

Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile*

Cristhian Figueroa Martínez - Rossana Forray Claps*****

Fecha de recepción: 11 de octubre de 2014 · Fecha de aceptación: 06 de febrero de 2015 · Fecha de modificación: 25 de mayo de 2015
DOI: <http://dx.doi.org/10.7440/res54.2015.04>

RESUMEN | Los desplazamientos cotidianos constituyen una de las principales actividades de las mujeres en barrios populares de ciudades latinoamericanas. Su condición femenina les impone exigencias ligadas al sustento del hogar, el acompañamiento, la mantención de relaciones familiares y vecinales, etcétera. Como consecuencia, se ven obligadas a desplegar múltiples trayectorias dentro y fuera de sus barrios. Mediante el análisis de los desplazamientos de las mujeres en la población Santa Julia de Santiago, este artículo muestra cómo el diseño urbano del proyecto político de “promoción popular” resultó ser un arma de doble filo; hoy, las trayectorias están amenazadas por el espacio público y ponen nuevamente en consideración la vieja discusión sobre si el diseño espacial es susceptible por sí sólo de transformar la sociedad.

PALABRAS CLAVE | Movilidad femenina, poblaciones, diseño urbano.

Women’s Mobility: Setbacks in Socio-Spatial Utopia in the Slums of Santiago de Chile

ABSTRACT | Daily displacement is one of the main activities of women in the poor neighborhoods of Latin American cities. Their female status makes heavy demands of them in connection with household support,, accompaniment, maintenance of family relationships and neighborhood social networks, etc. They are consequently obliged to make countless trips both inside and outside their neighborhoods. Through an analysis of the daily travel routines of women in Santa Julia, a poor neighborhood in Santiago, this article shows how the urban design of the political project of “popular promotion” has turned out to be a double-edged weapon. These women’s habitual pathways are being threatened by public space today, a situation which reignites the old debate on whether urban design by itself can transform society.

KEYWORDS | Women’s mobility, neighborhoods, urban design.

Mobilidade feminina: os contratempos da utopia socioespacial nas populações de Santiago do Chile

RESUMO | Os deslocamentos cotidianos constituem uma das principais atividades das mulheres em bairros populares de cidades latino-americanas. Sua condição feminina lhes impõe exigências ligadas ao sustento do lar, ao acompanhamento, ao mantimento de relações familiares e entre os vizinhos etc. Como consequência, são obrigadas a realizar várias trajetórias dentro e fora de seus bairros. Por meio da análise dos deslocamentos de mulheres na população Santa Julia de Santiago, este artigo mostra como o desenho urbano do projeto político de “promoção popular” resultou ser uma arma de dois gumes; hoje, as trajetórias estão ameaçadas pelo espaço público e volta-se a considerar a velha discussão sobre se o desenho espacial é suscetível por si só de transformar a sociedade.

PALAVRAS-CHAVE | Mobilidade feminina, populações, desenho urbano.

- * Este artículo hace parte de la investigación desarrollada en la tesis para optar al grado de Magíster en Proyecto Urbano “Recalificación de la estructura del espacio público según la movilidad cotidiana de las mujeres de la población Santa Julia de Macul”, dirigida por la profesora Rosanna Forray Claps. El proyecto fue financiado por la Vicerrectoría de Investigación de la Pontificia Universidad Católica de Chile y por el Centro de Desarrollo Urbano Sustentable CEDEUS, Proyecto CONICYT/FONDAP 15110020.
- ** Magíster en Proyecto Urbano por la Pontificia Universidad Católica de Chile. Profesor de la Pontificia Universidad Católica de Chile, miembro del Laboratorio de Ciudad y Movilidad FADEU UC (C&Mlab). Entre sus publicaciones se encuentran: Estrategias colectivas de movilidad en un espacio mixto. La Plaza de Maipú en Santiago de Chile (en coautoría con Alejandro Cortés). *Bitácora Urbana* 25 (2015): 31-40, e Implementation of Bus Rapid Transit Infrastructure: Conflicts, Meanings and Contradictions in the Defense of Santiago de Chile Streets. *Flux* 91 (2013): 33-44. Correo electrónico: cofiguer@uc.cl
- *** PhD en Sciences Appliquées por la Université Catholique de Louvain (Bélgica). Profesora asociada de la Pontificia Universidad Católica de Chile, miembro del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS) y del Laboratorio de Ciudad y Movilidad FADEU UC (C&Mlab). Entre sus publicaciones más recientes se encuentran: La vivienda, un problema de acceso al suelo (en coautoría con María José Castillo). *Revista ARQ* 86 (2014): 48-57, y Del Camino del Inca a Gran Avenida (en coautoría con Cristhian Figueroa y Rocío Hidalgo). *Revista ARQ* 85 (2014): 36-48. Correo electrónico: rforray@uc.cl

Introducción

Desde mediados del siglo pasado, las ciudades latinoamericanas exhiben acelerados procesos de crecimiento. En una primera etapa, este crecimiento tiene origen en las migraciones campo-ciudad; posteriormente, se debe al aumento de población dentro de las ciudades y —en los barrios populares— al crecimiento propio de la familia extensa. Frente a estos procesos en constante reproducción, los Estados, incapaces de solucionar el problema de la habitación al ritmo en que éste se produce, se muestran también incapaces de evitar la proliferación de los asentamientos irregulares. En estos asentamientos, las familias crean múltiples lazos sociales que contribuyen a su subsistencia, donde se destaca el rol de la mujer como forjadora de estos lazos y como soporte afectivo, funcional y, en buena parte, económico de los hogares (Rainero 2001).

El Estado chileno, mediante agresivas políticas de vivienda, ha logrado reducir el déficit habitacional y prácticamente erradicar los asentamientos irregulares en las últimas décadas; sin embargo, esto ha tenido un costo no sólo económico, sino social (Hidalgo 2005; Rodríguez y Sugranyes 2005; Sabatini y Arenas 2000). Así, estas políticas, sumadas a los cambios del modelo económico e institucional del país, han debilitado una parte importante de las instituciones comunitarias que propiciaban la superación de la pobreza y han dejado en precarias condiciones amplias zonas de la ciudad, facilitando el arribo de la inseguridad y la fragmentación de los territorios (Dammert 2004; Ducci 1997).

Según el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, estas zonas constituyen hoy una nueva forma de pobreza, a la que llama periferias interiores (Ministerio de Vivienda y Urbanismo 2009). Los problemas en estas periferias interiores ya no son la solución de la unidad de vivienda; las políticas habitacionales han tendido a solucionar tal problemática; ahora son dificultades asociadas al diseño urbano, a equipamientos y servicios de baja calidad, y a espacios públicos deteriorados, que disminuyen las posibilidades de desarrollo de sus habitantes (Rodríguez y Sugranyes 2005).

En las periferias interiores de Santiago de Chile, al igual que en los asentamientos irregulares que se observan en otras ciudades de la región, las mujeres ejercen un rol preponderante en la supervivencia del hogar y en la superación de la pobreza. Sin embargo, la progresiva ruptura de las redes comunitarias les ha quitado parte del soporte que las ayudaba a resolver una serie de necesidades domésticas. De la misma forma, el deterioro masivo de los equipamientos y del espacio público de los barrios, y, con ello, el aumento de la percepción de inseguridad han comprometido el despliegue de la movilidad que requieren para ejercer cotidianamente sus roles en el entorno urbano inmediato, entrampándolas —y a quienes dependen de ellas— en círculos de pobreza y frustración.

En el presente texto se caracteriza la movilidad pedestre de las mujeres en la población Santa Julia, asentamiento creado en 1965, en el marco de la política llamada “Operación Sitio”, que se detallará más adelante. Localizado en el sector oriente de Santiago de Chile (comuna de Macul), es el asentamiento de vivienda social más cercano al centro financiero de la ciudad (6 km), próximo a un eje metropolitano (Av. Macul); no obstante, es reconocido por su deterioro físico y social (Palmer y Vergara 1990).

En términos metodológicos, este asentamiento se estudió a través de herramientas cualitativas y cuantitativas. Con el fin de comprender las tendencias generales de movilidad de los residentes del sector donde se localiza la Población, se analizaron las bases de datos de movilidad disponibles para Santiago (Sectra 2006). A continuación, se realizó observación etnográfica de la red de espacios públicos de la Población, seguida de un levantamiento detallado de las prácticas cotidianas de movimiento de las mujeres, a través del seguimiento de recorridos recurrentes, con el objetivo de identificar patrones de comportamiento y características de sus desplazamientos pedestres. Este trabajo se complementó con un sistema de conteos en puertas virtuales situadas en torno a los grandes equipamientos de la población.¹

Una vez levantadas las redes de desplazamiento, se realizaron encuestas con una sección de preguntas abiertas para evaluar los motivos que determinaban las rutas de las mujeres dentro de la población, los lugares elegidos o excluidos de las circulaciones y sus atributos físicos.

Las mujeres y la movilidad

La movilidad, si bien corresponde a un fenómeno tan antiguo como el hombre, es un concepto revisitado en las últimas décadas por las ciencias sociales que estudian los fenómenos urbanos desde distintas disciplinas y enfoques; por lo mismo, tiende a tener una amplia base de definiciones. Según Manuel Hercé, es aquel fenómeno mediante el cual las personas resuelven sus necesidades sociales, y que, a diferencia del transporte, no necesariamente implica desplazamientos físicos (Hercé 2009). A

1 El de observación en cada puerta fue de media hora, entre 7:30 am y 11:00 am, entre los días miércoles y jueves durante los meses de abril y junio. La elección de estos horarios de observación responde a la literatura que indica que durante ese período del día se concentra el mayor número de desplazamientos entre las mujeres. Asimismo, los días y meses escogidos obedecen a un criterio de homogeneidad, ya que los días lunes y viernes y los meses entre enero y marzo poseen comportamientos y patrones de movimiento diferenciados. Véase Daniels y Warnes (1993) y Alcaíno, López y Domarchi (2009). En el mismo período se realizaron encuestas y entrevistas cortas (200) que abordaron directamente la relación entre movilidad y seguridad.

esto podemos agregar que la movilidad está íntimamente ligada a la organización de los tiempos y los espacios de la vida cotidiana, permitiendo a los individuos organizar sus relaciones en las diversas esferas de su vida social, y, consecuentemente, se constituye por desplazamientos que poseen cierta regularidad (frecuencia) y un carácter de obligatoriedad.

