VII Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, San Pedro de Atacama, 2010.

Experimentando la pobreza de tiempo. Usuarias y usuarios del transporte en Santiago de Chile.

Paula Alcaíno Palma, Cristian Domarchi González y Sofía López Carrasco.

Cita:

Paula Alcaíno Palma, Cristian Domarchi González y Sofía López Carrasco (2010). *Experimentando la pobreza de tiempo. Usuarias y usuarios del transporte en Santiago de Chile. VII Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, San Pedro de Atacama.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/vii.congreso.chileno.de.antropologia/32

ARK: https://n2t.net/ark:/13683/eYYc/576

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org*.

Experimentando la pobreza de tiempo. Usuarias y usuarios del transporte en Santiago de Chile

Paula Alcaíno Palma[371]
Cristian Domarchi González[372]
Sofía López Carrasco[373]

RESUMEN
El objetivo de este artículo es explorar la relación entre pobreza y transporte a través del concepto de "pobreza de tiempo". Para estudiar esta conexión, se analiza el caso de los viajes realizados por hombres y mujeres en la ciudad de Santiago. Tomando información de la Encuesta Origen Destino de Viajes (2006), se estudia la relación entre movilidad, disponibilidad de tiempo y género. Los resultados sugieren que las políticas públicas deben considerar las diferencias entre distintos usuarios del transporte y cómo éstas pueden incidir en la pobreza de tiempo.

Palabras claves: Pobreza, uso del tiempo, movilidad, género.

ABSTRACT
The aim of this paper is to explore the relationship between poverty and transport through the concept of "time poverty". To study this link, the case of men and women travelers in the city of Santiago de Chile is analyzed. Using data from the EOD Survey (2006), the relationship between mobility, time availability and gender is studied. The results suggest that public policy should consider differences among transport users and how this situation may affect time poverty.

Key words: Poverty, time use, mobility, gender.

Introducción

Este estudio explora la relación entre patrones de uso de tiempo y de movilidad a partir del concepto de pobreza de tiempo, el cual es definido como "la falta de tiempo suficiente para el descanso y ocio, producto del tiempo destinado al trabajo -en el mercado laboral y en el ámbito doméstico"- (Bardasi y Woodon 2006). De esta manera, la pobreza constituye un fenómeno multidimensional que contempla elementos económicos, políticos y culturales, incluyendo la escasez de tiempo. Para ilustrar dicha relación, esta investigación analiza el caso de mujeres y hombres residentes en la ciudad de Santiago de Chile.

Dado que los viajes se relacionan con las diferentes actividades desarrolladas durante un período de tiempo determinado, existe una clara relación entre los patrones de movilidad y los patrones

[371] DICTUC, Vicuña Mackenna 4860, Macul, Santiago de Chile. palcaino@dictuc.cl
[372] DICTUC, Vicuña Mackenna 4860, Macul, Santiago de Chile. cdomarchi@dictuc.cl
[373] Consultora Independiente, Santiago de Chile, masofia@vtr.net

de uso (o consumo) de tiempo. En este respecto, es posible considerar también una conexión entre las características de los viajes y la escasez de tiempo que una persona puede experimentar. En la primera parte del artículo, se discute el concepto de pobreza de tiempo y sus implicancias desde una perspectiva de género. Para ello, se revisa información cualitativa y cuantitativa de diversos estudios, en especial, los resultados de la investigación "Santas o Mundanas. Paradojas y Coerciones en el Consumo de las mujeres" (Alcaíno y Gutiérrez 2005). A partir de esta revisión conceptual, en la segunda parte del documento, se analizan los datos provenientes de la Encuesta Origen-Destino 2006 (SECTRA 2008), la cual investigó los patrones de movilidad en el Gran Santiago. Finalmente, se revisa el caso del sistema de transporte público de Santiago, Transantiago, y las implicancias de éste en las características y necesidades de los viajes que efectúan las mujeres de esta ciudad.

La realización de este estudio se enmarca dentro del contexto actual, en el que han acaecido importantes transformaciones en los sistemas de transporte de las ciudades latinoamericanas -incluyendo el caso de Transantiago-. En este ámbito, se considera que el transporte juega un rol central dentro de las ciudades debido a que, por una parte, las personas gastan diariamente una cantidad de tiempo importante viajando a través del área urbana y esto determina el tiempo que tienen para otras actividades. Por otro lado, el transporte influencia aspectos como la pobreza y la integración social, a través de la provisión de acceso a empleo, bienes y servicios e instancias de interacción social (Banco Mundial 2002).

Los resultados de esta investigación sugieren que es importante estudiar las experiencias y necesidades de movilidad de diferentes grupos en la sociedad pues, tal como sucede en otros ámbitos, los patrones de viaje no pueden generalizarse y universalizarse para los distintos usuarios y usuarias. Así, producto de las condiciones en que los distintos grupos se insertan en la sociedad, las políticas públicas -incluyendo la planificación de transporte- también afectarán de manera diferenciada, pudiendo influir en la disminución o aumento de las desigualdades y exclusiones sociales.

Pobreza, ingresos y tiempo

La pobreza es un concepto complejo que ha sido definido de diversas formas. Entre éstas, ha sido asociada a la imposibilidad de satisfacer las necesidades básicas (CEPAL 1988, citado en Feres y Mancero 2001) o de alcanzar un cierto bienestar (Boltvinik 2003). En el caso de Chile, las estadísticas gubernamentales han medido la pobreza usando el método de "línea de la pobreza", el cual define el costo de una canasta de bienes y servicios considerados esenciales para la sobrevivencia. Así, un hogar es considerado "pobre" si la suma de sus ingresos mensuales es menor que el precio de esta canasta. De acuerdo a la última medición oficial realizada, la proporción de pobres en Chile aumentó de 13,7% a 15,1% entre 2006 y 2009[374].

