3er EIMUS 2013
Del 6 al 8 de noviembre
Encuentro iberoamericano de Movilidad Urbana Sostenible
"Un diálogo entre Europa y América Latina"

MOVILIDAD FEMENINA EN ASENTAMIENTOS DE ESCASOS RECURSOS EN SANTIAGO DE CHILE: ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD EN LA BÚSQUEDA DE EFICIENCIA Y SEGURIDAD[1]

Cristhian Figueroa Martínez

Chileno. Arquitecto, Magíster en Proyecto Urbano. Escuela de Arquitectura. Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile.

cofiguer@uc.cl

Alejandro Cortés Salinas

Chileno. Geógrafo, Magíster en Desarrollo Urbano. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. Pontificia Universidad Católica de Chile.

aacorte1@uc.cl

RESUMEN

Las prácticas de movilidad de las personas se encuentran influenciadas por una multiplicidad de factores, incluyendo fenómenos sociales, urbanos y espaciales. En el caso de las mujeres, estas condiciones contribuyen a la generación de un grupo responsable de la supervivencia económica y social del grupo familiar, con una alta valoración del tiempo, sensible a la percepción de inseguridad y tendiente a la inmovilidad. Las mismas situaciones, también empujan a las mujeres a realizar un importante número desplazamientos de corto alcance, utilizando como medio principal de desplazamiento la caminata.

En el caso de Santiago de Chile, la fragilidad de las mujeres es mayor en las áreas residenciales de escasos recursos producidas por las distintas políticas de vivienda social del Estado Chileno. En estas áreas, el deterioro del espacio público y la percepción de inseguridad asociada a ello condicionan los

[1] Trabajo basado en tesis para optar al grado de Magíster en Proyecto Urbano de Cristhian Figueroa Martínez "Recalificación de la estructura del espacio público según la movilidad cotidiana de las mujeres de la población Santa Julia de Macul", 2011, Pontificia Universidad Católica de Chile. Profesor Guía Rosanna Forray Claps,

recorridos pedestres y limitan las oportunidades de las mujeres y de los integrantes de la familia que se encuentran bajo su tutela.

Mediante un método que mezcla herramientas cualitativas (observación etnográfica y entrevistas) con cuantitativas (encuestas), la presente ponencia expone la relación que existe entre la calidad del espacio público y las prácticas de movilidad de las mujeres que habitan las áreas de bajos recursos de Santiago. Más en detalle, con el estudio de los recorridos peatonales de las mujeres en el espacio público se plantea evidenciar dos situaciones: primero, la búsqueda de eficiencia en relación a la percepción de inseguridad y, segundo, las estrategias de movilidad que despliegan para compatibilizar ambas circunstancias.

Palabras clave: *movilidad femenina, espacio público, seguridad.*

1. INTRODUCCIÓN

La movilidad hoy en día es comprendida como una búsqueda de satisfacción de necesidades con desplazamientos físicos o virtuales (ASCHER, 2005; HERCÉ, 2009; MÓDENES; 2007). Esta movilidad se vuelve vulnerable en grupos de estratos bajos que habitan los sectores más deteriorados y pobres de las ciudades.

En Latinoamérica, la pobreza se expresa principalmente en asentamientos irregulares, con viviendas de mala calidad y carentes de servicios urbanos básicos (SMOLKA, 2003). Contrariamente, en el caso Chile, y más específicamente en su capital Santiago, la informalidad de los asentamientos y la provisión de servicios fueron prácticamente erradicados por las diversas políticas de vivienda social desarrolladas por el Estado durante la segunda mitad del siglo XX. Sin embargo, las mismas políticas que solucionaron estos problemas básicos desencadenaron otros y configuraron una nueva versión de la pobreza urbana chilena.

Esta nueva pobreza se expresa en conjuntos habitacionales producidos -o gestionados- por el Estado, localizados en las periferias distantes y segregadas de los centros de trabajo y servicios que la ciudad ofrece (MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO, 2009). En estos complejos reina un sentimiento de abandono y de falta de oportunidades, permitiendo el deterioro masivo del espacio público y los equipamientos colectivos y el arribo de la inseguridad y la desesperanza (SKEWES, 2005 y MÁRQUEZ, 2005).

Inmersas en este complejo escenario, las prácticas de movilidad de las personas están limitadas por las difíciles condiciones de deterioro e inseguridad que posee el espacio público que las acoge; siendo más crítico aún para aquellos grupos que poseen una alta valoración del tiempo como las mujeres. Esta alta valoración proviene de una construcción social que las relacionó con la supervivencia del hogar y las múltiples actividades que se desprenden de ello, limitando el tiempo disponible y tendiendo a disminuir la cantidad y la extensión geográfica de los desplazamientos.