Contenida dentro de esta primera definición, la movilidad cotidiana (Kaufmann 2001; Miralles-Guasch y Cebollada 2009) o habitual (Le Breton 2005) corresponde a una capacidad o aptitud que los individuos despliegan a fin de resolver necesidades básicas para el desarrollo de sus vidas. De este modo, los autores comparten con François Ascher (2005) y Jean-Pierre Orfeuillat (2002) la afirmación de que la movilidad es un derecho, al punto que da acceso a la mayor parte de los derechos ciudadanos.

Sin embargo, aunque la movilidad cotidiana es fundamental para el desarrollo de la vida de las personas, ciertas condiciones sociales y/o espaciales comprometen los desplazamientos y, por lo tanto, impiden la satisfacción de un número importante de necesidades. Gutiérrez y Minuto (2007) indican que estos desplazamientos comprometidos conforman la movilidad vulnerable, movilidad que está amenazada y que, eventualmente, puede desaparecer.

Entre los grupos más proclives a desarrollar una movilidad vulnerable están las mujeres. Históricamente relegadas de la esfera pública (Izard 1985; Perrot 1997; Valcárcel y De Quirós 2008), económicamente marginadas (Alcaíno y Gutiérrez 2009; Lens 2001) y fuertemente restringidas por las condiciones que impone el mantenimiento del hogar (Rainero 2001), conforman un grupo propenso a caer en la pobreza (Valenzuela 2003) y en la inmovilidad (Jirón 2007). Su tiempo disponible es limitado y valioso, ya que deben destinarlo a resolver no sólo sus propias necesidades, sino las relativas a la supervivencia del hogar y las relacionadas con los demás integrantes de la familia. Deben responder por quehaceres hogareños, actividades laborales, compras, diligencias, así como por la mantención de redes sociales de apoyo, además de asegurar los quehaceres de los demás integrantes de la familia, en los cuales actúa como un móvil de grupos con capacidades limitadas (acompañamiento de niños, adolescentes, adultos mayores, etcétera).

En los grupos de menores recursos, la condición de la mujer como soporte del hogar conduce a desplazamientos cotidianos reducidos; ellas deben ajustar sus rutinas a las diligencias del hogar y los horarios de terceras personas, y restringir su ámbito de movilidad a los barrios en que habitan (Aguirre 1992). Es dentro de ellos donde resuelven la mayor parte de las necesidades mediante la caminata, que constituye su principal modo de desplazamiento (Alcaíno, López y Domarchi 2009).

Sin embargo, esta movilidad, con un fuerte componente peatonal, es altamente dependiente del contexto en que se desenvuelve, pues las mujeres son en especial sensibles a las condiciones “medioambientales” que poseen los espacios públicos por los que circulan cotidianamente (Loukaitou-Sideris 2005). Según Rosario Aguirre, el radio acotado en que las mujeres realizan sus prácticas cotidianas las somete a un enfrentamiento constante con los espacios públicos que recorren. Por ello, apunta que son las reales conocedoras de las falencias de los barrios, y, por ende, del grupo en que parte de las políticas públicas debieran enfocarse. No obstante, esta misma fricción cotidiana que las señala como objeto ideal de políticas públicas, las hace sensibles a las características que presentan los espacios que recorren (Aguirre 1992).

Dichas condiciones configuran en ellas percepciones de seguridad que influyen en sus prácticas de movilidad. De hecho, cuando éstas son extremadamente negativas, pueden llegar a inhibir sus desplazamientos, inmovilizando no sólo a ellas sino a sus dependientes. Es así como en las mujeres de hogares de escasos recursos, a las limitaciones de tiempo asociadas a los múltiples quehaceres de la reproducción de la vida cotidiana, se suman los obstáculos y amenazas que les imponen los espacios públicos deteriorados que deben recorrer; factores que incrementan la vulnerabilidad de su movilidad cotidiana.

Santiago de Chile, la construcción de territorios de movilidad vulnerable

En nuestra ciudad, los grupos de bajos ingresos y los espacios públicos deteriorados coinciden en amplios territorios construidos bajo el alero de las políticas de vivienda social. Hoy cubren una parte importante de la ciudad y son símbolos de vulnerabilidad y problemas sociales; sin embargo, no siempre tuvieron estas características; en su origen fueron espacios de esperanza y progreso. Durante la segunda mitad del siglo XX, el Estado chileno elaboró una serie de políticas orientadas a disminuir el déficit de vivienda, mejorando las precarias condiciones de vida de quienes habitaban los asentamientos espontáneos (las llamadas “callampas”), originados por la masiva migración del campo a las ciudades. La mayor parte de estas políticas focalizaron sus esfuerzos en la provisión directa de vivienda, aunque, en un período acotado, el foco fue puesto en la propiedad del terreno, más que en la vivienda misma.

Entre 1965 y 1969, el gobierno de Eduardo Frei Montalva desarrolló la llamada “Operación Sitio”, programa que consideraba que el problema de quienes residían en asentamientos precarios no era la vivienda misma —ellos eran capaces de autoconstruirlas—, sino la amenaza del desalojo, ya que residían en terrenos que no eran de su propiedad (Hogar de Cristo 1973).

Para hacer frente a esta amenaza, la Operación Sitio permitió al Estado, en conjunto con grupos organizados de familias en torno a las Juntas de Vecinos, comprar grandes propiedades agrícolas y subdividir las en lotes de menor tamaño para atribuirlos a través de apoyo crediticio a quienes participaban en dicha operación. Los lotes poseían conexión a las redes de servicio básico y, sólo en casos excepcionales, incluían viviendas construidas; se trataba, así, de:

Un programa estatal de créditos para la adquisición de lotes urbanos unifamiliares, dotados de servicios básicos de urbanización y de equipamiento comunitario. Su etapa inicial incluye predios de 160 m² con letrina, calles ripiadas y soleras, redes de agua potable con pilones y redes eléctricas y en casos calificados una “mediagua” de madera de 20 m. (Hogar de Cristo 1973, 24)

La particularidad de la Operación Sitio radica en que el Estado, al desligarse de la responsabilidad de construir la vivienda, focalizó su esfuerzo en construir comunidad, poniendo mayor énfasis en los espacios colectivos, el espacio público y los equipamientos, que fueron entonces considerados como motores de “promoción social”.

Cada hogar deberá estar ubicado en un conjunto que cuente con los servicios urbanos (agua, electricidad, alcantarillado y pavimento) y el equipamiento comunitario indispensable para complementar la vida familiar y promover el desarrollo de la comunidad. Estas condiciones constituyen el derecho de toda familia y el Estado se encargará de proporcionárselas a los grupos humanos de bajos recursos. Circunstancialmente también podrán entregarse parcialmente estos elementos, pero dentro de un programa definido, encaminado a la ejecución del proyecto total. (Hogar de Cristo 1973, 24)

Este proyecto de promoción social tendría su correlato en el diseño del espacio de las poblaciones. La estructura de su tejido urbano, sus espacios públicos y sus equipamientos serían factores de integración social.

La morfología de la trama urbana: espejo del proyecto de promoción comunitaria

Raposo (2001) apunta que a través de sus políticas de vivienda, el Estado chileno construyó un “mito” sobre cómo debían ser habitados los espacios urbanos, destacando dos ideas: la inclusión del habitante en la ciudad formal y el ordenamiento de la vida cotidiana.

En relación con la inclusión, el autor considera que para el Estado, el diseño de las poblaciones reflejaba una voluntad de formalizar las vidas de las personas: previamente vivían en asentamientos considerados desor-

denados, fragmentados y sin límites claros, mientras que las nuevas poblaciones poseían un orden definido, un diseño de totalidad y una morfología que permitía reconocer con facilidad las fronteras (ver la imagen 1).

Estas características del diseño buscaban generar un cambio simbólico en la vida de sus habitantes. Por ejemplo, la idea de unidad en el diseño tenía como propósito integrar en una misma comunidad y proveer igualdad de condiciones a personas que podían provenir de grupos distintos; en tanto que el orden tenía por objetivo integrar a las comunidades en una sociedad mayor con normas establecidas.

En relación con la organización de la vida cotidiana, a modo de muñeca rusa, la estructura de plazuelas y pasajes, calles y plazas, vías estructurantes con explanadas y grandes equipamientos, iba organizando la vida social a distintas escalas. El mismo autor destaca la existencia de tres niveles: macro-, meso- y microvecinal, que organizarían la sociabilidad desde el encuentro de menor frecuencia en el macronivel hasta el de mayor frecuencia en el micronivel de la vecindad.

Conviene prestar mayor atención a este punto, ya que este orden es determinante para comprender las dinámicas que actualmente se observan en las poblaciones originadas en la Operación Sitio. En la escala mayor, las poblaciones constituyen grandes fragmentos urbanos, cuya trama vial guarda una relación ortogonal con el predio agrícola de origen, salvo en aquellos casos donde, por diferentes motivos, persistieron trazados agrícolas (caminos o curso de agua). La conexión con el resto de la ciudad se da sólo por las vías de mayor jerarquía (calles reguladores), donde se ubican los grandes equipamientos. Las vías secundarias culminan abruptamente al enfrentar alguno de los bordes, generándose así una clara frontera entre las poblaciones y el resto de la ciudad (ver la imagen 1).

En la idea original, estas fronteras permitirían a los habitantes identificar el asentamiento al cual pertenecían, fomentarían con ello el arraigo y el sentido de comunidad, y los facultarían para establecer un control del acceso. Quienes quisieran acceder al interior de las poblaciones sólo podrían hacerlo por las calles principales. En estas calles, que poseen una alta afluencia y donde se localizan los equipamientos, los extraños serían fácilmente reconocibles.

