

## La vereda también es política

**H**ay una pregunta que pocas veces nos hacemos cuando debatimos sobre brechas de género en el mercado laboral: ¿dónde ocurre, exactamente, la desigualdad? La respuesta obvia apunta a las empresas, a los salarios, a los directorios. Pero hay una respuesta menos obvia –y quizás más estructural– que apunta a las veredas.

Jane Jacobs no era economista en el sentido convencional. No construyó modelos ni publicó en revistas indexadas. Pero su libro *The Death and Life of Great American Cities* (1961) anticipó algo que la economía urbana tardó décadas en formalizar: que el diseño de las ciudades no es un asunto estético ni técnico. Es un asunto de poder. De quién puede moverse, a qué hora, con qué seguridad, y hacia qué oportunidades.

Jacobs observó que las ciudades vivas –las que funcionan para sus habitantes– comparten ciertos atributos: mezcla de usos, manzanas cortas, densidad, diversidad de edificios y personas. No la ciudad planificada desde arriba, la extensa y devoradora de los campos, la lejana, aséptica y zonificada, sino la ciudad que se construye desde abajo, desde la vereda, desde el comercio de barrio que abre temprano y cierra tarde. Esa ciudad tiene algo que los planificadores modernos suelen ignorar: ojos en la calle, presencia, vida.

Esa presencia no es solo seguridad. Es infraestructura.

Cuando una ciudad segrega usos –vivienda



**KARIN MOORE J.**  
 COORDINADORA  
 LEGAL CLAPES UC



**GONZALO MARDONES V.**  
 CONSEJO NACIONAL,  
 ASESOR CLAPES UC

**“Hay un factor que rara vez aparece en el debate: la geografía cotidiana de las mujeres. Cuánto demoran en llegar al trabajo. Cuántos trasbordos hacen. Si pueden caminar con seguridad de noche. Si hay dónde dejar a los hijos cerca de donde trabajan”.**

acá, trabajo allá, comercio más allá– impone costos de desplazamiento que no se distribuyen de manera neutra. Los pagan todos pero de manera desproporcionada, las mujeres. Particularmente las madres, las cuidadoras, quienes organizan su vida laboral en torno a una logística invisible: el colegio, la oficina, la consulta médica, la feria, la sala cuna. Una ciudad que obliga a ese tejido a resolverse en automóvil, en largas distancias, en tiempos muertos, no es una ciudad neutral. Es una ciudad que expulsa a las mujeres del mercado laboral antes de que lleguen a la entrevista de trabajo.

Los datos chilenos lo confirman. La tasa de participación laboral femenina sigue siendo una de las más bajas de la OCDE. Y aunque las explicaciones son múltiples –cultura, normas sociales, rigideces contractuales– hay un factor que rara vez aparece en el debate público: la geografía cotidiana de las mujeres. Cuánto demoran en llegar al trabajo. Cuántos trasbordos hacen. Si pueden caminar con seguridad de noche. Si hay dónde dejar a los hijos cerca de donde trabajan.

Jacobs habría reconocido el problema de inmediato. Una ciudad bien diseñada no requiere que sus habitantes resuelvan solos lo que debiera estar resuelto en el espacio urbano. El barrio mixto, denso, con comercio y servicios entretreídos en la vida residencial, reduce la fricción de la vida cotidiana. Y cuando esa fric-

ción se reduce, quien más gana son quienes más la sufrieron.

La ciudad compacta es uno de los inventos más importantes de la humanidad, la más sostenible y la más eficaz de habitar el planeta.

No es casualidad que estas ciudades sean las más igualitarias del mundo en términos de participación laboral femenina –las escandinavas, algunas centroeuropeas– sean también ciudades que invierten en transporte público de calidad, en equipamiento barrial, en espacios públicos seguros y bien mantenidos. No son ciudades perfectas, pero son ciudades que asumen que el diseño urbano es política pública con efectos distributivos concretos.

Chile, en cambio, sigue pensando sus ciudades con la una lógica de ciudad dispersa, con crecimiento en extensión, cuestión que Jacobs habría combatido: grandes proyectos, autopistas urbanas, torres residenciales desconectadas, barrios dormitorio sin alma ni servicios. Ciudad que se ve bien desde el helicóptero y funciona mal desde la vereda.

Si queremos más mujeres trabajando, con mejores empleos y mayor autonomía económica, parte de la respuesta está en las políticas laborales. Pero parte está en decidir qué ciudad queremos construir. Una ciudad que distribuya oportunidades no solo entre sectores, sino en el espacio. Una ciudad donde la vereda no sea un obstáculo, sino una promesa.