A la carga del hogar, se suma la fragilidad que tiene el género en el espacio público y la especial sensibilidad con los fenómenos de percepción de seguridad. Ambos, nuevamente afectan la movilidad y colaboran en la tendencia que poseen las mujeres a caer en la inmovilidad e, incluso, en severas formas de pobreza (VALENZUELA, 2003)

A través de observación etnográfica y encuestas con preguntas abiertas, el presente texto analiza las redes de movimiento que articulan las mujeres en torno a los equipamientos colectivo. Luego, busca avanzar en las razones que definen tales comportamientos, especialmente las vinculadas con la percepción de inseguridad. El caso de estudio corresponde a la población Santa Julia de Macul que, a pesar de tener excelentes atributos de localización (figura 1), se encuentra apropiada por grupos antisociales, siendo reconocida como un extraño caso de deterioro físico y social (PALMER & VERGARA, 1990).

Figura 1: localización de la población en el contexto de Santiago.

Fuente: elaboración propia.

2. MOVILIDAD FEMENINA Y PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

Diversos autores consideran a las mujeres como un grupo históricamente relegado de la esfera pública y de las decisiones que se toman en ella (IZARD, 1985, VALCÁRCEL & QUIROZ, 2008 y PERROT, 1997). Este rechazo se extiende al espacio público, considerándolo como expresión física de lo público. RYAN (2008) agrega que el género femenino, y las condicionantes que impone, son una construcción cultural reciente y, que como tal, no es estática en el tiempo y el espacio. Para este autor, los problemas y dificultades que enfrentan las mujeres actuales no tienen símil con los que enfrentaron generaciones pasadas.

La exclusión del grupo de lo público trajo consigo una fuerte asociación de la mujer al ámbito doméstico. Así, según RAINERO (2001) la mujer es la sostenedora del hogar en múltiples dimensiones, incluyendo la social, afectiva, funcional y económica. En relación a lo social, las mujeres son las encargadas de mantener los lazos sociales en funcionamiento. En cuanto a los afectos, la mujer dentro de la estructura familiar es más emotiva y debe disponer de una actitud de servicio y atención en forma incondicional a las demandas y necesidades de los otros integrantes de la familia, inhibiendo muchas veces sus posibilidades de autoafirmación y autonomía (ARCE, 1995; HERRERA, 2000).

En el aspecto funcional, están vinculadas con la mantención del hogar, los trabajos domésticos y la realización de trámites y pagos (SCHKOLNIK, 2004). Asimismo, cumplen un rol de soporte de las actividades vitales que deben realizar los integrantes con capacidades físicas disminuidas. Es el móvil de niños, adolescentes, personas con movilidad reducida, enfermos, adultos mayores, etc (KAUFMANN & WIDMER, 2006). Finalmente, en hogares monoparentales, también cumple el rol de sostenedor económico único.

De acuerdo a estos antecedentes, las condicionantes que se le atribuyen al género se hacen patentes cuando asumen el rol de sostén de una familia. Cuando este hecho ocurre, el valor que se le asigna al tiempo aumenta ostensiblemente, limitando los potenciales desplazamientos y poniendo en peligro la satisfacción de sus necesidades (ALCAÍNO & GUTIÉRREZ, 2009). En muchos casos están dispuestas a no realizar desplazamientos si el tiempo a invertir compromete las actividades vinculadas al hogar. Jirón (2007) indica que existen casos en donde prefieren renunciar a sus trabajos por el elevado costo temporal que implica acceder a ellos.

Enfrentadas a esta dificultad, las mujeres articulan una serie de estrategias para mejorar la gestión del tiempo de los desplazamientos. Así, son propensas a realizar desplazamientos de corta extensión y a desplegar estrategias que optimicen las trayectorias. En estratos socio-económicos bajos además

tienen una mayor tendencia a realizar desplazamientos pedestres, acotando su radio de acción a los barrios de habitación y su entorno inmediato (ALCAÍNO, LÓPEZ & DOMARCHI, 2009 y AGUIRRE, 1992).

Al radio de acción acotado y la tendencia caminar en los estratos bajos, se suma la sensibilidad que tienen las mujeres con el espacio público. Al respecto, diversos autores indican que las mujeres prestan mayor atención al entorno que otros grupos (LOUKAITOU-SIDERIS, 2004). Para ellas, factores ambientales como el deterioro del espacio público, la ausencia de iluminación en las noches, la presencia de grupos en las esquinas, entre otros, alteran la percepción de seguridad un lugar en particular (RAINERO, 2006).