Además, dichas calles de primera jerarquía funcionarían como organizadoras de la morfología de la Población, dividiéndola en fragmentos menores y configurando la trama de la segunda escala: las macrounidades. En el centro geométrico de estas macrounidades, normalmente se localizan los equipamientos de salud, comercio, sedes sociales, educación primaria o secundaria, los cuales, según el proyecto político que subyace a este modelo, estaban llamados

a cumplir un rol fundamental en la promoción social. Dichos equipamientos eran implantados en vastos predios, en los cuales converge una serie de vías radiales que describen una forma de esvástica (imagen 1).

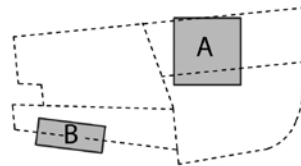
Cada macrounidad que compone la Población posee un equipamiento único, que obliga a los vecinos de distintas unidades a acudir a las otras en algún momento de sus rutinas. En cierta manera, la visita obligada a unidades distintas procuraba garantizar el contacto entre todos los residentes de la Población, evitando el aislamiento o la fragmentación de las redes sociales preexistentes entre vecinos desde que habitaban los asentamientos irregulares, y favoreciendo la formación de nuevas relaciones, por ejemplo, entre las nuevas generaciones que asistirían a los recintos escolares.

Por último, en la menor escala, las macrounidades se subdividen a su vez en grupos menores, que conforman microunidades vecinales, a partir una serie de pequeñas manzanas residenciales organizadas nuevamente en forma de esvástica en torno a una plazuela central. En su diseño original, esta estructura de microunidades vecinales perseguía generar pequeñas comunidades dentro de la comunidad mayor: la Población.

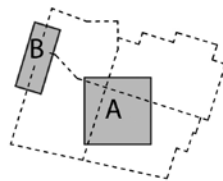
La idea detrás de la trama urbana en forma de esvástica expresaba en su origen una búsqueda de convergencia, a distintas escalas, entre las personas que habitarían estos subsistemas comunitarios que constituyen el conjunto de la Población; convergencia posibilitada por el encuentro cotidiano en los espacios públicos centrales en sus distintos niveles. La estructura facilitaría de nuevo el reconocimiento de fronteras, el control del acceso, y con ello, la identificación comunitaria y su empoderamiento.

Imagen 1. Morfología en tres poblaciones construidas entre 1959 y 1970

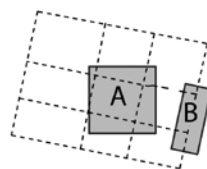
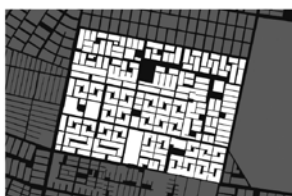
POBLACIÓN SAN GREGORIO
1959



POBLACIÓN LA FAENA
1967



POBLACIONES SANTA ELENA-LOS ACACIOS
1967-1970



MORFOLOGÍA

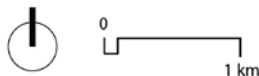
MACRO-UNIDADES

MICRO-ESTRUCTURA (A)

LÍMITES (B)

- Espacio público
- Propiedad privada población destacada
- Otras propiedades privadas
- Límite macro unidades
- Detalles

- Calzada
- Acera
- Propiedad privada población destacada
- Otras propiedades privadas



Fuente: elaboración propia con base en Raposo (2001) y Palmer y Vergara (1990).

El ordenamiento de tres escalas propuesto por esta trama asignaba también un rol central al espacio público y a los equipamientos en la construcción de la comunidad y la ciudadanía. Según esta política, el trabajo colectivo era una clave para enfrentar la pobreza. El Estado debía proveer el soporte físico para la construcción de vínculos sociales dentro de la comunidad, y ésta, a su vez, estaba llamada a mejorar las condiciones de cada uno de los individuos que la formaban. La comunidad sería, así, el soporte del individuo.

No obstante, esta comprensión de la superación de la pobreza como un trabajo colectivo que comienza en el espacio de las poblaciones enfrentó en la práctica serias dificultades. Una creciente inflación impidió al Estado completar sus planes originales, lo cual dejó a los habitantes de muchas poblaciones en una compleja situación de precariedad legal y funcional. En muchos casos, los residentes no recibieron títulos de propiedad, y, consecuentemente, siguieron viviendo en la ilegalidad; tampoco obtuvieron conexiones a servicios básicos (agua y saneamiento) para sus viviendas, sino hasta la década de 1980, cuando las poblaciones de la Operación Sitio formaron parte de programas de saneamiento urbano (Hidalgo 2005).

Similar destino corrieron los equipamientos; muchos no se llegaron a construir, y sus terrenos quedaron en manos de gobiernos locales con escasos recursos, como sitios de reserva, a la espera de una eventual edificación futura. Salvo obras de pavimentación y dotación de luz, agua y alcantarillado en calles y pasajes, el espacio público de las poblaciones no recibió mayor atención en las políticas posteriores (Morales y Rojas 1987), hasta el programa Quiero Mi Barrio, implementado por Bachelet en 2007, que busca recuperar el espacio público de los asentamientos.

En consecuencia, quienes fueron beneficiados por la Operación Sitio nunca llegaron a gozar de un entorno construido bajo las condiciones proyectadas; vivieron en barrios inconclusos, muchas veces tan carentes como los asentamientos irregulares de los cuales provenían. A las dificultades derivadas del precario ambiente construido, pronto se sumaría un cambio mayor que alteraría profundamente la estructura social de las comunidades.

La destrucción del sueño comunitario

Iniciado el gobierno de Salvador Allende (1970), la política de vivienda Operación Sitio perdió continuidad, para orientarse hacia la construcción de conjuntos habitacionales en altura en áreas centrales buscando evitar la segregación en la periferia, pero el paradigma del Estado benefactor siguió vigente hasta el abrupto inicio de la Dictadura Militar (1973). En este nuevo período, las autoridades iniciaron una incesante búsqueda por mejorar los índices macroeconómicos del país, creando una profunda

reforma que redujo el tamaño del Estado, transformó la base productiva nacional y modificó una amplia gama de instituciones sociales y comunitarias. Este proceso fue mantenido en los gobiernos elegidos democráticamente (1990) y continúa vigente hasta el día de hoy.

Bajo el principio del Estado subsidiario, el enfoque de las políticas públicas cambió significativamente hacia un modelo donde coexistieron la transferencia de los servicios públicos a la inversión privada y la delegación de responsabilidades a organismos institucionales débiles. Ejemplo de ello son las políticas de educación que dejaron la administración de los recintos en los gobiernos locales, carentes de capital económico y humano, mientras que en paralelo fomentaron la creación masiva de escuelas privadas subvencionadas con fondos públicos (Valenzuela, Labarrera y Rodríguez 2008).

Este modelo de gestión postergó indefinidamente la posibilidad de concretar la construcción de los equipamientos pendientes, propició un rápido deterioro de la calidad de los servicios públicos y segmentó a la población entre quienes podían pagar por un servicio y quienes no podían hacerlo. De este modo, dejó sin soporte el proyecto de los gobiernos de los años sesenta de instalar en los equipamientos y en los servicios públicos la base de la integración y la promoción social.

Por otra parte, la liberalización económica significó el desmantelamiento de la industria manufacturera local, y con ello, el fin del modelo de industrialización sustitutiva que aún persistía en el país. Si bien este modelo se caracterizaba por una cierta inamovilidad social, a la vez otorgaba estabilidad laboral y proveía servicios y habitación a los trabajadores, en especial a los menos calificados. Por el contrario, el nuevo modelo, centrado en el sector terciario, permitió la movilidad social pero introdujo una creciente inestabilidad a través de la incorporación de trabajos estacionarios, de corta duración, sin previsión social, entre otras características similares. Estos trabajos afectaron particularmente a los grupos menos calificados, que pasaron desde el estable sector industrial al incierto sector de los servicios no calificados y la construcción.

Finalmente, el cambio de modelo implicó una relocalización de las fuentes de trabajo, desde una relativa dispersión de las áreas industriales hacia una alta concentración de empleos terciarios en el centro histórico de la ciudad y su prolongación hacia el oriente, con el consecuente incremento de los costos temporales de los desplazamientos para quienes habitan villas y poblaciones, obstaculizando en muchos casos su acceso a nuevos mercados de trabajo. Así, la relocalización de las actividades se acompañó de una creciente segregación socioespacial en la ciudad, de modo que quienes se encuentran en mejores condiciones de proximidad y conectividad o cuentan con medios de transporte más eficientes acceden con

mayor facilidad a los mercados de trabajo y, eventualmente, tienen mejores oportunidades que quienes viven a mayores distancias o cuentan con medios de transporte deficientes (Sabatini y Arenas 2000).

La impronta del nuevo modelo

A lo largo de los diecisiete años recorridos en el régimen militar, y con los nuevos enfoques en las políticas de vivienda, el papel y las rutinas de las mujeres sufrieron cambios. Con la represión de los movimientos sociales en torno a la vivienda se acrecentó el proceso de “allegamiento”, y con él, la cohabitación de la familia extensa, que llevó a ampliar las tareas de sostén afectivo y económico, y, al mismo tiempo, a participar en organizaciones sociales de subsistencia.

Con la llegada del gobierno democrático, las políticas de vivienda se propusieron resolver el déficit habitacional acumulando privilegiando la producción masiva por sobre la calidad. Para lograr ese objetivo se redujeron costos, se disminuyó el tamaño de las nuevas viviendas, se compraron terrenos cada vez más económicos y distantes de la ciudad tradicional. En este proceso, se destruyeron vínculos parentales y vecinales que eran la base de la supervivencia y el progreso de las familias; se debilitó la participación en organizaciones sociales. La promesa del consumo pasó a ser el medio a través del cual las personas buscaron el reconocimiento y la integración social antes otorgados por las comunidades (Ducci 1997; Rodríguez y Sugranyes 2005). El individuo abandonó el colectivo, y la desconfianza mutua se acrecentó.

