de Madariaga, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 49(161-162): 581-598.
- Sheller, M. y Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10-25. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>

Stefoni, C. (2002). Mujeres inmigrantes peruanas en Chile. *Papeles de población*, 8(33), 117-144.

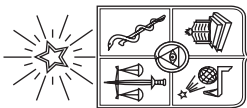
Stefoni, C., Silva, C., y Brito, S. (2019). Migración venezolana en Chile. La (des)esperanza de los jóvenes. En L. Gandini, F. Lozano y V. Prieto (Coords.), *Crisis y migración de población venezolana. Entre la desprotección y seguridad jurídica en Latinoamérica*, (pp. 259-284). Universidad Nacional Autónoma de México.

Trelles, L. (2016). *Paso a paso. Prácticas de caminata urbana cotidiana como mecanismo de adaptación a un nuevo territorio residencial: El caso de las personas relocalizadas residencialmente a la periferia de Talca post 27F.* (Tesis Magister en Desarrollo Urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile).

Waitt, G., Kerr, S. M., y Klocker, N. (2016). Gender, ethnicity and sustainable mobility: a governmentality analysis of migrant Chinese women's daily trips in Sydney. *Applied Mobilities*, 1(1), 68-84. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1147751>

Zucchini, E. (2015). Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid. (Tesis de doctorado, E.T.S. Arquitectura Universidad Politécnica de Madrid). <http://oa.upm.es/39914/>

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 multidisciplinarios 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

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