El uso del ingreso como único indicador para medir (y caracterizar) la pobreza ha traído reacciones de académicos y políticos que proponen considerar métodos diferentes. Esto, porque si bien el ingreso es un elemento relevante para definir la pobreza, no es el único aspecto a contemplar. Como han argumentado diversos autores, la pobreza es un fenómeno

[374] Encuesta CASEN 2009, Mideplan.

multidimensional, que conlleva aspectos económicos, políticos y culturales (CEPAL 2004; Godoy 2004; Kay 2006; Cardoso y Helgewe 1992).

En este contexto, otros enfoques han propuesto considerar el tiempo como un aspecto importante en el estudio de las causas o síntomas de la pobreza. La inclusión del tiempo estriba en el hecho de que un hogar no puede solo depender de sus ingresos para satisfacer sus necesidades, sino que también requiere de tiempo: no basta con tener suficiente dinero para adquirir comida, sino que además se debe tener tiempo para comprar alimentos (y cotizar precios) y prepararlos. Así, la escasez de tiempo también es una forma de experimentar la pobreza pero, a diferencia del ingreso que, en teoría, puede ser infinitamente aumentado, el tiempo de cada persona está limitado a 24 horas diarias.

A partir de la discusión anterior es que surge el concepto de "pobreza de tiempo", el cual es definido como "la falta de tiempo suficiente para el descanso y ocio, producto del tiempo destinado al trabajo -en el mercado laboral y en el ámbito doméstico" (Bardasi & Wodon 2006:75). Se debe especificar que, en este artículo, el ocio es entendido como tiempo "discrecional", esto es, como tiempo para realizar actividades que no son necesarias (como dormir o alimentarse) ni obligatorias (como trabajar o viajar al trabajo)[375] y no como tiempo cargado de una valoración social negativa.

El fenómeno de la pobreza de tiempo ha sido reportado en diferentes estudios, en particular, desde la perspectiva de género, para analizar las diferencias de uso de tiempo entre hombres y mujeres (ver, por ejemplo, Blackden & Wodon 2006; Godoy 2004; Turner y Grieco 2000). Se ha señalado que la doble carga de trabajo de las mujeres -trabajar en el mercado laboral y en el hogar- hace que éstas sean más pobres que los hombres en estos términos. Así, la idea de pobreza de tiempo es una nueva forma de aproximarse al concepto de "feminización de la pobreza", concepto que señala que las mujeres son más vulnerables a este problema, y además, experimentan la pobreza de manera diferente a los hombres (CEPAL 2004). Así mismo, se ha postulado que la pobreza de tiempo puede ser especialmente importante en los hogares con jefatura femenina, donde la responsabilidad por el ingreso y la administración del hogar se encuentra en una sola persona. En estos casos, la escasez de tiempo puede aumentar dramáticamente, debido a la imposibilidad de derivar las labores del hogar y de cuidado de la familia a otro adulto[376].

Una descripción extensa de la relación entre pobreza de tiempo, género y pobreza de ingresos puede encontrarse en la etnografía de Donna Goldstein (2003) *Laughter out of Place*, en la cual describe la vida diaria de Gloria, una madre soltera que lucha por sobrevivir y criar a sus hijos en Rio de Janeiro. Gloria trabaja por catorce horas diarias como empleada doméstica -sin contrato- pero, después que termina esta labor, debe realizar trabajo doméstico en su casa. El caso de Gloria es expuesto por la autora como ejemplo de un gran número de mujeres en trabajos con turnos largos de trabajo y baja remuneración.

[375] Sin embargo, se reconoce que la división entre el tiempo de ocio y trabajo no es del todo clara y dependerá del contexto social en el que ésta ocurra, así como de la percepción del sujeto que realiza estas actividades.

[376] Una excepción ocurre cuando otra mujer (usualmente las abuelas, hijas, asesoras del hogar y niñeras) asumen estas labores (Alcaíno y Gutiérrez 2005:70).

Midiendo y caracterizando la pobreza de tiempo

Para estudiar la pobreza de tiempo desde una perspectiva de género, deben considerarse los diferentes patrones de uso del tiempo, específicamente los tiempos destinados por hombres y mujeres a ciertas actividades como trabajo productivo y reproductivo, educación, ocio y tiempos de viaje, entre otros. Las encuestas de uso del tiempo realizadas en varios países de América Latina, han reportado indirectamente este fenómeno, al mostrar que en muchos casos, las mujeres, trabajan más horas que los hombres y tienen menos tiempo para el ocio. Por ejemplo, un estudio efectuado en Montevideo (Aguirre 2005), mostró que, en promedio, las mujeres destinan 47,6 horas al trabajo en la semana, en tanto que los hombres gastan 41,4 horas[377]. Similarmente, un estudio efectuado en México (INEGI 2002) señaló que las mujeres, independientemente de su edad y estado civil, gastan un mayor número de horas al trabajo, y consecuentemente tienen menos tiempo para el ocio.