Esta percepción no necesariamente coincide con un peligro real, no obstante es capaz de motivar cambios en las prácticas cotidianas de desplazamiento.

Rodigou (2009) agrega que la percepción de inseguridad también está relacionada con el desconocimiento; lugares desconocidos son más temidos que aquellos conocidos. Esto se debe a que en los últimos son conocidos los espacios con detalle, las posibles rutas de escape y eventuales "ayudantes" en caso de requerir auxilio. En sectores desconocidos sucede lo contrario y el temor suele ser mayor.

3. MOVILIDAD FEMENINA EN SANTA JULIA DE MACUL

Construida en 1965, la población Santa Julia corresponde a uno de los asentamientos producidos por la política de vivienda llamada "Operación Sitio" (1965-1970). En términos generales, la política siguió los planteamientos de la escuela de pensamiento de John Turner y las imposiciones planteadas por la Alianza para el Progreso de Latinoamérica, creando asentamientos que, a través de un diseño urbano de tres escalas (población, barrio y manzana) y el orden ortogonal, promovían el empoderamiento, la educación e incorporación en la sociedad de las personas de escasos recursos (TURNER, 1976; O'BRIEN, 1969 y RAPOSO, 2001).

Más en detalle, la Operación Sitio proveía a los habitantes de asentamientos irregulares de terrenos urbanizados (conectados a servicios de agua y saneamiento) sin vivienda o con una pequeña parte de ella construida. El resto sería edificado por los habitantes de la misma manera como ellos lo habían realizado en los asentamientos de habitación anterior (HOGAR DE CRISTO, 196?). Con la orientación de la política hacia la provisión del terreno y no la vivienda, el Estado centró sus esfuerzos en la provisión de equipamientos colectivos y espacio público.

Ambos eran considerados como los elementos en donde se producía la promoción social y, por lo tanto, debían ocupar un espacio central en el diseño. No obstante, diversos problemas políticos, económicos y sociales dejaron a las poblaciones creadas por esta política como proyectos truncos.

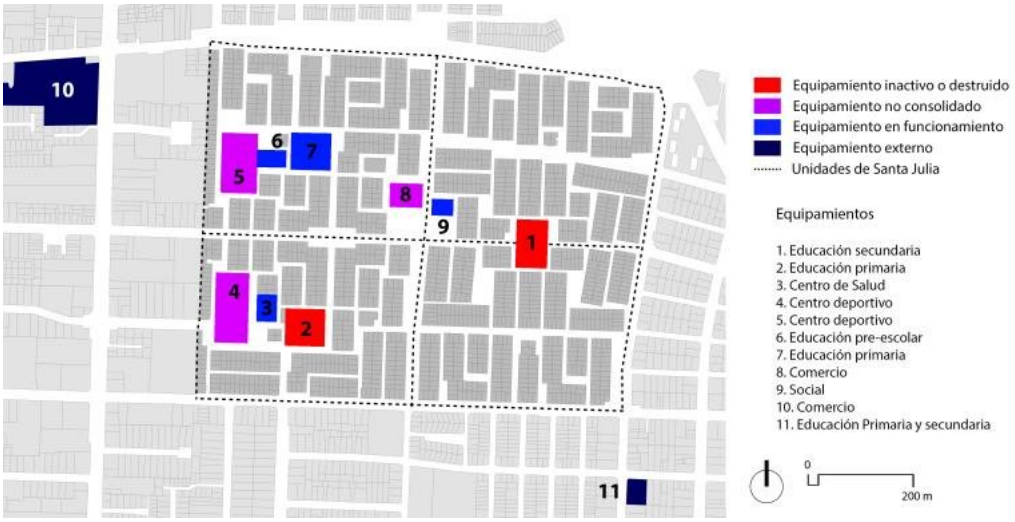
En el caso de Santa Julia, la población expone el típico diseño de la época, esto es, grandes trazados reguladores que fragmentan el territorio en 4 partes equivalentes en área. Cada unidad está a la vez dividida en agrupaciones de manzanas, formando trazados con forma de esvástica para promover el contacto social. Salvo los grandes trazados viales, la población no posee rutas directas y rectas al interior (figura 2).

