

**Diego Solsona-Cisternas**  
*Universidad de los Lagos*  
diego.solsona@ulagos.cl

## **Entrevista a Alejandra Lazo-Corvalán: “Género y ruralidad desde el lente del paradigma de las movilidades espaciales en el Sur-Austral de Chile”**

### **Interview with Alejandra Lazo-Corvalán: “Gender and rurality from the Lens of the Spatial Mobility Paradigm in the South-Austral of Chile”**

#### **Resumen**

Este trabajo presenta una entrevista realizada a la Antropóloga y Doctora en Geografía Alejandra Lazo-Corvalán, académica de la Universidad de Los Lagos, Osorno, en el Sur de Chile. A partir de un acervo teórico, metodológico y empírico acumulado en una consolidada carrera como investigadora en el campo de las movilidades espaciales y cotidianas de habitantes del Sur de Chile, particularmente en contextos territoriales insulares como el Archipiélago de Chiloé o las Islas de Calbuco, repasaremos contenidos asociados a como las mujeres diseñan, performan y despliegan estrategias para hacer posibles sus movilidades espaciales en lugares caracterizados por el aislamiento, baja conectividad y accesibilidad a servicios de interés general. A esto se suman las variables culturales vinculadas a roles de género históricamente asignados a las mujeres, como por ejemplo labores de cuidados y de gestión doméstica. Finalmente, a través de este diálogo, exploraremos los reportorios teóricos y metodológicos a partir de los cuales se pueden pensar las experiencias de género atravesadas por los contextos rurales y una vida cotidiana marcada por la obligatoriedad de muchas movilidades.

**Palabras claves:** Movilidades espaciales, género, ruralidad y territorios.

#### **Abstract**

This work presents an interview with the Anthropologist and PhD in Geography Alejandra Lazo-Corvalán, academic at the Universidad de Los Lagos, Osorno, in the South of Chile. Based on a theoretical,

methodological and empirical work accumulated in a consolidated career as a researcher in the field of spatial and daily mobilities of inhabitants of Southern Chile, particularly in island territorial contexts such as the Chiloé Archipelago or the Calbuco Islands, we will review contents associated with how women design, perform and deploy strategies to make their spatial mobilities possible in places characterized by isolation, low connectivity and accessibility to services of general interest. Added to this are cultural variables linked to gender roles historically assigned to women, such as care work and domestic management. Finally, through this dialogue, we will explore the theoretical and methodological reports from which we can think about the gender experiences crossed by rural contexts and a daily life marked by the obligatory of many mobilities.

**Keywords:** Spatial mobilities, gender, rurality and territories.

## Introducción

La Dra. Alejandra Lazo-Corvalán es antropóloga de la Universidad de Chile, donde realizó su pregrado. Posteriormente, hizo un magíster en Antropología e Historia en la Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales en Toulouse, y luego un doctorado en Geografía y Planificación Territorial en la Universidad de Toulouse, en cotutela con la Pontificia Universidad Católica de Chile, en el Instituto de Estudios Urbanos. Sus principales disciplinas de formación son la antropología y la geografía. Actualmente, está adscrita al Departamento de Arquitectura de la Universidad de Los Lagos.

El primer proyecto en el que participó como investigadora responsable fue un proyecto Fondecyt<sup>1</sup> de Postdoctorado, aproximadamente. Ese proyecto se titulaba “Los ensamblajes de la movilidad cotidiana” y estaba contextualizado en Chiloé, en el archipiélago de Quinchao. Posteriormente, ejecutó un proyecto Fondecyt de iniciación sobre las y los conmutantes en la región de Los Lagos. Actualmente, desarrolla un proyecto Fondecyt regular sobre las movilidades en cuatro sistemas archipelágicos de Chiloé. También fue directora de un proyecto Fondef<sup>2</sup>, enfocado en la gestión de la movilidad insular en el archipiélago de Quinchao. Estos son los cuatro proyectos en los que ha participado como investigadora responsable, además de otros en los que ha participado como coinvestigadora. Tal es el caso del proyecto ANILLOS ATE 220018 sobre “desigualdades territoriales” en territorios del Sur-Austral de Chile.

¿Cuénteme acerca de cómo se interesó por la temática de las movilidades espaciales, considerando su formación como antropóloga y Dra. en geografía?

Yo diría que eso ocurrió cuando estaba estudiando antropología. Tomé un curso llamado *Antropología Urbana*, que era un curso un poco más aplicado, en el cual realizamos un trabajo

---

<sup>1</sup> Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID).

<sup>2</sup> Fondo de Fomento al Desarrollo Científico y Tecnológico de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID).

sobre el cambio que iba a ocurrir en un barrio de una comuna de Santiago, Conchalí y Estación Central, a raíz de la implementación del Transantiago. Este cambio implicaba la expropiación de algunos antejardines de casas para ensanchar las vías por donde pasaría este nuevo sistema de transporte. Nuestro objetivo era estudiar el impacto que esto podría tener en la vida cotidiana de los vecinos, ya que este cambio en el sistema de transporte implicaba expropiar partes de sus casas, modificaría su vida cotidiana y el espacio urbano.