Las encuestas de uso del tiempo, así mismo, han servido de base para la elaboración de metodologías de medición de la pobreza de tiempo, si bien la discusión en este ámbito sigue siendo escasa (Bardasi y Wodon 2006; Damian 2003). Entre los autores que han propuesto modelos de medición se encuentra Claire Vickery (1977), quien propone una línea de pobreza que contempla un ingreso mínimo y un tiempo mínimo (para trabajo doméstico) que deben disponer los miembros de un hogar. Sin embargo, en hogares donde se ha sobrepasado el ingreso mínimo pero existe escasez de tiempo, está la posibilidad de pagar a alguien para hacer estos trabajos (es decir, "comprar tiempo"), situación que se refleja, por ejemplo, en la presencia de servicio doméstico remunerado. De manera contraria, en hogares donde no exista suficiente ingreso, pero sí tiempo, se podrá hacer uso del trabajo no remunerado de los miembros del hogar. Otro autor es Julio Boltvinik (2003), quien desarrolla el método de las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), en el que calcula un índice integrado que incorpora pobreza de ingreso, pobreza de tiempo y nivel de acceso a determinados bienes y servicios. Este método ha sido aplicado en el caso de México, mostrando una interrelación entre pobreza de tiempo e ingresos.

Los modelos de medición de la pobreza de tiempo mencionados consideran este fenómeno en términos absolutos y cuantitativos. Esto es, a partir de la medición del tiempo destinado para el trabajo (en horas cronológicas), definen si un hogar es pobre de tiempo o no. Sin embargo, se reconoce que la pobreza de tiempo puede ser estudiada en términos cualitativos, en los cuales la escasez de tiempo será determinada de acuerdo a la percepción del tiempo disponible para el ocio y el descanso. Al respecto, la investigación recogida en el libro *Santas o Mundanas* (Alcaíno y Gutiérrez 2005), analizó el uso y disponibilidad de tiempo en mujeres de la ciudad de Santiago de Chile en diferentes condiciones (de edad, actividad económica, grupo familiar). Ejemplos de la percepción de falta de tiempo se expresan en los siguientes relatos:

"Pero siempre estoy haciendo algo. Así que descanso, no tengo. (...) Descanso cuando estoy almorzando. Pero no es casi nada." (Casada con hijos).

"A la semana, yo llego a mi casa a las seis y estoy hasta las diez haciendo cosas. Son veinte horas, más el fin de semana que voy al súper, a la feria. (...) Llegando a mi casa a las seis tengo que empezar a cocinar para el día siguiente." (Casada con hijos).

[377] Este mismo estudio muestra que sólo el 33% del tiempo de trabajo de las mujeres es remunerado, en tanto que el caso de los hombres esta cifra alcanza el 68,5%.

*"De ocio casi no me queda nada (...) A mí me gustaría programarme para llegar a acostarme y no puedo. Pero no puedo porque estoy con mi hijo y él tiene otro funcionamiento***"** (Divorciada con hijos).

Esta investigación mostró, además, que el tiempo destinado al trabajo doméstico constituye ahorro de tiempo o tiempo libre para alguien más. Así, la mujer se convierte en una "consumidora dual" (Wells y Sim 1987) pues destina una parte de su tiempo para que otros (especialmente su familia) puedan tener acceso a bienes, servicios y tiempo. Esto queda expresado en las entrevistas a mujeres con hijos:
"Porque mi hijo estaba en periodo de pruebas, entonces yo igual cambié turnos para ayudarle a estudiar." (Divorciada con hijos).
"Lo que pasa es que el chiquitito mío va al jardín, entonces ya está acostumbrado. Siete y media, ocho, ya está en pie, tengo que levantarme a hacerle la leche y ya de ahí hasta la noche." (Divorciada con hijos).
"De lunes a viernes (no tengo) tiempo libre. Con la guagua es difícil. Porque me quita tiempo. Descanso un rato, pero es casi nada (...) Descanso cuando estoy almorzando". (Casada con hijos).

Pobreza de tiempo y transporte

Este estudio parte de la base de que existe una relación significativa entre patrones de movilidad y uso del tiempo, debido a que una parte importante de las actividades realizadas por los individuos -por ejemplo, trabajar para el mercado o comprar bienes- requiere, muchas veces, destinar también tiempo para viajar. Dicho de otra forma, los viajes realizados por las personas están asociados a diferentes actividades llevadas a cabo por éstas (los llamados "propósitos de viaje"). Por tanto, si existen diferencias de género en el uso y disponibilidad de tiempo, es esperable que estas divergencias también se reflejen en los patrones de viaje de hombres y mujeres.

El análisis de estas diferencias en los patrones de movilidad, considerando variables como el tiempo y el género, debe sustentarse en evidencia empírica respecto de los viajes y sus características. En este sentido, la Encuesta Origen-Destino de Viajes (EOD) constituye la fuente más importante y completa de información de transporte en el contexto de Santiago. La última versión de esta encuesta fue aplicada entre 2004 y 2007 (SECTRA 2008). Para efectos de garantizar la consistencia interna de la información, los datos reportados en este documento se basan únicamente en encuestas aplicadas durante 2006.

El principal componente de la EOD es una encuesta de viajes aplicada a habitantes de 15.050 hogares de Santiago, seleccionados aleatoriamente para estos propósitos. El objetivo de la encuesta fue recopilar información acerca de las características de los viajes en el contexto urbano y de las personas que los realizan. La encuesta fue complementada por estudios paralelos (encuestas de interceptación para transporte público y privado, mediciones de flujo vehicular y tiempos de viaje), que permitieron evaluar las principales características de los patrones de movilidad de Santiago.

La EOD es representativa de 5.818.671 habitantes de la ciudad (52% de los cuales son mujeres), que residen en 1.659.284 hogares. De acuerdo a los resultados, en un día laboral normal se

efectúan 17,3 millones de viajes en Santiago, 10,4 de los cuales se realizan a través de modos motorizados.

Diferencias de género

Al observar las tasas globales de viaje según género, es posible verificar que, mientras 8,2 millones de viajes son realizados por hombres, las mujeres efectúan 9,1 millones de viajes al día. La tasa de viajes es distinta por género: mientras cada mujer efectúa un promedio de 3,3 viajes/día, cada hombre viaja 2,7 veces al día.