En el diseño original, la población tenía equipamientos en el centro del territorio (comercio y equipamiento social) y en las unidades sur-poniente (salud y educación primaria) y nor-poniente (educación primaria). También existía un equipamiento de educación secundaria en la intersección de las dos unidades del oriente. Sin embargo, en la actualidad sólo operan el centro de salud y la escuela del nor-poniente, el resto de los equipamientos fue destruido (escuela secundaria) o eliminado por baja demanda (colegio educación primaria sur-poniente y mercado). Los espacios que debían ocupar los equipamientos hoy en día son grandes sitios eriazos sin ningún tipo de edificación o con precarias instalaciones deportivas.

Contrariamente, el entorno de Santa Julia se encuentra altamente aprovisionado, supliendo en cierta manera las carencias de la población propiamente tal. De esta forma, en el límite oriente, adyacente al sector que perdió uno de los colegios, existe un centro educacional que posee educación primaria y secundaria. Por el borde oriente, se encuentra un supermercado de grandes dimensiones (figura 2).

Como un asentamiento desprovisto de grandes equipamientos y fuentes de trabajo, la población tiende a expulsar una importante cantidad de desplazamientos hacia lugares distantes de la ciudad (73,8% de desplazamientos expulsados, SECTRA, 2006). Hacia el interior, los traslados están principalmente relacionados con los equipamientos de salud y educación que perduraron y con hipermercado y la escuela localizados en el borde. Cada uno de estos equipamientos genera una red de movimiento territorial que activa el territorio y expone distintas características de la movilidad femenina.

Figura 2: población Santa Julia.

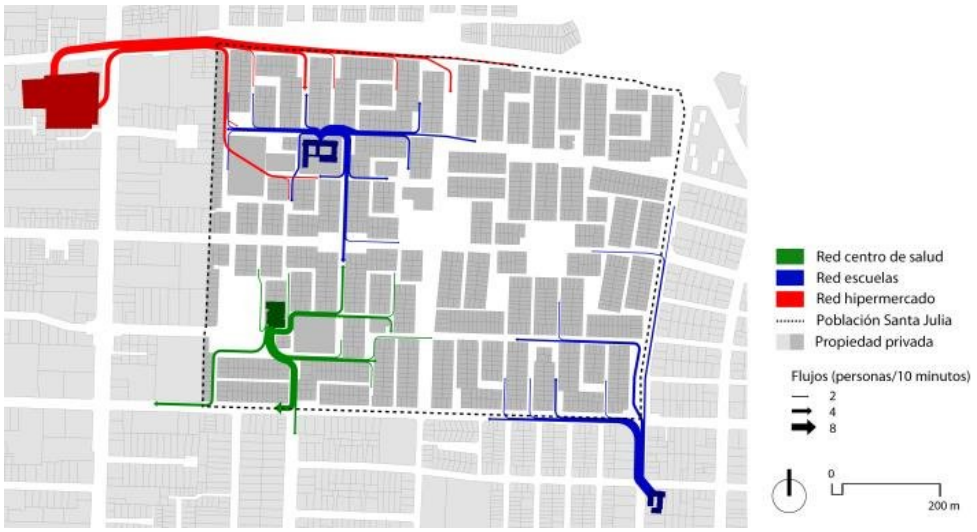


Fuente: elaboración propia.

3.1 Cuatro redes de movimiento en torno a los equipamientos de Santa Julia

El centro de salud, localizado en el sur-poniente de Santa Julia, genera la red de mayor importancia. A diferencia de las inducidas por los colegios que se detallarán a continuación, el centro de salud se encuentra operativo entre las 6 de la mañana hasta las 18 horas aproximadamente, atrayendo viajes de la población y su entorno por un largo periodo de tiempo (figura 3).

Figura 3: redes de movimiento en la población Santa Julia



Fuente: elaboración propia.

De las personas que asisten a este centro, las mujeres sin compañía constituyen la mayoría (66%). Ellas acuden al recinto para obtener una cita con el médico para terceras personas. El resto de las mujeres actúa como compañía de personas de movilidad reducida, conduciendo adultos mayores y niños. Ambas actividades evidencian la mayor parte de las mujeres que se trasladan al centro de salud para asegurar la atención de otros integrantes de la familia.

Para acceder al lugar, las mujeres realizan rutas directas entre el centro de salud y sus residencias, exponiendo que algunas condiciones del espacio como la presencia o ausencia de veredas y el ancho de calles no tienen mayor relevancia si la ruta es directa.