En este panorama de fragmentación y reordenamiento social, las mujeres fueron uno de los grupos más afectados. Con la destrucción de las redes sociales, se individualizó la resolución de necesidades, que antes recaía en la comunidad o en la familia extendida. La carencia de soporte social multiplicó el número de tareas asumidas por las mujeres, aumentando el valor de su tiempo e impidiéndoles la realización de desplazamientos prolongados.

Al mismo tiempo que los equipamientos segregaron a sus usuarios, en el espacio público inconcluso se propagaron las desconfianzas mutuas, dificultando la creación de nuevas redes de apoyo. La desesperanza y la desafiación en las comunidades facilitaron la incursión de la inseguridad y el dominio del espacio público por parte de redes de delincuencia y microtráfico de drogas, las cuales encontraron en la trama urbana de la esvástica un terreno fértil para ocultarse, y en la conectividad limitada con el exterior, la oportunidad de ejercer un férreo control de los accesos.

Todo esto provocó el repliegue de las familias en el espacio privado, propició la *bunkerización* de sus hogares y de los equipamientos, que pasaron a estar

rodeados por altos muros impermeables; y, finalmente, permitió un rápido avance del deterioro, que acrecienta la percepción de inseguridad de las mujeres al circular en el espacio público, complicando así su movilidad (Dammert 2004).

Santa Julia de Macul, un ejemplo significativo

La Población Santa Julia de Macul² —objeto de este estudio— corresponde en su origen a una Operación Sitio y tiene la particularidad de ser hoy uno de los proyectos de vivienda social mejor localizados en la ciudad. Se encuentra en un sector tradicional de ingresos medios, bien conectada y servida por transporte público, enclavada en áreas que presentan una importante dinámica inmobiliaria; sin embargo, presenta un fuerte deterioro de sus espacios públicos, índices sociales similares a los de la periferia de bajos recursos de la ciudad y una tendencia a la inmovilidad, particularmente en las mujeres.³

Se trata de uno de los primeros conjuntos del programa Operación Sitio (1965) y correspondió al lugar de radicación de al menos cinco grupos de habitantes de asentamientos irregulares ubicados en el entorno de su actual localización. Administrativamente, forma parte de la comuna de Macul, comuna con usos mixtos (residencia, servicios e industria) articulada sobre uno de los principales ejes radiales del suroriente de Santiago, la Av. Macul.

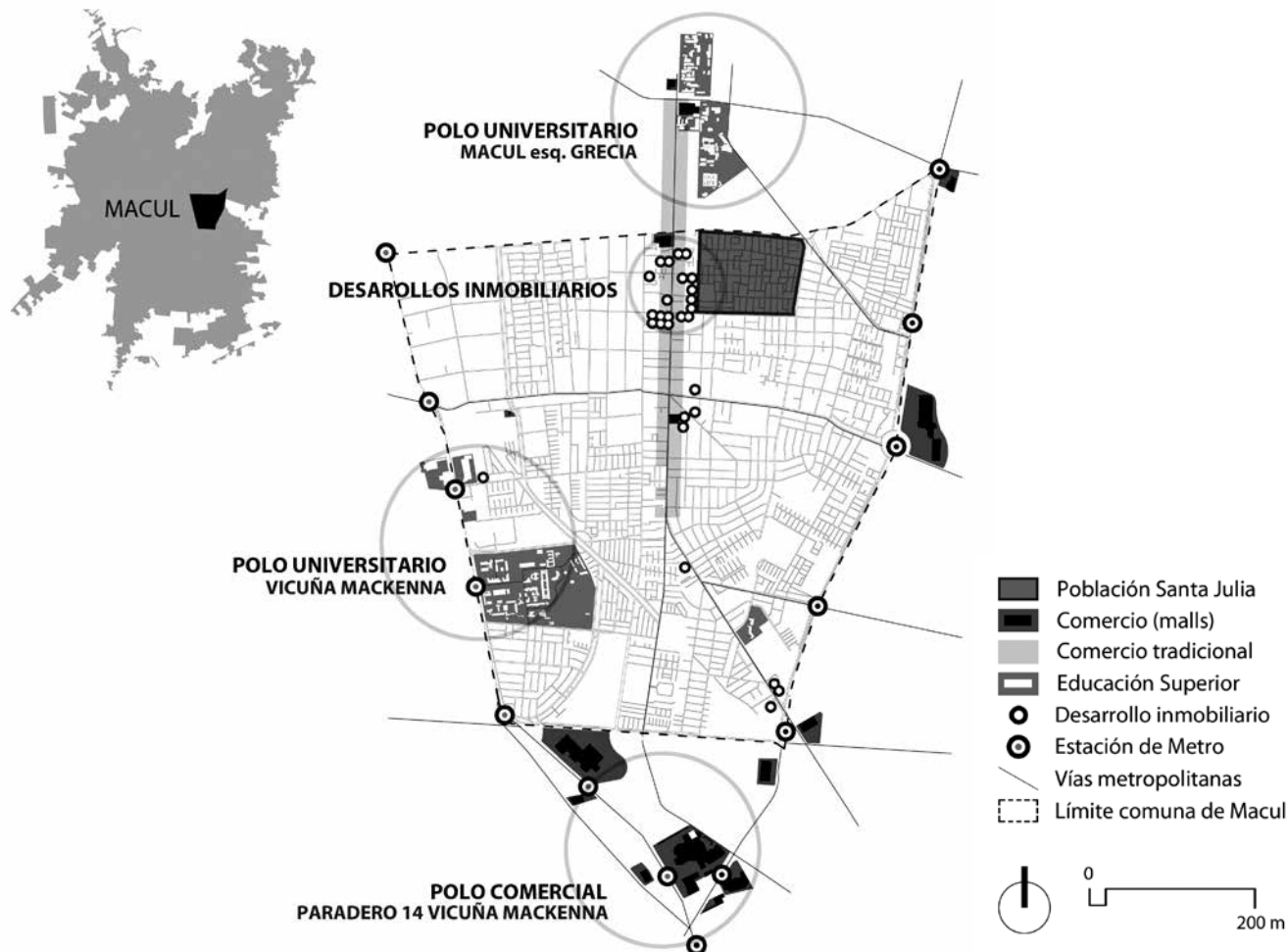
Dicha avenida posee una amplia oferta de transporte público, además de una serie de equipamientos de escala metropolitana (centros comerciales y universidades) que dan acceso directo al cono de alta renta de la ciudad. El predio de la Población limita por el norte, oriente y sur con frentes de calles y avenidas, en tanto que por su lado poniente se encuentra confinado a espaldas de la franja de sitios que enfrentan la Avenida Macul (ver la imagen 2).

2 De acuerdo con el censo de 2002, la Población Santa Julia cuenta con 10.492 habitantes (49% población femenina, en comparación con el 52% de la Región Metropolitana de Santiago; en adelante, RMS). Sólo un 3% de la población pertenece a los grupos de ingresos altos (10,6% en la RMS y 11,9% en la comuna de Macul), y un 67,5% se encuentra en los dos de menor poder adquisitivo (46,2% en la RMS y 36,4% en la comuna de Macul). Habitan en ella 2.718 hogares, y sólo hay 2.111 viviendas, lo cual indica que existen hacinamiento y allegamiento (Adimark 2004; INE 2002).

3 La Población Santa Julia supera ampliamente el promedio comunal en la mayoría de los indicadores económicos y sociales; así, en embarazo adolescente supera el 20%; la escolaridad promedio es de 8 años, mientras que el hacinamiento supera el 30% de las viviendas. En contraste, la comuna de Macul posee menos de 10% de embarazo adolescente, más de 10 años de escolaridad, y menos del 10% viviendas con hacinamiento. En Minvu (2009). Indicadores urbanos. Recuperado el 20 de octubre de 2011 de la base de datos Observatorio Urbano; en internet: <<http://www.observatoriourbano.cl>>.

Imagen 2. Población Santa Julia y su entorno metropolitano

SANTIAGO



Fuente: elaboración propia con base en registro en terreno de la comuna de Macul y su entorno inmediato.

Debido a sus atributos de localización, desde mediados de la década pasada la Comuna acoge una serie de emprendimientos inmobiliarios, especialmente en la franja comprendida entre la Población y la Av. Macul. Estos desarrollos han ido modificando las alturas tradicionales del sector con la construcción de torres que superan los quince pisos y, de este modo, cercando y dando la espalda a la Población por su borde poniente.

En términos morfológicos, dos vías estructuran la Población y la comunican con su entorno inmediato: la calle Santa Julia, en sentido norte-sur, y la calle Los Espinos, en dirección oriente-poniente, perpendicular a la Avenida Macul. Estas dos vías mayores dividen la Población en tres grandes unidades: dos de ellas, ubicadas al poniente de la calle Santa Julia, ocupan aproximadamente un cuarto del área total de la Población, cada una, y poseen en su centro un área destinada a equipamiento deportivo, un centro de salud y dos escuelas de educación primaria. Entre estos

equipamientos, sólo una escuela está en funcionamiento, y los centros deportivos no están consolidados y son sólo una superficie de tierra (ver la imagen 3).

La tercera unidad, localizada al oriente de la calle Santa Julia, cubre la otra mitad de la superficie total de la Población. Su trama ortogonal presenta un trazado diagonal, vestigio de un canal de regadío (imagen 3, calle Manuel Sánchez), lo que genera espacios públicos irregulares en sus encuentros con las manzanas. En el centro, esta unidad posee un equipamiento deportivo que ocupa el terreno de una escuela destruida a finales de la década de 1980.

Palmer y Vergara (1990) señalan que no existe certeza sobre las circunstancias en que esta escuela terminó destruida, pero apuntan que ya a inicios de la década de 1990, la Población Santa Julia era un “extraño” caso de deterioro, en donde esta escuela era uno de los muchos espacios abandonados de la Población.