Las diferencias fundamentales entre hombres y mujeres pueden evaluarse al analizar la partición modal o proporción de viajes según cada modo de transporte considerado (comúnmente llamado "medio de transporte"), como se ve en el siguiente gráfico:

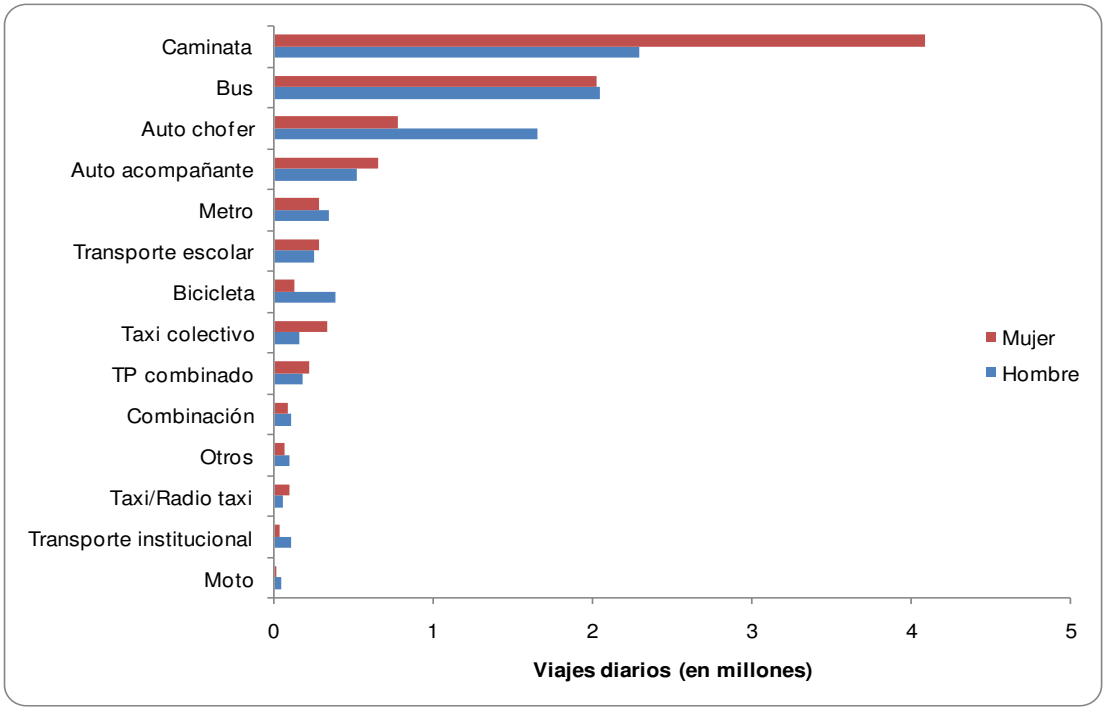

Gráfico 1: Partición modal según género
Fuente: Elaboración propia en base a SECTRA 2008.

Se observa que los modos motorizados concentran el 60% de los viajes diarios, mientras que el modo más utilizado corresponde a la caminata (37%), el bus (23%) y el auto (14% de los viajes son efectuados por conductores de vehículos, y un 7% por acompañantes).

De la información presentada, es posible extraer dos conclusiones: en primer término, los hombres realizan un número significativamente mayor de viajes como conductores de automóvil. En efecto, los viajes efectuados como conductores de vehículos representan un 20% del total de los viajes realizados por hombres, mientras que sólo el 9% de los viajes de mujeres se efectúan a través de este modo. Por otra parte, las mujeres desarrollan una mayor proporción de sus viajes a través de caminata (45% contra un 28% de los hombres). Esto podría tener ciertas repercusiones

en términos de pobreza de tiempo pues el automóvil sigue siendo, en general, el modo más rápido de desplazarse en la ciudad de Santiago[378].

Sin embargo, también debe tomarse en cuenta que la caminata involucra, por lo general, menores tiempos de viaje que aquellos viajes realizados a través de modos motorizados. Este hecho puede verse como un indicador de la tendencia, reportada en otros contextos, de que las mujeres tienden a viajar distancias más cortas como forma de superar la escasez de tiempo de la que sufren. La reasignación de tiempo de una actividad (transporte) a otra que puede tener una mayor importancia, tiene un valor para el individuo que toma la decisión (Jara-Díaz 2001). Por otra parte, de acuerdo a Alcaíno y Gutiérrez (2005), en el contexto latinoamericano las mujeres tienden a utilizar su tiempo en un gran número de actividades que requieren tiempo dedicado al hogar, la educación y la salud de los niños, por lo que este hecho puede interpretarse como una manifestación de los fenómenos de inequidad y pobreza de tiempo, de acuerdo a lo que se definió con anterioridad.

Debido a la naturaleza dinámica de la demanda de transporte, los patrones de viaje varían a lo largo del día. A partir de ello, es posible analizar los resultados de la EOD con mayor precisión, considerando los tres períodos principales definidos en un día laboral normal: punta mañana (PM, entre 7:00 y 9:00), fuera de punta (FP, entre 10:00 y 12:00) y punta tarde (PT, entre 18:00 y 20:00). Es relevante notar que las mujeres realizan significativamente más viajes que los hombres (61%) durante el período fuera de punta, lo que se relaciona con el hecho de que sus viajes no siempre tienen que ver con el trabajo, tal como se mostrará más adelante. Adicionalmente, 52% de sus viajes se desarrollan caminando, contra apenas un 28% de los viajes de hombres es a través de este modo. Esta cifra decrece notoriamente en el período punta mañana, donde el 36% de los viajes de las mujeres se efectúa caminando. No obstante lo anterior, el porcentaje de viajes realizados a través de caminata es más alto para las mujeres que para los hombres en todos los períodos. El uso del automóvil por parte de las mujeres también desciende en el período fuera de punta: del 11% de participación de este modo en el total de viajes durante la punta mañana, se reduce al 7% durante el período fuera de punta.