Esto se observa especialmente en el sur de la red, donde las mujeres se desplazan por pasajes angostos y amplias calles si ellas les permiten efectuar un recorrido más eficiente, valorando sobre todo las reducciones en el costo temporal del desplazamiento.

El colegio localizado al interior y el del borde oriente crean redes de menor intensidad en comparación al centro de salud (figura 3). No obstante, ambas redes son activas sólo en el ingreso y salida de los estudiantes, el resto del día los colegios no atraen desplazamientos. Durante las mañanas (ingreso), se observa que las mujeres acompañan a los menores hasta el recinto, ingresando al

establecimiento. En el interior, aguardan hasta que el niño entra a clases y mientras tanto se reúnen con otras mujeres para entablar conversaciones.

Cuando el niño finalmente ingresa al aula, las mujeres emprenden el regreso al hogar pero en grupos o parejas. Con estas formaciones siguen trayectos comunes hasta el punto en que las rutas no pueden coincidir. En ese lugar entablan una prolongada conversación para luego separarse en dirección a sus hogares. En las tardes, el comportamiento es inverso, acuden en grupos o parejas y regresan sólo acompañados por el menor de edad.

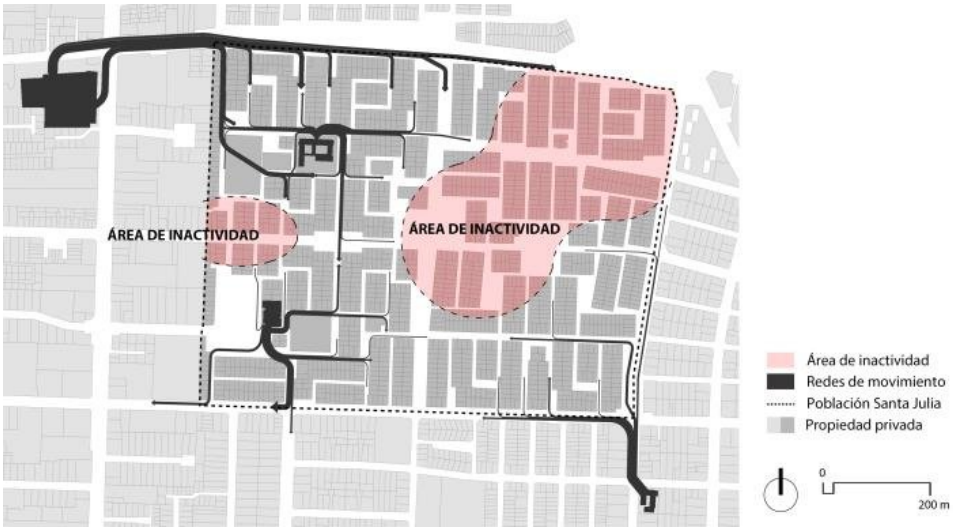
Por último, el hipermercado genera una red de desplazamientos de gran magnitud al norte de la población (figura 3). En general, las mujeres que acuden a este comercio comunican sus orígenes y destino con las rutas más directas posibles, ingresando a la población apenas se presenta una calle que proporcione tal conexión. La búsqueda de rutas directas es similar a la existente en el centro de salud.

Sin embargo, existe un grupo que expone un comportamiento distinto y en lugar de ingresar inmediatamente a la población prolongan su desplazamiento por el borde hasta un local comercial que vende frutas y hortalizas (productos normalmente no comprados en hipermercados en Chile). Con esta acción, complejizan el desplazamiento agregando una detención intermedia, disminuyendo el costo temporal del desplazamiento al hipermercado y anulando un traslado adicional. Es un encadenamiento de actividades (Primerano *et al.*, 2008).

Las cuatro redes de movimiento evidencian los múltiples roles de soporte que asumen las mujeres en barrios de bajos recursos. El centro de salud muestra la labor de compañía a personas con movilidad reducida, el hipermercado la provisión y el colegio la socialización.

Desde una perspectiva territorial, los equipamientos desequilibran el uso del espacio de la población, dejando un área activa, conexa e incorporada a las redes de movimiento metropolitanas y otras desprovistas e inactivas (figura 4). Esta diferencia entre los territorios activos e inactivos expone la importancia de los equipamientos como precursores de actividad y al mismo tiempo revela que existen otros factores que influyen en los desplazamientos que despliegan las mujeres.

Figura 4: lugares inmóviles de la población.