Imagen 3. Morfología y equipamientos de la Población Santa Julia

Fuente: elaboración propia con base en observaciones y registros realizados en la Población.

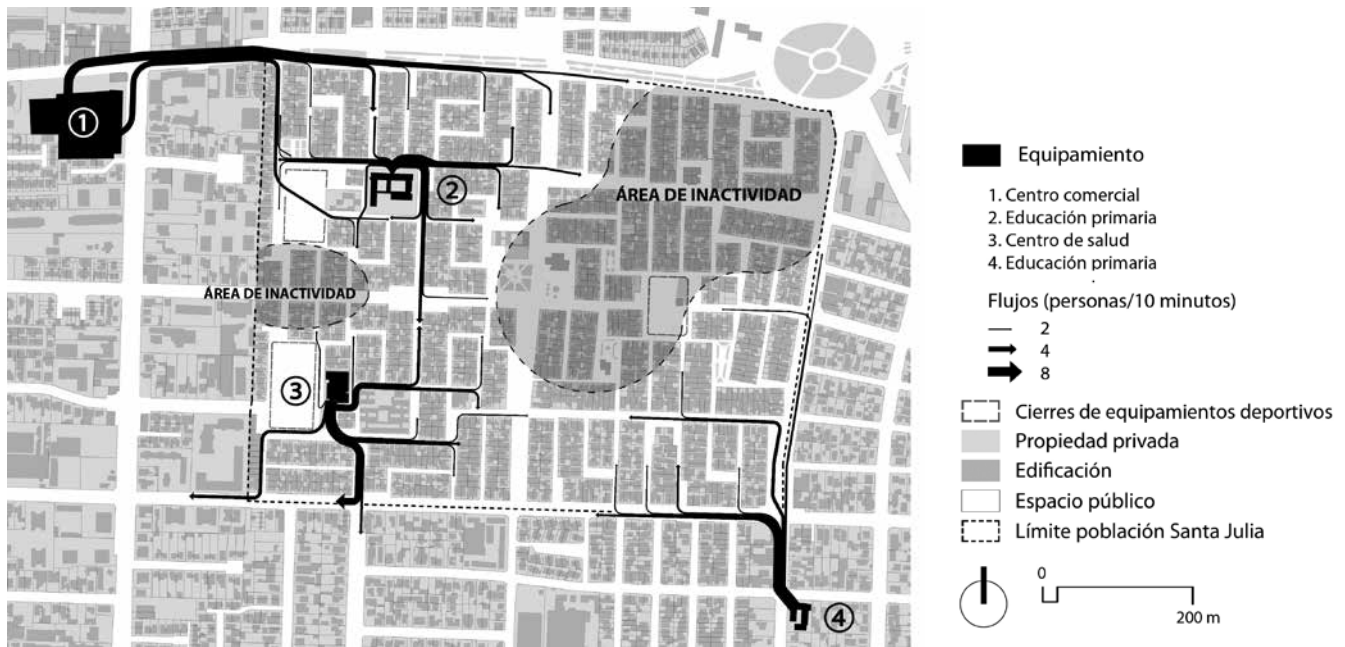
Sin embargo, tanto la desaparición de este equipamiento como su cambio de uso inciden directamente en la intensidad de actividades que exhiben las áreas circundantes hoy en día: las áreas con equipamientos en funcionamiento atraen desplazamientos y actividades, mientras que las que no los poseen permanecen inactivas.

Los equipamientos son inductores del movimiento en la Población, atraen desplazamientos desde diferentes direcciones, que, sumados, describen grandes redes de movimiento. Estas redes desequilibran y polarizan el uso de los espacios públicos, siendo las jerarquías de los desplazamientos no necesariamente coincidentes con las jerarquías de las categorías espaciales (avenida, calle, pasaje). Así, muchas veces el pasaje más angosto y precario es el lugar que más circulaciones acoge.

Las redes de movimiento de mayor intensidad

Dentro de la Población, sólo dos equipamientos se encuentran en funcionamiento: el centro de salud, en el sector sur-poniente, y la escuela primaria, en el sector nor-poniente, pero una serie de inversiones privadas compensaron las carencias en el resto de los sectores. En el borde oriente existe un complejo de escuelas privadas (primarias y secundarias) que sirven justamente al sector en donde fue destruido un equipamiento escolar. En el extremo opuesto ocurre algo similar con el comercio: un hipermercado localizado fuera de la Población suple la ausencia de comercio en su interior (ver la imagen 4).

Imagen 4. Grandes redes de movimientos en la Población Santa Julia



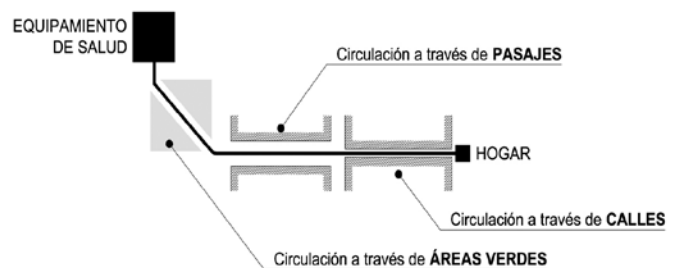
Fuente: elaboración propia con base en observaciones y registros realizados en la Población.

En términos generales, las redes de movimiento inducidas por los equipamientos evidencian una constante búsqueda de eficiencia en los desplazamientos; las mujeres tienden a realizar los trayectos más cortos entre sus hogares y los lugares de destino. Esto muestra la alta valoración del tiempo que ellas poseen, pues circulan por las vías de comunicación más directas, sin importar la jerarquía de los espacios que recorren, sumando indistintamente tramos de pasajes y calles, con tal de construir una ruta directa (ver la imagen 5).

La secuencia de tramos de diferente jerarquía espacial también evidencia las dificultades que plantea el diseño de la trama en forma de esvástica de la Población; no es posible articular recorridos directos por una sola calle, ya que las calles desaparecen o giran en diversos puntos. El diseño de las perspectivas cortas que sugerían la intimidad de las relaciones vecinales en la escala micro- y mesoespacial, por una parte, reduce el dominio visual del espacio a distancia y genera inseguridad, y por otra, es poco funcional bajo la lógica de la eficiencia que hoy en día persiguen las mujeres en sus trayectos cotidianos.

La necesidad de reducir los tiempos de desplazamiento propicia también la incorporación de múltiples actividades en un mismo viaje, con el objetivo de ahorrar tiempo. Primerano *et al.* (2008) llaman a este comportamiento *trip-chaining*, o encadenamiento de actividades, y lo describen como aquella práctica en donde las personas suman una serie de destinos en un mismo traslado, fragmentando el desplazamiento en múltiples etapas.

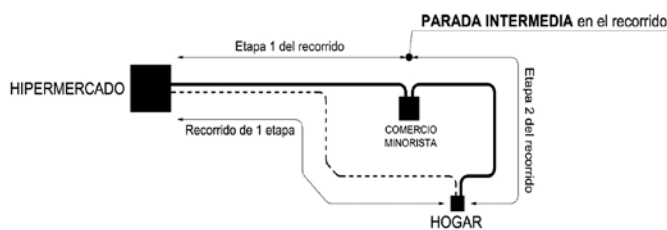
Imagen 5. Esquema de recorrido directo dentro de la Población



Fuente: elaboración propia con base en observaciones y registros realizados en la Población.

Si bien el transporte motorizado facilita este tipo de prácticas, en la Población Santa Julia aparece un fenómeno similar, constituido por trayectos peatonales en torno a los equipamientos comerciales. De esta forma, los desplazamientos hacia el hipermercado se conforman por dos destinos y tres etapas. En la ida, se recorre desde el hogar hacia el hipermercado (destino principal) siguiendo rutas directas, mientras que en la vuelta, el desplazamiento se fragmenta en dos etapas, con una parada intermedia (destino menor) (ver la imagen 6). Esta parada corresponde a un pequeño comercio que provee productos vegetales no adquiridos en el supermercado.

Imagen 6. Esquema de incorporación de paradas intermedias en recorridos hacia los equipamientos



Fuente: elaboración propia con base en observaciones y registros realizados en la Población.

Este tipo de estrategias permite disminuir el costo en tiempo y esfuerzo que tendría un viaje independiente a los mismos destinos, pero sólo ocurre en desplazamientos en que las mujeres circulan solas o acompañadas de un hombre. En traslados de otros tipos aparecen otras prácticas asociadas a la sociabilidad y al acompañamiento de niños y personas de la tercera edad.

Las responsabilidades del hogar, viajes en familia a los servicios públicos

Las redes de desplazamientos en torno a los equipamientos escolares y al centro de salud muestran la importancia de la tarea de acompañamiento que cumplen las mujeres con los niños, las personas discapacitadas y los adultos mayores, más allá de los quehaceres domésticos y los trabajos esporádicos. Es más, las necesidades de terceros muchas veces generan más de un viaje y restringen otras posibles actividades.

Por ejemplo, los menores en edad escolar demandan desplazamientos al ingreso y a la salida de la escuela. Esto define los horarios de las actividades de las mujeres e imposibilita aquellas cuya duración es mayor al tiempo de permanencia del menor en el recinto escolar. Equivalente es el caso del centro de salud, en donde la obtención de una hora de consulta y la consulta misma demandan, en la mayoría de los casos, más de dos viajes.

En el centro de salud de Santa Julia, aproximadamente un 66% de las personas que ingresan corresponde a mujeres solas, mientras que un 34% corresponde a mujeres que acompañan a otros integrantes de la familia (ver la tabla 1). Similar situación aparece en las redes asociadas al colegio, con el 83% de niños acompañados de mujeres.

Como estos desplazamientos no están asociados directamente con las necesidades propias de las mujeres, implican importantes tiempos de espera al ingreso o salida del niño del recinto escolar, o mientras la persona acompañada recibe atención médica. Sin embargo, dado el alto valor asignado al tiempo, las esperas no son tiempos muertos sino momentos de sociabilidad.