Un análisis adicional puede efectuarse considerando los viajes por propósito para hombres y mujeres en este contexto. El siguiente gráfico muestra estas cifras para el total de viajes diarios.

[378] Si bien es discutible que esta tendencia se mantenga en el tiempo.

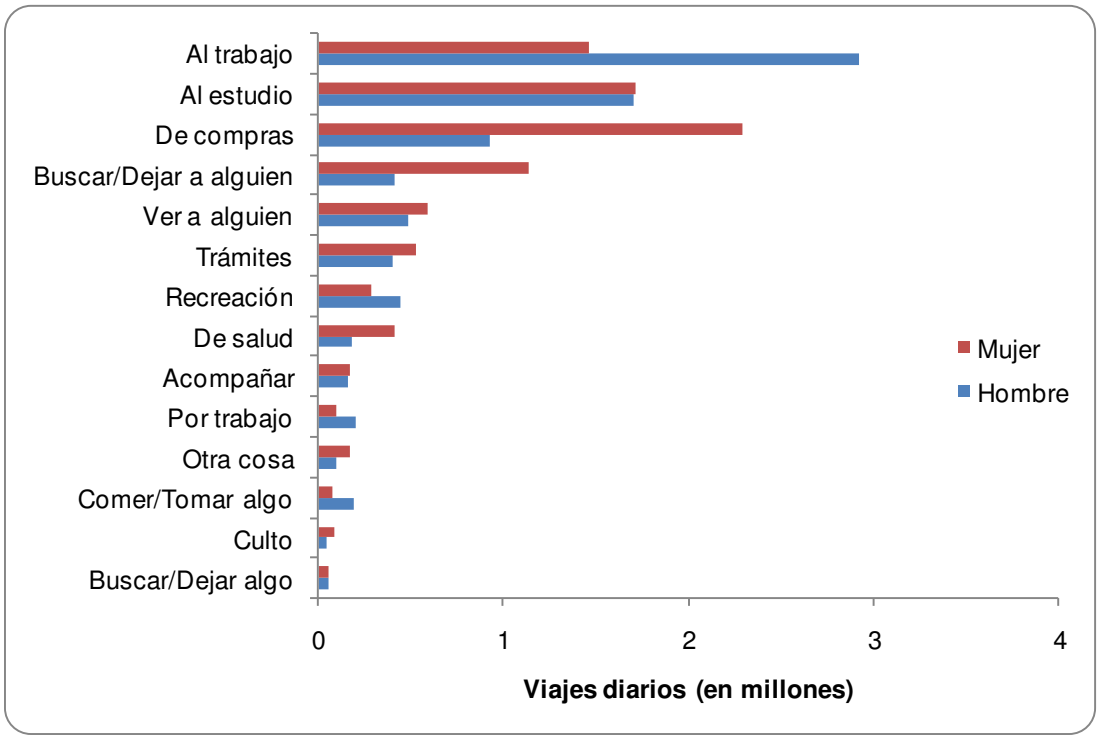

Gráfico 2: Propósito de viaje según género.
Fuente: Elaboración propia en base a SECTRA 2008.

Puede verse que, en general, los viajes al trabajo y al estudio son los más mencionados por parte de los encuestados (20% y 25% del total de viajes, respectivamente). Mientras el viaje al trabajo abarca la mayor parte de los viajes de los hombres (36%), es importante notar que el propósito de viaje más relevante para las mujeres es ir de compras, motivo que representa un 25% de su total diario de viajes. Esta gran diferencia existente con viajes relacionados con compras, realizados por los hombres (que sólo llegan al 11% de su total diario de viajes), podría considerarse como otra expresión de consumo dual, donde las mujeres no sólo deben adquirir productos destinados a su propia satisfacción, sino también deben realizar viajes de compras -con el subsecuente consumo de tiempo- para adquirir bienes necesarios para la satisfacción de las necesidades de otros (muy a menudo, de su propia familia).

Este punto de vista se refuerza al tomar en cuenta el hecho de que las mujeres van a buscar o dejar a alguien mucho más frecuentemente que los hombres (12% contra 5%), que desarrollan más viajes de salud (5% versus 2% de los hombres) y de visitas a otras personas (7% contra 6%). En todos estos casos, es posible afirmar que los viajes de las mujeres están siendo utilizados para la satisfacción de las necesidades de otros, lo que puede transformarse fácilmente en otra forma de pobreza de tiempo. De hecho, si se observan las diferencias *entre* las mujeres, es posible observar que, al menos en términos proporcionales, las mujeres con bajos niveles de ingreso efectúan más "viajes de compañía" que aquellas de niveles mayores de ingreso, y la misma tendencia puede observarse en viajes relacionados con la salud. El nivel educacional también juega un rol importante en este ámbito: las mujeres con mayores niveles de preparación académica desarrollan proporcionalmente menos viajes relacionados con la satisfacción de las necesidades generadas por otras personas.

Al tomar en cuenta los períodos dentro de un día laboral normal, puede verse que las mujeres efectúan más viajes de compra durante el período fuera de punta, y que éste se convierte en el propósito más relevante de sus viajes en este período (50% del total), hecho que parece confirmar que una buena parte de los viajes femeninos con propósito de compra, son efectuados por mujeres que trabajan en casas, y necesitan comprar bienes para satisfacer las necesidades de las personas que tienen "a cargo". Esto se confirma al examinar la composición interna de los viajes relacionados con compras y desarrollados por mujeres: un 75% de estos viajes se efectúa caminando y un 9% a través de bus.