A partir de esa experiencia, comencé a interesarme en el transporte, la movilidad y los efectos culturales que podría tener, en este caso, en un barrio. Ese fue mi primer trabajo. Más adelante, en el doctorado, decidí retomar el tema del Transantiago, ya que justo en ese momento se estaba implementando en Santiago. Utilicé este tema para mi investigación de tesis doctoral, donde analicé el impacto en tres barrios de Santiago con diferentes condiciones socioeconómicas y ubicados en distintos puntos de la ciudad. Quise observar cómo afectaba la vida cotidiana de los vecinos, sus desplazamientos, sus formas de organización, etcétera.

Desde mi tesis doctoral, comencé a trabajar de forma más profunda en el tema del transporte y la movilidad. Posteriormente, lo apliqué en contextos no metropolitanos, principalmente en el archipiélago de Chiloé.

¿Desde perspectivas teóricas y metodológicas, como cree que el paradigma de las movilidades espaciales aporta para la comprensión y el estudio de las dinámicas de género en territorios rurales?

Uno de los autores que comencé a leer y que más me gusta es el francés Alain Tarrus. Él habla sobre la antropología de la movilidad, y creo que es uno de los pocos autores que aborda este tema desde esta perspectiva, ya que, generalmente, la movilidad se estudia desde la sociología o la economía. Alain Tarrus fue uno de los primeros autores que leí y ha sido un referente para mí, porque introduce esta idea de la antropología de la movilidad.

Sin embargo, Tarrus trabaja principalmente el tema de las migraciones. Habla del concepto de “territorios circulatorios”, refiriéndose a los migrantes que se desplazan desde África hacia Europa. En ese contexto, propone la idea de la antropología de la movilidad, pero incorpora otros elementos, especialmente culturales. Para Tarrus, la movilidad no es solo el desplazamiento físico de personas, sino también el traslado de ideas, objetos, comportamientos culturales, y formas de hacer en el espacio. Desde ahí, yo me anclo para comprender la movilidad, y trato de ir más allá del transporte.

Esto también se conecta con el paradigma de las movilidades, un enfoque tratado principalmente desde la sociología y la geografía por autores clásicos como John Urry y Mimi Sheller. También me gustaría agregar a Humberto Giannini, un autor con enfoque latinoamericano que habla sobre la filosofía de la vida cotidiana. Creo que he integrado su pensamiento en mis trabajos, ya que permite entender mejor la dimensión sociocultural de los desplazamientos humanos.

Considero que el paradigma de las movilidades pone de manifiesto una visión más integral y detallada sobre los desplazamientos. A partir de este enfoque, comienzan a percibirse diversas diferencias. Entre esas diferencias, el género juega un papel predominante en las movilidades. Basado en las ideas de John Urry y Mimi Sheller sobre el “paradigma de las movilidades”, se

empieza a entender que los desplazamientos no son iguales para todos, sino diferenciados, por ejemplo, entre hombres y mujeres.

No estoy segura de si el paradigma de las movilidades, en sus inicios, se interesó de manera explícita cuestiones y/o dinámicas de género, pero permitió comprender la movilidad desde una perspectiva más amplia que trasciende el simple desplazamiento. Esto hizo visibles otros procesos y dinámicas que estaban ocultos o solapados en estos desplazamientos, como el género, la composición etaria, la etnia, la clase social, elementos distintivos que actúan como elementos singulares y diferenciadores de las experiencias de movilidad de las personas.

Sus trabajos se han centrado principalmente en territorios insulares o archipelágicos, particularmente en Chiloé, que tiene características muy exclusivas, no solo asociadas al aislamiento por su localización espacial, la baja conectividad, un modo particular de transporte marítimo, etcétera, sino también por sus formas culturales, oficios, costumbres y tradiciones. En ese sentido, ¿cómo se visibilizan las temáticas o problemas relacionados con el género? ¿Qué estrategias utilizan las mujeres chilotas para poder moverse, transportarse y acceder a servicios y actividades de interés general?

Sí, yo creo que, en el caso particular de Chiloé, pero eso también es común en otros territorios, hay diferencias de género entre hombres y mujeres en relación con sus desplazamientos. En el caso de Chiloé, hay transformaciones que pueden leerse en clave histórica, donde las transformaciones históricas y económicas de modernización en el territorio mismo han impactado en esas prácticas. Tradicionalmente, antes, y eso también ocurre en el territorio metropolitano, la mujer estaba más en la casa, dedicada a las labores del hogar o, en el caso de Chiloé, a las labores de campo, mientras que el hombre era el que se iba a la Patagonia a trabajar y a traer dinero.