Tabla 1. Labor de compañía de las mujeres en el centro de salud

Mujeres solas	Acompañando a menores	Acompañando a la familia	Acompañando a discapacitados o personas de la tercera edad
66%	13%	10%	11%

Fuente: elaboración propia con base en el universo de mujeres observadas durante el registro de la red del centro de salud.

La sociabilidad en los intersticios

En las esperas, las mujeres entablan pequeñas conversaciones. En el caso del centro de salud, el interior del recinto ampara esperas prolongadas, ya sea en la fila de los trámites, o bien mientras sus acompañados reciben atención. En ese espacio y tiempo emerge la conversación. El comportamiento en los colegios es distinto al del recinto de salud; en el consultorio, la conversación termina en el momento en que concluye el trámite o el paciente sale de la consulta, en tanto que a las puertas de la escuela en la mañana, la espera por el ingreso constituye un momento de encuentro entre las madres que se repite diariamente y que se prolonga por el retorno en grupo a sus respectivos hogares, haciendo converger las rutas al máximo posible.

A la hora de salida de la escuela se da un comportamiento similar, pero invertido: el viaje de ida a buscar al niño al colegio se hace en compañía y en conversación con otras mujeres, mientras que el trayecto de vuelta, las mujeres sólo lo hacen con los niños, realizando el recorrido más corto (ver la imagen 7).

Imagen 7. Esquema de comportamiento social en el desplazamiento



Fuente: elaboración propia con base en observaciones y registros realizados en la Población.

Las prácticas frente a los espacios amenazantes

Las prácticas recién descritas no son sólo cuestión de sociabilidad, también responden a un temor generalizado a la desprotección en el espacio público. En

efecto, las mujeres inician sus conversaciones siempre en recintos interiores, ya sea tras las rejas de la escuela o dentro del centro de salud. Esto ocurre incluso en lugares donde el diseño dotó de abundantes espacios públicos a los entornos de los equipamientos, pero como éstos están deteriorados y/o vandalizados, son percibidos como amenazantes.

El temor moviliza muchas veces al grupo familiar completo, por ejemplo, en el recinto de salud es común observar a las madres acompañadas de adolescentes y niños pequeños. Todo esto por el miedo a dejarlos a merced de la delincuencia en el hogar, bajo la custodia de otra persona, o, peor aún, en el espacio público.

La aprensión frente el espacio público resulta todavía más evidente al identificar las áreas por las cuales no circulan las mujeres. En la imagen 4 se observa que el área nor-oriente de la Población (en línea punteada) no posee equipamientos y, por lo mismo, no presenta un número significativo de desplazamientos. En la misma imagen aparece otra área inactiva en el límite poniente de la Población que no está incluida en las redes de desplazamientos; a pesar de proveer rutas directas entre los equipamientos y las viviendas, las mujeres la evitan.

En relación con este fenómeno, las mujeres de la Población señalan que los espacios considerados como peligrosos están vedados para ellas. Prefieren realizar largos rodeos, en lugar de someterse a un potencial peligro, pero declaran no tener certeza sobre el peligro real que estos espacios representan; se trata sólo de su percepción.

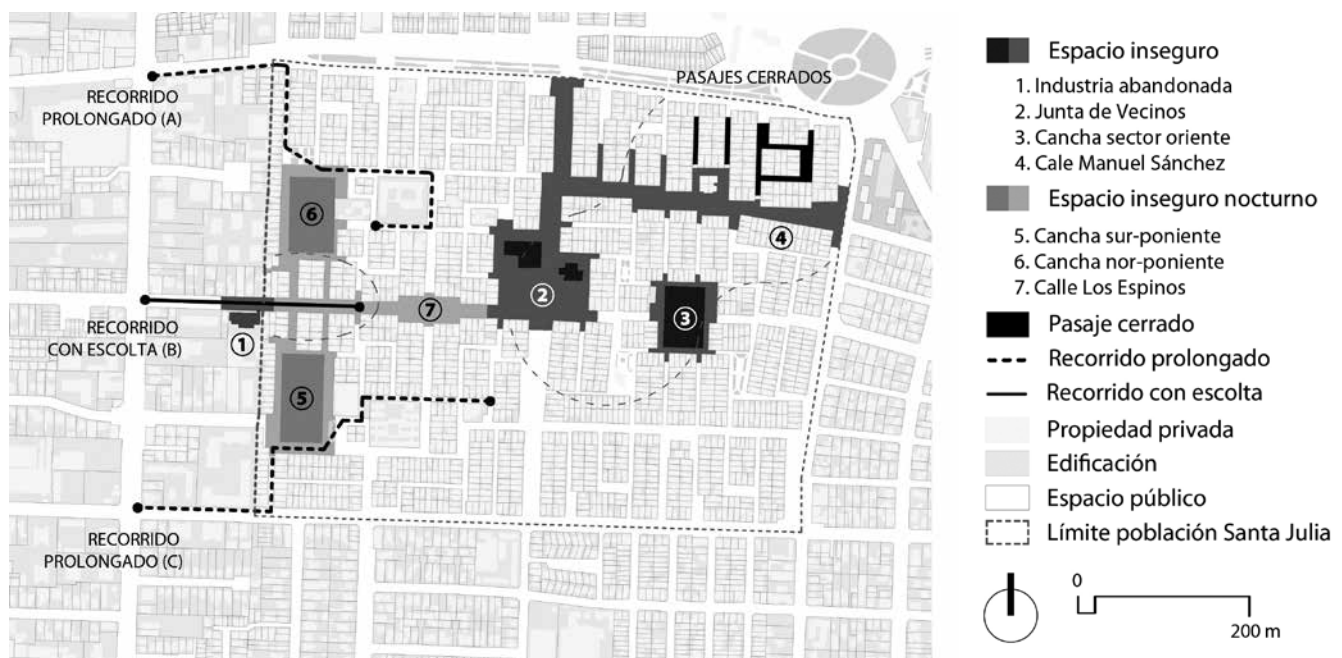
La percepción de inseguridad

Loukaitou-Sideris indica que las mujeres temen circular por el espacio público, a pesar de que existen mayores agresiones en el espacio privado (Loukaitou-Sideris 2005). La autora apunta que no temen al espacio público *per se*, sino más bien a las percepciones de inseguridad que se levantan sobre él. La percepción de inseguridad no necesariamente coincide con inseguridad real; es una construcción social en donde colaboran circunstancias y actores diversos, así como las características propias del género.

Al respecto, De la Cruz (2008) apunta que las mujeres construyen parte de su percepción basadas en rumores e historias orales que se transmiten mediante amistades o familiares; los relatos muchas veces son intergeneracionales, pasando de madres a hijas. Rodigou (2009) agrega que el desconocimiento de los lugares influye fuertemente en la percepción de inseguridad que poseen las mujeres; ellas siempre considerarán más inseguros aquellos lugares que no conocen porque, en caso de algún acto delictual, no sabrían por dónde huir o a quién pedir ayuda.

Las mujeres que circulan cotidianamente por la Población confirman tal panorama: quienes no pertenecen a ella no distinguen gradientes ni espacios en mayor o menor grado peligrosos; para ellas, toda la Población es amenazante. En contraste, quienes circulan cotidianamente por la Población y además habitan en ella distinguen una serie de atenuantes. Destacan que los espacios realmente peligrosos son pocos y que algunos de ellos sólo lo son de noche, cuando están inactivos y desocupados (ver la imagen 8).

Imagen 8. Prácticas de movilidad frente al temor



Fuente: elaboración propia con base en encuestas y entrevistas realizadas en Santa Julia.

La oscuridad y la ausencia de personas revelan otras dos condiciones que influyen en la percepción de las mujeres sobre el espacio público: el nivel de actividad y el ambiente. En cuanto al nivel de actividad, las mujeres de la Población Santa Julia señalan que en ambientes donde circulan otras personas existen posibilidades de solicitar o recibir ayuda; de este modo, para ellas las áreas más seguras son justamente las localizadas en el entorno del centro de salud, que corresponde al equipamiento más ocupado y recorrido durante el día. El resto de los equipamientos, como los educativos, que entran en actividad en momentos puntuales de la jornada (ingreso y salida), no tienen el mismo efecto en la percepción de seguridad.

Esta explicación coincide con lo expresado por diversos autores, que consideran que las personas que circulan o trabajan en el espacio público actúan como vigilantes naturales y disminuyen las posibilidades de algún tipo de violencia (Jacobs 1994; Harrison y Swain 2003; Paz Ciudadana, Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Ministerio del Interior 2003). Las mujeres de la Población agregan que la vigilancia no necesariamente debe ocurrir a nivel de la calle e indican que también es seguro circular bajo las torres de departamentos que bordean la Población. Lejos de ser percibidas como una transgresión visual, constituyen un factor de seguridad pues eventualmente alguien podría solicitar ayuda por teléfono y socorrerlas en caso de un atraco.

En relación con el ambiente, los factores que generan la percepción de inseguridad son conocidos, así como sus soluciones; incluso, existen manuales que retratan la temática (Harrison y Swain 2003; Rainero 2006). Éstos apuntan a que los factores más relevantes en la percepción de inseguridad son la ausencia de luz, la visibilidad, la presencia de basura y rayados de muros, etcétera. En concordancia con estas ideas, las mujeres señalan que todas estas condiciones son generadoras de percepción de inseguridad, pero agregan que son el resultado de largos procesos de deterioro producto del abandono progresivo tanto de las autoridades como de los vecinos y propietarios de los predios adyacentes.

El acompañamiento forzado frente al deterioro del entorno

La teoría de las ventanas rotas propone que el deterioro usualmente es una acumulación de sucesivos actos de destrucción menores. Se inicia con un daño menor que, al no ser reparado, propicia otros daños, y así sucesivamente (Kelling y Coles 1996). En Santa Julia, la presencia de un terreno localizado en la Av. Los Espinos, eje central oriente-poniente de la Población, perteneciente a una industria desafectada, es un buen ejemplo de tal proceso.