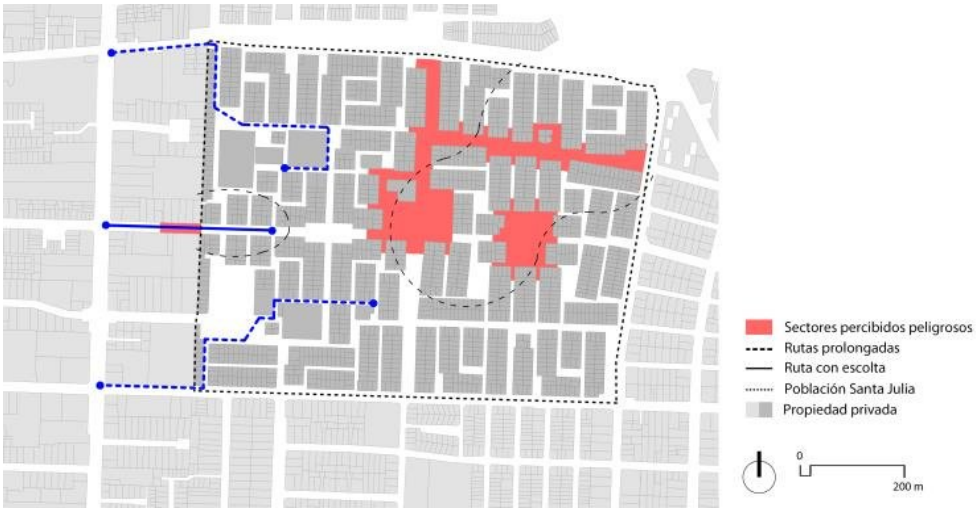
Fuente: elaboración propia.

3.2 Estrategias para enfrentar la inseguridad

Las mujeres que no conocen la población le temen al territorio como un total, siendo incapaces de reconocer sus límites y las razones tras el temor. Estas mujeres ingresan a la población cuando es estrictamente necesario y salen inmediatamente una vez resulta la necesidad. Describen rutas cortas que comunican el equipamiento colectivo con uno de los bordes de la población.

Contrariamente, las mujeres circulan cotidianamente por la población temen a lugares particulares y bien definidos. Cuando tienen que enfrentarlos prefieren el tiempo, desviarse de sus recorridos y prolongar los desplazamientos. Más específicamente, las mujeres señalan dos lugares peligrosos al interior de la población: uno localizado al poniente, en el límite entre las redes del colegio, el centro salud y la conexión de la población con el exterior, y otro localizado al nor-oriente. Los dos coinciden con las áreas inmóviles de Santa Julia (figura 5).

Figura 5: lugares temidos en la población.



Fuente: elaboración propia.

En relación al espacio del poniente, apuntan que es temido por una serie de historias de violencia y drogadicción que existen sobre un terreno eriazo. Si bien, no existen comprobaciones de reales hechos de violencia en el lugar el temor persiste, es un temor transmitido (DE LA CRUZ, 2008). Frente a este espacio, las mujeres articulan dos estrategias: la primera, prolongar sus trayectorias utilizando vías paralelas pero distantes, y la segunda, desplegar un sistema de escoltas vecinales que acompaña a las mujeres durante el trayecto por el frente de ese terreno. El escolta continúa como compañía hasta dejar a la persona en un lugar público de poco riesgo aparente.

En el caso de la segunda área de inactividad (nor-oriente) la situación es más compleja. El sector corresponde a una calle en diagonal que resulta ser la más amplia de toda la población. Debido a la orientación de la calle y la estructura predial, el espacio público es irregular, teniendo una serie de triángulos entre la calzada vehicular y la línea de propiedades.

Debido a la destrucción del equipamiento cercano, la calle cayó en abandono y fue tomada por grupos de tráfico de drogas. Estos aprovecharon la amplitud de la calle y algunos puntos claves para controlar visualmente el espacio público y amedrentar desconocidos.

Las mujeres, señalan que es el lugar más temido de la población y que bajo ninguna circunstancia circularían por él. Las razones que esgrimen detrás de esta decisión son variadas, indicando el deterioro físico de la calle, la existencia de redes de amedrentamiento y la presencia de grupos

estáticos en las esquinas. La inmovilidad de la calle se traduce en temor, argumento que coincide por lo expresado por diversos autores (JACOBS, 1994, HARRISON & SWAIN, 2003 Y PAZ CIUDADANA ET AL., 2003).

En lado opuesto, los espacios más seguros son aquellos con mayor cantidad de circulaciones peatonales y activos. Por ejemplo, el entorno el centro de salud es reconocido como un espacio seguro a pesar de que posee atributos físicos negativos (muros ciegos y deterioro del espacio público). En este caso la cantidad de personas que circula otorga seguridad a las mujeres.