Por otro lado, durante los horarios punta, las mujeres efectúan un número significativamente mayor de viajes con el propósito de "buscar o ir a dejar a alguien", la mayor parte de los cuales se efectúa caminando (65%), confirmando de esta forma que experimentan una importante consecuencia del consumo dual de tiempo.

La encuesta EOD recopila también información asociada al ingreso de los entrevistados. El efecto del nivel de ingreso en los patrones de viaje puede analizarse estratificando el ingreso familiar. Con este propósito se puede establecer tres niveles de ingreso familiar: alto (más de $1.600.000 mensuales, en pesos de noviembre 2001), bajo (menos de $280.000 mensuales) y medio (entre estas dos cifras)[379]. Es interesante señalar que existe una similitud entre los viajes de las personas de más bajos ingresos y aquellos que ejecutan las mujeres. Esto porque en ambos casos el modo de viaje principal es la caminata y el propósito más importante lo constituyen las compras. Si bien aún es necesario obtener mayor evidencia empírica para explicar esta semejanza, se puede establecer como hipótesis que tanto las mujeres, en general, como los grupos de menores ingresos, disponen de menor acceso a modos de transporte más rápidos y destinan mayor parte de su tiempo a la satisfacción de las necesidades básicas de los miembros de su hogar.

A partir de esta simple revisión de información proveniente de la EOD, es posible concluir que los patrones de viaje de las mujeres son diferentes a los de los hombres: los viajes de las mujeres tienden a tener una naturaleza multipropósito, debido a que aparentemente tratan de combinar varios motivos y destinos para sus viajes (por ejemplo, compras, educación y salud de los niños). Las cifras parecen mostrar que el fenómeno del consumo dual está fuertemente relacionado con la movilidad, debido a que el uso del tiempo y los viajes de las mujeres están fuertemente influidos por la movilidad de otras personas y su uso del tiempo.

Si bien las cifras expuestas anteriormente muestran diferencias (y posiblemente desigualdades), no permiten describir en detalle las implicancias de éstas en las vidas de hombres y mujeres. Como señala Goldstein (2003), existe una diferencia entre hablar sobre la estructura social en sí y hablar sobre cómo las vidas de las personas realmente "vividas" dentro de la estructura pero, para tener un mayor entendimiento de la primera, es necesario también estudiar las segundas y, en este ámbito, la descripción densa -una de las fortalezas de la antropología- constituye una herramienta importante. Dicho esto, se reconoce que es importante aun continuar con el estudio de la temática aquí desarrollada tanto desde un punto de vista cuantitativo como cualitativo.

[379] Según datos de la encuesta, sólo un 5% de los hogares de Santiago pertenece al estrato definido como "alto", mientras que el medio y el bajo concentran el 49% y el 46%, respectivamente.

Políticas de trasporte: moviéndonos hacia la mirada social

Considerando las limitaciones que plantea la actual medición de la pobreza para entender fenómenos tan complejos como la pobreza del tiempo y la expresión de este fenómeno en los patrones de viaje de la población, surge la pregunta de cómo las políticas de transporte, específicamente las referidas al transporte urbano, pueden ser consideradas al momento de implementar políticas de desarrollo social y cómo este cuestionamiento abre puertas para incorporar nuevas miradas y aproximaciones al estudio del transporte y al rol de una política pública que pareciera ser tan técnica a disciplina sociales.

Tradicionalmente, el estudio de los sistemas de transporte urbano y los patrones de viaje ha tenido una aproximación desde la ingeniería y las disciplinas técnicas. Su análisis se ha inclinado a estudiar los temas de transporte desde las matemáticas, física y econometría; por ello, temas como la modelación computacional de rutas, los contratos de operación y en la planificación de infraestructura han monopolizando el debate técnico y ciudadano sobre la política de transporte.

A nivel mundial, desde los años '60 han surgido nuevas corrientes académicas que buscan desafiar esta aproximación, postulando la necesidad de abordar el debate sobre los sistemas de transporte urbano, en general, y la discusión sobre la política pública de movilidad, en particular. Primero, algunos autores postulan que los sistemas de transporte pueden ser vistos como un sub-sistema social en que se realizan importantes encuentros e interacciones diarias, las que están llenas de significado, y que determinan y son determinadas por el contexto social, político y económico en que se emplazan (Shore and Wright 1997). Segundo, apoyada por organismos como el Banco Mundial, está la aproximación que el transporte urbano puede ser visto como un motor de promoción económica y social, permitiendo la superación de la pobreza (desde un punto de vista más económico) hasta la exclusión social (entendida como un concepto más global).

Desde la antropología, ha sido promovida una aproximación socio-histórica a la política pública, que se desarrolla a partir de la idea que el proceso de planificación e implementación de ésta no refiere sólo a aspectos técnicos de la política, sino que refiere a ideas e ideologías que hablan sobre la comunidad en que se inserta. Utilizando esta aproximación, López (2008) estudió Transantiago y encontró tres imágenes del "ciudadano":

- *Usuario abstracto:* en el contexto chileno la relación entre el Estado y sus ciudadanos se caracteriza por la idea de ciudadanos como individuos abstractos, esto es, entidades sin una existencia material. En el caso de la política de transporte público, el análisis de las entrevistas realizadas en este estudio, sugiere que quienes participaron en la planificación de Transantiago no tomaron en cuenta la corporalidad de los usuarios del transporte público ("usuarios sin cuerpo"). Al respecto, es interesante observar que el sistema fue diseñado para que, en buses troncales, la mayoría de los pasajeros viajara de pie[380], sin considerar, por ejemplo, eventuales dificultades de

[380] Según un reporte de la Cámara de Diputados (2007), el diseño de los buses troncales tipo "oruga" consideraba que, en promedio, un 25% de los usuarios podría viajar sentado. En contraste, en el sistema de Micros Amarillas en promedio un 55% de los usuarios viajaba sentado.

desplazamiento para personas, en su mayoría mujeres, que viajan en transporte público con bolsas de compras o con un coche de bebé[381].