Desparecida a mediados de la década de 1980, la industria dejó un gran terreno disponible. Este sitio fue objeto

de sucesivos loteos y una serie de inversiones inmobiliarias transformaron gran parte de su extensión en torres de departamentos. Sin embargo, aún se mantiene inutilizada una parte del terreno original, donde permanecen las ruinas de lo que fue la industria.

Las mujeres relatan que el daño a este terreno se inició con la destrucción de parte de su cerco perimetral. Al no ser reparado, permitió el ingreso de redes de tráfico de drogas y vagabundos que lentamente destruyeron la edificación y el resto del cerco. Aunque no existen pruebas, se habla de que en ese terreno, ubicado en la frontera entre la población y la ciudad, y en su entorno inmediato ocurren asaltos y agresiones; por ello, no es de extrañar que sea actualmente uno de los espacios más estigmatizados de la Población. Pero más aún, su amenaza tiene consecuencias sobre el uso del eje principal de ésta, la calle Los Espinos, espacio de confluencia entre los tres sectores que la componen, vía de conexión con la Av. Macul y, a través de ella, con el resto de la ciudad.

Para sortear este terreno, las mujeres aplican dos estrategias. La primera es evitar aproximarse a él, dejando de circular por Los Espinos para atravesar del área nor-poniente a la sur-poniente de la Población, privándose así de frecuentar los equipamientos y los servicios que cada sector posee. La presencia de este terreno, a su vez, restringe la salida hacia la Avenida Macul, impidiendo el acceso directo a un cruce dotado de toda clase de servicios y transporte público, profundizando así el enclave de la Población y provocando desplazamientos perimetrales mucho más largos (imagen 8).

La segunda estrategia es circular por la calle Los Espinos frente al terreno, pero con escoltas; sólo una de cada diez mujeres lo hace. Así, cuando un menor o alguien con dificultades requiere salir de la Población de manera expedita, solicita ayuda a algún vecino, que lo acompaña hasta atravesar el terreno. Similar estrategia aparece al regreso, cuando existen personas que se ofrecen de escolta para recoger a las mujeres y acompañarlas hasta sus hogares (imagen 8).

Un mayor nivel de temor expresan las mujeres de la Población hacia el sector sin equipamientos; pero, a diferencia del lugar recién retratado, en donde la amenaza proviene de un terreno privado altamente deteriorado, en este sector los elementos que provocan sensación de inseguridad están en el espacio público.

El temor a los inmóviles

La calle Manuel Sánchez tiene el perfil más ancho de las vías de la Población, debido a su trazado diagonal, que en su encuentro con la trama ortogonal va creando espacios que la dotan aún de mayor amplitud. Si bien usualmente se señala que el dominio visual infunde la

sensación de seguridad (Rainero 2006), en este caso se presta para el ejercicio del control de la calle como el lugar de negocios por parte de grupos de traficantes de drogas. Para lograrlo, marcan la calle con una serie de señales como un código, que las mujeres interpretan como símbolos de peligro (ver la imagen 9).

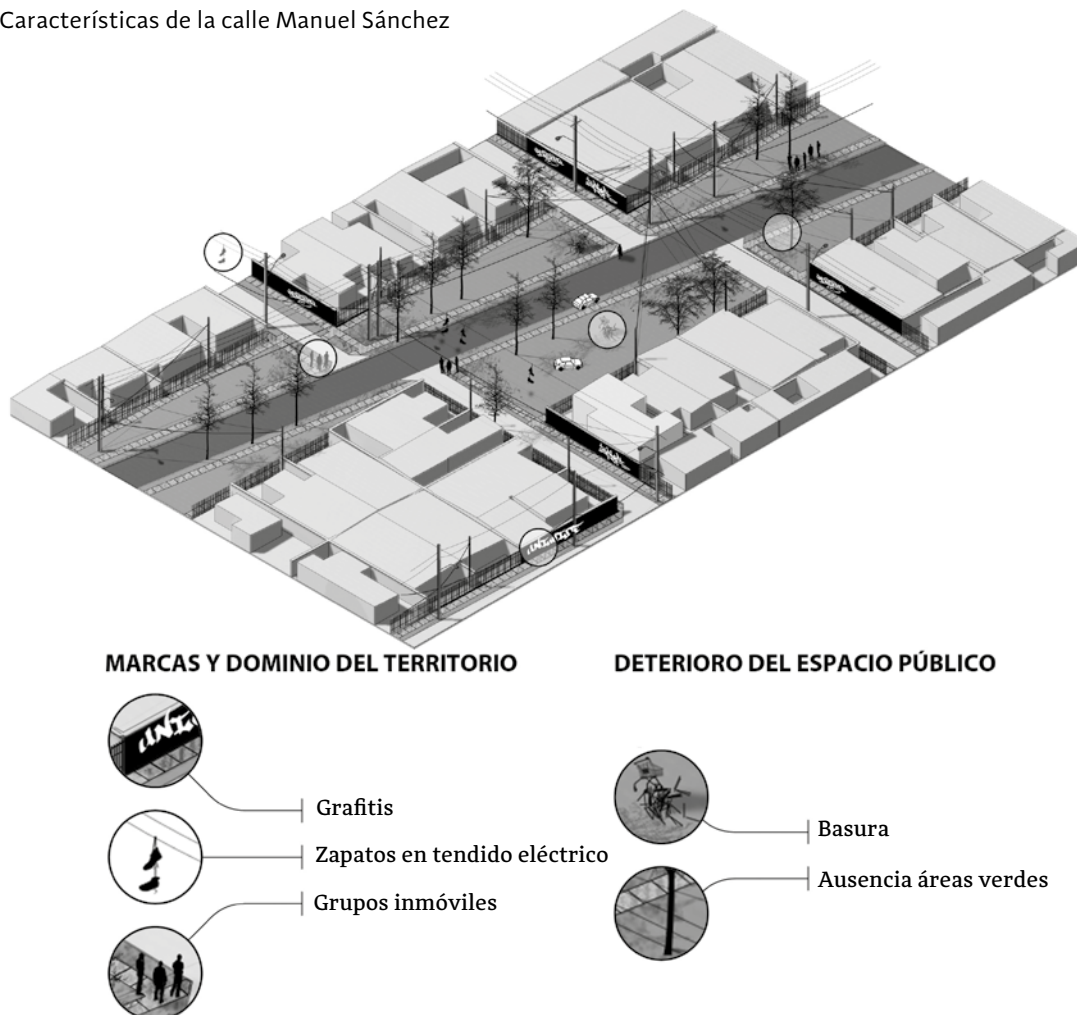
La calle es nombrada repetidas veces por las entrevistadas como un espacio inseguro, a causa de su deterioro ambiental, de los signos que la marcan y de las personas presentes en ella. En relación con el deterioro, posee características similares al del terreno industrial desafectado; las mujeres se refieren a la calle como un espacio público abandonado, sucio, carente de arborizaciones, etcétera. En cuanto a los símbolos, existen grafitis de pandillas del lugar, zapatos colgados de los cables eléctricos que demarcan territorios, y casas de mayor altura, altamente fortificadas, que son apuntadas como los hogares de los traficantes de drogas.

A estas dos primeras condiciones, se agrega la presencia de grupos que vigilan y controlan el espacio. Estos grupos son inmóviles y utilizan las esquinas con mayor

amplitud visual como punto de reunión. Cuando ingresa un extraño, activan una red de amedrentamiento en donde participan ellos y los vecinos del entorno vociferando y lanzando objetos. Con estos antecedentes, los mismos habitantes de la Población no se atreven a ingresar en esta calle y la rodean, desaprovechando las posibilidades que ofrece como espacio de conexión.

Finalmente, al deterioro y los grupos inmóviles se suma el cierre permanente del acceso a todos los pasajes perpendiculares a la calle Manuel Sánchez, organizado por parte de los vecinos como una medida de protección. De este modo, los pasajes cuentan con entrada y salida sólo por su extremo opuesto, a la manera de *culs de sac*, que provocan una fragmentación de la permeabilidad reticular de las vías. Los vecinos prefieren, así, dar la espalda a la calle principal, a costa de limitar su movilidad y la conectividad entre sus pasajes (imagen 9). Esta situación amplifica el potencial de control de los grupos de narcotráfico e impide la diversificación de las rutas de circulación de los vecinos. La calle se hace, así, cada vez más inmóvil, y a modo de ejemplo, se convierte en una realidad que tiende a repetirse en muchos otros puntos de la Población.

Imagen 9. Características de la calle Manuel Sánchez



Fuente: elaboración propia con base en registro en terreno de la calle Manuel Sánchez.

Conclusiones

En el proyecto de la Operación Sitio subyace la idea de establecer un correlato entre diseño espacial e integración social de los habitantes. A través de la promoción de la vida en comunidad, este diseño en sus diferentes escalas propuso un tejido que organizaba los espacios de socialización en una sucesión de agrupamientos, a la manera de la muñeca rusa, desde la vecindad basada en pequeños grupos de manzanas reunidas en torno a la plazoleta hasta subunidades barriales compuestas por macrogrupos de manzanas organizadas en torno a equipamientos y espacios públicos de mayor jerarquía conectados a la ciudad a través de ejes estructurantes. Esta política perseguía fomentar la autonomía de los hogares a través de unidades habitacionales dotadas de todos los servicios, y al mismo tiempo, la identidad comunitaria mediante centralidades que posibilitaban el reconocimiento mutuo, “el nosotros”, y fronteras que permitían distinguir el espacio de la comunidad del espacio de “los otros”.

No obstante, la historia desmintió la utopía, y la sociedad interpretó su espacio de otra manera. El Estado desprotegió los espacios públicos de las poblaciones favoreciendo su deterioro y el abandono de algunos equipamientos y servicios. Este abandono facilitó el arribo de la desconfianza. Por su parte, con el debilitamiento de las organizaciones sociales, las familias se desafilieron del sentimiento comunitario y se recluyeron en el espacio privado, en busca de seguridad. La comunidad se hizo cada vez más vulnerable y paulatinamente la morfología de la Población se transformó en una amenaza.