4. CONCLUSIONES

Las redes de movimiento que crean las mujeres en torno a los grandes equipamientos de la población Santa Julia y su entorno muestran que existe una búsqueda generalizada por recorridos directos y de bajo costo temporal. Las mismas también ponen en evidencia los múltiples roles que el género tiene asignado, las estrategias con que enfrentan las actividades domésticas y la existencia de otros factores que afectan la eficiencia. En algunos casos, es una optimización del tiempo (supermercado), mientras que otros, es la percepción de inseguridad.

La percepción de inseguridad que las mujeres crean en torno a algunos lugares de la población modifica la forma que adquieren los desplazamientos e inhibe el uso de algunos espacios públicos. Estos lugares se perciben como inseguros por historias oralmente transmitidas, un espacio público deteriorado y la presencia personas inmóviles. Contrariamente los lugares percibidos como seguros son aquellos en donde existe constante actividad.

Por otro lado, los lugares percibidos como inseguros coinciden ampliamente con las zonas que no están conexas a alguna red de movimiento. En ese sentido, los equipamientos al interior de la población evidencian que su rol supera ampliamente sus funciones de servicio. "Segurizan" y conectan con la ciudad los espacios de su entorno inmediato.

En este punto, resulta interesante notar que actualmente la población se encuentra en un rápido proceso de fragmentación urbana debido al temor y abandono de algunos sectores. Las mujeres prefieren priorizar su seguridad por sobre la conexión, utilizando vías de borde y abandonando el interior de la población. En este caso la destrucción de equipamientos permite el arribo del temor y, finalmente, se traduce en una oportunidad para grupos antisociales y una limitación para el resto de los pobladores.

AGRADECIMIENTOS

La ponencia realizada contó con el apoyo del proyecto FONDECYT 1100068 Consolidación de Barrios Vulnerables desde una Perspectiva Socio Espacial.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Aguirre, R. (1992). *Políticas sociales, mujeres y gobierno local* (1a Ed.), Santiago, Chile: CIEPLAN.
2. Alcaíno, P. & Gutiérrez, P. (2009). *Santas o Mundanas. Paradojas y coerciones en el consumo de las mujeres* (1a Ed.), Santiago, Chile: Fundación Instituto de la Mujer.
3. Alcaíno, P. Domarchi, C. & López, S. (2009). << Gender differences in time use and mobility: time poverty and dual consumption >>. Taller Observatorio de Uso del Tiempo, Santiago, Chile.
4. Arce M. (1995). << El proceso de socialización y los roles en la familia>>, Teoría y metodología para la intervención en familias, San José: Universidad Nacional de Costa Rica.
5. Ascher, F. (2005). << Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos>>, Revista ARQ, N°60, pp. 11-19.
6. De la Cruz, C. (2008). << Seguridad de las mujeres en el espacio público: aportes para las políticas públicas>>, (In) Seguridad y violencia en América Latina: un reto para la democracia, 2 (2), 205-226.
7. Harrison, F. & Swain, B. (2003). *Guía de diseño del espacio público* (1a Ed.). Santiago, Chile: LOM.
8. Hercé, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*, Barcelona, España, Editorial Reverté, estudios universitarios de arquitectura N°8.
9. Herrera, P. (2000). << Rol de género y funcionamiento familiar>>. Revista Cubana Medicina General Integral, vol.16, n.6, pp. 568-573. Recuperado de: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-21252000000600008&lng=es&nrm=iso.
10. Hogar de Cristo (196?). *52% del mundo sin casa*, Santiago, Chile: SELAVIP.
11. Izard, M. (1985). *Marginados, fronterizos, rebeldes y oprimidos* (1a Ed.). Madrid, España: Del

Serbal.

12. Jacobs, J. (1994). *The death and life of great american cities: wih a new foreword by the author* (24a Ed.), New York, Estados Unidos: Modern Library.

13. Jirón, P. (2007). <<Implicancias de Género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile>>. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12 (29), 173-197. Recuperado de http://www.scielo.org.ve/scielo.php?pid=S1316-37012007000200011&script=sci_arttext.

14. Kaufmann V. et Widmer E. (2006). <<Motility and Family dynamics: current issues and research agendas>>. *Zeitschrift für familienfourschung*, 18 Jahrg, pp. 111-119.

15. Loukaitou-Sideris, A. (2004). <<Design and Policy Responses to Women's Fear of Victimization in Public Places>>. *Conference proceeding 35: Research on woman's issues in transportation (Cap. 2)*, Chicago, Estados Unidos.