-*Consumidores pasivos:* las ideas que sustentan las decisiones y acciones del Estado influencian el ejercicio de la ciudadanía y los alcances de la participación. Según esto, en Chile las ideas neo-liberales[382] que han guiado la definición e implementación de la política pública desde los años '80 han contribuido a producir una imagen de los ciudadanos como consumidores pasivos: se promueve un proceso de política pública centrado en la evaluación técnica y económica de la política, que como consecuencia margina a los ciudadanos de la planificación del sistema. Asimismo, en Chile esta exclusión sería reforzada por la carencia de espacios formales para incluir la participación de distintos actores.

-*Usuario diferenciado de transporte urbano*: La acción del Estado, a través de la política pública, da forma a la noción de equidad que está al centro del concepto de ciudadanía. En el caso de la política de transporte urbano, los resultados del estudio sugieren que en su elaboración hay una diferenciación o separación de los usuarios de transporte: por un lado, usuarios de transporte privado (automóvil) y, por otro, usuarios de transporte público (buses y Metro), la cual en vez de posicionar la política de transporte como política de promoción social, promovería la exclusión de algunos usuarios.

Además, el proceso de planificación de Transantiago se caracterizó por la búsqueda de neutralidad de la política pública, lo que significó ignorar la situación particular de los diferentes tipos de usuarios. En este caso, la neutralidad de género, así como no considerar diferencias entre distintas edades, capacidades físicas, habilidad para leer mapas o seguir instrucciones.

En conclusión, los resultados de este estudio sugieren que es importante estudiar las experiencias y necesidades de movilidad de los diferentes grupos en la sociedad, pues, tal como sucede en otros ámbitos, los patrones y necesidades de viaje no pueden generalizarse o universalizarse para los distintos usuarios y usuarias. Así, producto de las condiciones en que los distintos grupos se insertan en la sociedad, la planificación de transporte también afectará de manera diferenciada, pudiendo influir en la disminución o aumento de las desigualdades y exclusiones sociales.

Las políticas de transporte y la complementariedad de disciplinas

Al abordar el estudio de Transantiago o de cualquier otro sistema de transporte, desde la sociología, la antropología u otra disciplina humanista, se desafía la manera en que tradicionalmente se abordan los problemas del transporte urbano y la separación que existe entre este debate y la situación de pobreza que viven quienes se movilizan por la ciudad.

Efectivamente, al observar la discusión en nuestro país sobre políticas para la superación de la pobreza e indigencia, se ha visto cómo, desde diversos sectores, se ha planteado múltiples elementos para disminuir el número de personas que viven en esta condición. Sin embargo, hay un tema que pocas veces se considera para ser incluido en este debate: el transporte.

[381] Esto, recordando que dentro de principales propósitos de las mujeres se encuentran las "compras" e "ir a dejar/buscar a alguien".

[382] Se entiende por neo-liberalismo a las ideas políticas y económicas que enfatizan el rol del mercado como regulador de la sociedad. En Chile el neo-liberalismo se ha llevado a la práctica a través de la privatización y desregulación en la provisión de servicios básicos.

Aunque en Chile no se han realizado estudios específicos, investigaciones en otros países muestran que intervenciones en la infraestructura de transporte y la mejora en el servicio de transporte público pueden ayudar a generar actividades económicas en zonas de menores recursos de la ciudad o mejorar las oportunidades para encontrar un trabajo. Pero, además de mejorar las oportunidades para disminuir la situación de carencia económica, también tienen un impacto en la pobreza de tiempo: si una persona gasta una cantidad de tiempo importante en trasladarse al trabajo, esto determinará la cantidad de tiempo disponible para otras actividades, como trabajo doméstico, ocio, búsqueda de nuevas oportunidades de empleo, finalización o nuevas oportunidades de estudio (Hine y Mitchell 2001; Turner y Grieco 2000).

Visto de este modo, se presentan nuevas oportunidades para el estudio y desarrollo de políticas de transporte, avanzando desde un modelo predominantemente técnico y racional de planificación a uno que incorpore la experiencia de distintos tipos de usuarios, los operadores y el aporte desde otras disciplinas. Sólo de esa manera se podrá incluir en la discusión sobre la superación de la pobreza aspectos más allá de la carencia puramente de recursos económicos.

En primer lugar, en las modelaciones de los sistemas de transporte es difícil incorporar variables actitudinales de los usuarios o de su capacidad de consumo y su nivel de pobreza, más allá de la carencia de recursos económicos. Las ciencias sociales pueden tener un rol preponderante en la incorporación de estos aspectos de naturaleza casi puramente subjetiva, pero que pueden tener una influencia determinante en la valoración que los usuarios hagan del sistema.