Este nuevo esquema fue obligando a los residentes a atravesar una serie de fronteras para salir de la Población a fin de satisfacer sus necesidades, introduciendo en su vida cotidiana un desgaste adicional, especialmente en los grupos más vulnerables, como las mujeres. Desprovistas del soporte comunitario, de la proximidad de los servicios, y amenazadas por la inseguridad, se vieron obligadas a limitar su movilidad para asegurar la supervivencia del hogar, debiendo enfrentar una traba más a la vulnerabilidad asociada al género.

Hoy, las trayectorias de las mujeres —moldeadas por el temor— en la Población Santa Julia ilustran cómo la utopía contenida en la estructura morfológica del diseño original se presta para prácticas abusivas por parte de grupos de antisociales que se apoderaron del espacio público. Las fronteras se profundizaron, y las centralidades de las plazoletas y equipamientos ya no convocan las relaciones de vecindario. La Población se encuentra sumergida en una espiral de deterioro y obsolescencia. Su trama urbana y su localización privilegiada por su proximidad a los barrios medios y altos la han transformado en un enclave espacial, terreno fértil para el tráfico de drogas.

Esta movilidad limitada en espacio y en tiempos de autonomía dificulta a las mujeres acceder a las oportunidades que ofrecen la población misma y su entorno diverso. Se ven obligadas a recorrer trayectorias prolongadas, a acompañar a aquellos que —por temor— no pueden desplazarse autónomamente y a encargar a quienes no pueden permanecer en sus hogares y a renunciar a oportunidades como el trabajo a distancia. La pérdida de movilidad por la inseguridad podría ser uno de los factores que contribuye al estancamiento económico y social que muestra la población, situación que eventualmente podría repetirse con distintas intensidades en otros asentamientos de escasos recursos de Santiago.

Sin embargo, resulta interesante constatar que en poblaciones como Santa Julia no se trata de falta de espacio público; por el contrario, existe una amplia red de servicios y espacios subutilizados que eventualmente podrían ser la base para reconquistar estos territorios urbanos para las comunidades.

La solución, en estos casos, no es aumentar el espacio público, sino rescatarlo en los puntos de conexión con la ciudad, atenuando la percepción de inseguridad, incluyendo y dispersando equipamientos de pequeña escala por todo el territorio de las poblaciones, con una alta densidad de usos que permita reactivar las áreas inmóviles y promover la convergencia en las fronteras interiores mediante una red de espacios públicos de calidad, que posibiliten recorrer con certeza la Población. Un urbanismo de proximidad, capaz de brindar trayectos seguros, de dar independencia a los grupos de menor movilidad (niños y adolescentes) y de apoyar las múltiples labores que cumplen las mujeres en la sociedad, y a la vez, un urbanismo que asegure la permeabilidad entre las Poblaciones y la ciudad.

Referencias

1. Adimark. 2004. *Mapa socioeconómico de Chile*. Santiago de Chile: Adimark.
2. Aguirre, Rosario. 1992. *Políticas sociales, mujeres y gobierno local*. Santiago de Chile: Cieplan.
3. Alcaíno, Paula y Paulina Gutiérrez. 2009. *Santas o mundanas. Paradojas y coerciones en el consumo de las mujeres*. Santiago de Chile: Fundación Instituto de la Mujer.
4. Alcaíno, Paula, Sofía López y Cristian Domarchi. 2009. “Gender Differences in Time Use and Mobility: Time Poverty and Dual Consumption”. Ponencia presentada en Taller Observatorio de Uso del Tiempo. Observatorio de Uso del Tiempo, Chile.
5. Ascher, François. 2005. Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. *Revista ARQ* 60: 11-19. <<http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962005006000002>>.
6. Dammert, Lucía. 2004. ¿Ciudad sin ciudadanos? Fragmentación, segregación y temor en Santiago. *EURE XXX*, n° 91: 87-96. <<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612004009100006>>.

7. Daniels, Peter y Anthony Warnes. 1993. *Movimiento en ciudades: transporte y tráfico urbanos*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
8. De la Cruz, Carmen. 2008. Seguridad de las mujeres en el espacio público: aportes para las políticas públicas. *Pensamiento Iberoamericano* 2: 205-223.
9. Ducci, María Elena. 1997. Chile: el lado oscuro de una política de vivienda social exitosa. *EURE XXIII*, n° 69: 99-115.
10. Gutiérrez, Andrea y Diego Minuto. 2007. "Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable". Ponencia presentada en Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. Asociación Latinoamericana de Transporte Público y Urbano, Brasil.
11. Harrison, Francisco y Bruce Swain. 2003. *Guía de diseño del espacio público*. Santiago de Chile: LOM.
12. Hercé, Manuel. 2009. *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Editorial Reverté.
13. Hidalgo, Rodrigo. 2005. *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*. Santiago de Chile: Instituto de Geografía PUC – Centro de Investigaciones Barros Arana.
14. Hogar de Cristo. 1973. *52% del mundo sin casa*. Santiago de Chile: Selavip.
15. Instituto Nacional de Estadísticas (INE). 2002. *Censo 2002*. Santiago de Chile: INE.
16. Izard, Miquel. 1985. *Marginados, fronterizos, rebeldes y oprimidos*. Madrid: Serbal.
17. Jacobs, Jane. 1994. *The Death and Life of Great American Cities: With a New Foreword by the Author*. Nueva York: Modern Library.
18. Jirón, Paola. 2007. Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer* 12, n° 29: 173-197.
19. Kaufmann, Vincent. 2001. La motilité: une notion clé pour revisiter l'urbain. En *Enjeux de la sociologie urbaine*, eds. Michel Bassand, Vincent Kaufmann y Dominique Joye. Lausana – Ginebra: Presses polytechnique et universitaire romandes, 87-102.
20. Kelling, George y Catherine Coles. 1996. *Fixing Broken Windows: Restoring Order and Reducing Crime in Our Communities*. Nueva York: Martin Kessler Books.
21. Le Breton, Eric. 2005. *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale*. París: Armand Colin.
22. Lens, Inés. 2001. El empleo en tiempos de cambio. Desigualdades genéricas en la inserción ocupacional del sector terciario. En *Trabajo, género y ciudadanía en los países del Cono Sur*, eds. Rosario Aguirre y Karina Batthyany. Montevideo: Cinterfor, 87-111.
23. Loukaitou-Sideris, Anastasia. 2005. "Design and Policy Responses to Women's Fear of Victimization in Public Places". Ponencia presentada en International Conference on Women's Issues in Transportation. Transportation Research Board of the National Academies, Estados Unidos.
24. Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu). 2009. *Seminario Internacional. Ciudad y deseo, exclusión y diversidad: del barrio a la metrópolis*. Santiago de Chile: Minvu.
25. Miralles-Guasch, Carme y Ángel Cebollada. 2009. Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de Asociación de Geógrafos Españoles (A.G.E.)* 50: 193-216.
26. Morales, Eduardo y Sergio Rojas. 1987. *Sectores populares y municipio*. Santiago de Chile: Flasco.
27. Orfeuill, Jean-Pierre. 2002. Mobilité et inégalité dans l'aptitude à la pratique des territoires. *Informations sociales* 104: 70-79.
28. Palmer, Montserrat y Francisco Vergara. 1990. *El lote de 9x18 en la encrucijada habitacional de hoy*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
29. Paz Ciudadana, Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Ministerio del Interior. 2003. *Espacios Urbanos Seguros*. Santiago de Chile: Paz Ciudadana.
30. Perrot, Michelle. 1997. *Mujeres en la ciudad*. Santiago de Chile: Andrés Bello.
31. Primerano, Frank, Michael Taylor, Ladda Pitakringskarn y Peter Tisato. 2008. Defining and Understanding Trip Chaining Behaviour. *Transportation Research Record* 35: 55-72. <<http://dx.doi.org/10.1007/s11116-007-9134-8>>.
32. Rainero, Liliana. 2001. Una mirada de género a los asentamientos humanos. *Medio Ambiente y Urbanización* 17, n° 56: 73-92.
33. Rainero, Liliana. 2006. *Herramientas para la promoción de ciudades seguras desde la perspectiva del género*. Córdoba: CISCESA.
34. Raposo, Alfonso. 2001. *Espacio urbano e ideología. El paradigma de la corporación de la vivienda en la arquitectura habitacional chilena. 1953-1976*. Santiago de Chile: Universidad Central.
35. Rodigou, Maite. 2009. "Territorios prohibidos: la violencia hacia las mujeres en la ciudad". Ponencia presentada en Encuentro Interdisciplinario de Ciencias Sociales y Humanas. Universidad Nacional de Córdoba, Argentina.
36. Rodríguez, Alfredo y Ana Sugranyes. 2005. *Los con techo. Un desafío para la política de vivienda social*. Santiago de Chile: Sur.
37. Sabatini, Francisco y Federico Arenas. 2000. Entre el Estado y el mercado: resonancias geográficas y sostenibilidad social en Santiago de Chile. *EURE XXVI*, n° 79: 95-113.
38. Secretaría de Planificación de Transporte (Sectra). 2006. *Encuesta origen destino de viajes gran Santiago 2006*. Santiago de Chile: Secretaría de Planificación de Transporte.
39. Valcárcel, Amelia y Bernaldo de Quirós. 2008. *La política de las mujeres*. Madrid: Cátedra.
40. Valenzuela, Juan Miguel, Pía Labarrera y Paula Rodríguez. 2008. Educación en Chile: entre la continuidad y las rupturas. Principales hitos de las políticas educativas. *Revista Iberoamericana de la Educación* 48: 129-145.
41. Valenzuela, María Elena. 2003. *Mujeres, pobreza y mercado de trabajo. Argentina y Paraguay*. Santiago de Chile: Oficina regional de la OIT para América Latina y el Caribe.
42. Wacquant, Loïc. 2001. *Parias urbanos: marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*. Buenos Aires: Manantial.