16. Márquez, F. (2005). <<Desarrollo Social y Políticas espaciales>>. Cuaderno de Trabajo, (1), 10-19.

17. Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2009). *Seminario Internacional. Ciudad y deseo, exclusión y diversidad: del barrio a la metrópolis*. Santiago, Chile: MINVU.

18. Módenes, J. (2007). <<Movilidad espacial: uso temporal de territorio y poblaciones vinculadas>>. *X Congreso de la Población Española*. Navarra, España.

19. O'Brien, P. (1969). <<La Alianza para el Progreso y los préstamos por programa a Chile>>. *Revista de Estudios Internacionales*, 2 (4), 461-489.

20. Palmer, M. & Vergara, F. (1990). *El lote de 9x18 en la encrucijada habitacional de hoy*. Santiago, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

21. Paz Ciudadana, Ministerio de Vivienda y Urbanismo & Ministerio del Interior (2003). *Espacios Urbanos Seguros* (4a Ed.). Santiago, Chile: Paz Ciudadana. Recuperado de: http://www.pazciudadana.cl/docs/ pub_20090618173804.pdf.

22. Perrot. M. (1997). *Mujeres en la ciudad* (1a Ed.). Santiago, Chile: Andrés Bello.

23. Primerano, F.; Taylor M.; Pitaksringkarn L. & Tisato, P. (2008). <<Defining and understanding trip chaining behaviour>>. *Transportation Research Record*, 35:55–72.

24. Rainero, L. (2001). <<Una Mirada de género a los asentamientos humanos>>. *Medio Ambiente y Urbanización*, 17 (56). Recuperado de: http://www.rosariohabitat.gov.ar/Programas/rosariohab /Monitoreo/Documentos/articulo%20IIED%2001.pdf.

25. Rainero, L. (2006). *Herramientas para la promoción de ciudades seguras desde la perspectiva del género* (1a Ed.). Córdoba, Argentina: CISCSA. Recuperado de http://www.redmujer.org.ar/pdf_ publicaciones/art_17.pdf.

26. Raposo, A. (2001). *Espacio Urbano e Ideología. El paradigma de la Corporación de la Vivienda en la arquitectura habitacional chilena. 1953-1976* (1a Ed.). Santiago, Chile: Universidad Central.

27. Rodigou, M. (2009). <<Territorios prohibidos: la violencia hacia las mujeres en la ciudad>>. *VI Encuentro Interdisciplinario de Ciencias Sociales y Humanas*, Córdoba, Argentina.

28. Ryan, P. (2008). <<How New Is the "New" Social Study of Childhood? The Myth of a Paradigm Shift>>. *Journal of Interdisciplinary History*, 38(4): 553–576.

29. SECTRA (2006). *Encuesta de Movilidad en Centros Urbanos: Gran Santiago*. Recuperado den Marzo de 2010 de la base de datos SINTIA disponible en: http://sintia.sectra.cl/

30. Skewes, J. C. (2005). <<De invasor a deudor: el éxodo desde los campamentos a las viviendas sociales en Chile>>. Rodríguez, A. & A. Sugranyes (Ed). *Los con techo. Un desafío para la política de vivienda social* (1pp. 101-122). Santiago, Chile: Sur Ediciones.

31. Schkolnik, M (2004). <<Tensión entre familia y trabajo>>. Arriagada, I. y Aranda, V. (comp.) *Cambio de las Familias en el Marco de las Transformaciones Globales: necesidad de políticas públicas eficaces*, Serie Seminarios y Conferencias, DDS, Cepal, Santiago de Chile.

32. Smolka, M. (2003). <<Informalidad, pobreza urbana y precios de la tierra>>. *Land Lines Newsletter*, vol.15, N°1, Cambridge, Ma: Lincoln Institute of Land Policy. Recuperado de: http://www.lincolninst.edu/pubs/825_Informalidad--pobreza-urbana-y-precios-de-la-tierra.

33. Turner, John (1976). *Housing by People: Towards Autonomy in Building Environments*. Londres, Reino Unido: Marion Boyars.

34. Valcárcel, A. & Quirós, B. (2008). *La política de las mujeres* (4a Ed.). Madrid, España: Cátedra.

35. Valenzuela, M. (Ed.) (2003). *Mujeres, pobreza y mercado de trabajo. Argentina y Paraguay*. Santiago, Chile: Oficina regional de la OIT para América Latina y el Caribe.