En segundo lugar, se plantea que centrar la planificación de los sistemas de transporte en la estimación de modelos de demanda pone en riesgo la participación de múltiples actores en el proceso de toma de decisiones, centrándose éste sólo en los “expertos modeladores” y en aquellos que conocen y manejan temas técnicos. Aunque los riesgos de excluir a actores relevantes de la política han sido ampliamente reportados en la literatura, en este contexto se destaca el desafío que presenta para las disciplinas de las ciencias sociales la oportunidad de desarrollar metodologías y técnicas para diseñar e implementar procesos participativos que impliquen un involucramiento de los distintos actores en el proceso de toma de decisiones. Además, es necesario desarrollar herramientas que permitan complementar los modelos matemáticos con la experiencia de los usuarios y elementos subjetivos de valoración.

Finalmente, las diferencias en los patrones de viaje entre hombres y mujeres presentado en este trabajo también abren nuevas oportunidades para explorar e incorporar las diferencias entre otros tipos de usuarios del transporte. Así como las necesidades de transporte difieren entre hombres y mujeres, también son distintas al interior de las mujeres: hay diferencias entre las personas de distintas edades, con distintas actividades y para quienes habitan distintas áreas de la ciudad.

Conclusión

Está claro que la pobreza -de tiempo y de recursos económicos- y las inequidades de género no pueden ser resueltas con la sola intervención en los sistemas de transporte, dado que se trata de fenómenos complejos y multidimensionales. Junto a todos los otros aspectos ya incluidos por la actual política de superación de la pobreza, en este artículo se ha argumentado que las políticas y la planificación de los sistemas de transporte deberían tener un rol preponderante en esta

discusión y ser consideradas dentro de los planes que nos permita avanzar hacia un país más integrador y equitativo. Se considera que el diálogo interdisciplinario, especialmente entre la ingeniería, que actualmente lidera la planificación del transporte, y las ciencias sociales puede ser un importante avance a la mirada tradicional que separa ambos debates, para avanzar en la re-definición del concepto de pobreza y, junto con ello, en la implementación de políticas de superación con una mirada no sólo centrada en la carencia económica sino que social.

Referencias citadas

AGUIRRE, R., 2005. Trabajo no remunerado y uso del tiempo. Fundamentos conceptuales y avances empíricos. La encuesta Montevideo 2003. El tiempo, los tiempos, una vara de desigualdad. *Serie Mujer y Desarrollo*: 65, CEPAL, Santiago de Chile.

ALCAÍNO, P., y P. GUTIÉRREZ, 2005. *Santas o mundanas. Paradojas y coerciones en el consumo de las mujeres*. Fundación Instituto de la Mujer, Santiago de Chile.

BANCO MUNDIAL, 2002. *Cities on the move: a World Bank urban transport strategy review*. World Bank Publications. Naciones Unidas, Santiago de Chile.

BARDASI, E., y Q. WODON, 2006. Measuring Time Poverty and Analyzing Its Determinants: Concepts and Application to Guinea. En *Gender, Time Use, and Poverty in Sub-Saharan Africa*, M. Blackden y Q. Wodon (Eds.), pp. 75-95. The World Bank, Washington DC.

BLACKDEN, C., y Q. WODON, 2006. *Gender, time use, and poverty in sub-Saharan Africa*. The World Bank, Washington D.C.

BOLTVINIK, J., 2003. Tipología de los métodos de medición de la pobreza. Los métodos combinados. *Comercio Exterior* 53(5): 453-465.

CARDOSO, E., y A. HELWEGE, 1992. Below the line: poverty in Latin America. *World Development* 20(1): 19-37.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL), 2004. *Panorama Social de América Latina 2002-2003*, Naciones Unidas, Santiago de Chile.

DAMIÁN, A., 2003. La pobreza de tiempo. Una revisión metodológica. *Estudios Demográficos y Urbanos* 18(1): 127-162.

FERES, J. C., y X. MANCERO, 2001. *El Método de las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) y sus aplicaciones en América Latina*. CEPAL, Santiago de Chile.

GODOY, L., 2004. *Entender la pobreza desde la perspectiva de género*. CEPAL, Santiago de Chile.

GOLDSTEIN, D., 2003. *Laughter out of place: race, class, violence, and sexuality in a Rio shantytown*. University of California Press, Berkeley.

HINE, J. y F. MITCHELL, 2001. Better for Everyone? Travel Experiences and Transport Exclusion *Urban Studies* 38(2):319-332.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA (INEGI), 2002. *Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT 2002)*, INEGI, México.

JARA-DÍAZ, S., 2000. Allocation and valuation of travel time savings. En *Handbooks in Transport, Vol. 1: Transport Modelling*, D. Hensher y K. Button (Eds.). Pergamon Press, Oxford.

KAY, C., 2006. Rural poverty and development strategies in Latin America. *Journal of Agrarian Change* 6(4): 455-508.

LÓPEZ, S., 2008. *Santiago's Transport Users: Passengers or Political actors?* Master of Philosophy Thesis, Faculty of Arts, School of Social and Political Science, The University of Sydney.

SECTRA, 2008. *Actualización de Encuestas Origen-Destino de Viajes, IV Etapa. Informe Final.* Secretaría Ejecutiva de Transporte, Ministerio de Planificación y Cooperación, Santiago de Chile.

SHORE, C. y S. WRIGHT, 1997. Policy: a new field of Antropology En *Anthropology of Policy. Critical Perspective on Governance and Power. C.* Shore y S. Wright (Eds.). Routledge, London.

TURNER, J., y M. GRIECO, 2000. Gender and Time Poverty: The Neglected Social Policy Implications of Gendered Time, Transport and Travel. *Time and Society* 9(1): 129 - 136.

VICKERY, C., 1977. The time-poor: a new look at poverty. *The Journal of Human Resources*, 12(1): 27-48.

WELLS, TROTH y FOO GAIK SIM, 1987. *Hasta que tengamos rostros: Las mujeres como consumidoras.* ISIS Internacional, Santiago de Chile.