Sin embargo, con la llegada de la industria salmonícola y otras industrias pesqueras a Chiloé, las mujeres comenzaron a integrarse en esas fábricas y, por lo tanto, empezaron a adquirir un poder adquisitivo que les permitió, de alguna manera, emanciparse. Esto les permitió acceder a otros territorios a los que antes no llegaban, convirtiéndose en mujeres más independientes, con dinero y que ya no dependían del hombre ni del espacio doméstico. Por lo tanto, se observa cómo claramente los procesos modernizadores impactan también en las prácticas de movilidad y en los móviles de género asociados a esto. Esto es quizás más evidente en Chiloé, pero sin duda también ha pasado en el territorio continental.

Creo que los cambios en la movilidad en relación con el género van a la par de los procesos culturales y económicos que suceden en las sociedades; van como dándose de la mano.

Uno de sus trabajos hace alusión a las constelaciones de la movilidad en la Isla Grande de Chiloé. En este trabajo, el género juega un rol analítico preponderante en la estructuración de este escrito. ¿Puede referirse a las transformaciones que han ocurrido en el territorio de Chiloé y cómo estos cambios han influido en las movilidades y ocupaciones de las mujeres chilotas? Estoy pensando en las transformaciones productivas y de empleo que habilitaron a las mujeres a salir más, en busca de oportunidades laborales, sobre todo con la llegada de las salmoneras y

pesqueras a diferencia de la primera constelación en donde las mujeres se quedaban en casa reproduciendo roles domésticos, mientras los hombres migran a la Patagonia Chilena y Argentina a trabajar por extensos periodos.

Básicamente, los cambios económicos y productivos en Chiloé produjeron un efecto tanto en hombres como en mujeres, e hicieron que, al tener dinero, las mujeres pudieran emanciparse un poco de ese espacio de proximidad. Antes, sus movilidades estaban relacionadas con el cuidado de la familia, la huerta y los animales. Luego, con la facilidad de acceder al dinero, esto les permitió empoderarse y conquistar, de alguna manera, otros territorios.

Por lo mismo, incluso algunas mujeres que estaban en las islas del mar interior emigraron hacia territorios de la isla Grande de Chiloé para trabajar. Se emplearon en industrias de salmón, y eso también les permitió conocer otros espacios y participar en movilidades que antes no formaban parte de la vida cotidiana de las mujeres, incluso de mismas madres o abuelas.

Esto también trastoca los roles domésticos. Vemos como las mujeres y hombres más jóvenes ya no quieren quedarse en las islas, sino que buscan migrar hacia otros lugares en busca de mejores oportunidades. Esto está relacionado con la movilización que está impulsando la tecnología, que también está fuertemente instalada en Chiloé. A pesar de ser territorios considerados como aislados, la mayor parte de la población tiene acceso a la conectividad a través de celular e Internet, lo que permite ampliar la perspectiva y ver que existen otras posibilidades más allá de este territorio próximo.

En ese sentido, en las investigaciones que ha realizado, ¿cómo describiría que se llevan a cabo las movilidades en estos territorios tan particulares? Pensando, por ejemplo, en el trabajo que realizó en las 9 islas de Quinchao, ¿cómo planifica la gente sus movilidades?

Creo que las movilidades en Chiloé tienen la particularidad de que requieren una mayor organización tanto para hombres como para mujeres, pero sin duda son las mujeres las que siguen encargándose del cuidado de los niños, de las personas mayores y de aquellas con algún tipo de discapacidad. Generalmente, esa responsabilidad recae en las mujeres. Por lo tanto, las movilidades de ellas requieren una mayor organización, sobre todo para poder articularlas con las labores de cuidado. Un viaje de una mujer desde alguna isla del mar interior ya sea por trabajo, salud o diversión, requiere que ella tenga alguna red que le permita saber con quién dejar a los hijos y quién va a cuidar a sus padres enfermos, por ejemplo, si va a atenderse a ciudades como Castro o Puerto Montt. Se requiere un ejercicio organizativo. Por ende, sus movilidades son más complejas debido a esta necesidad de organización.

Además, esto se suma a factores no modificables, como las condiciones climáticas. Por ejemplo, si hay mal clima, hombres y mujeres ven imposibilitada la salida de su isla de residencia, lo que se traduce en la necesidad de esperar y volver a reorganizar esa movilidad para poder llegar a su destino. Por lo tanto, estas movilidades requieren mucha planificación, flexibilidad y adaptación. Quizás no hay lancha de recorrido ese día, pero si la salida es necesaria debido a una urgencia, puede que se tenga que pagar una lancha particular o conseguir una lancha con algún conocido. Así que, por lo tanto, sus movilidades requieren organización, planificación y esta flexibilidad, que implica un saber hacer que sea propio de la gente isleña.

Además, si hacemos un análisis más detallado de estos viajes, debido a la baja posibilidad y/o frecuencia de estos, los viajes tienden a ser multifuncionales. Se llevan objetos, se realizan compras y trámites, lo que en un momento era un viaje por motivos de salud, se convierte en un viaje con múltiples objetivos y escalas. Por lo cual, se va formando una red entramada, ya que a veces es la única posibilidad de salir que se tiene en ese mes o en esa semana.

¿De qué forma cree que la investigación científica, específicamente la investigación en ciencias sociales puede contribuir a generar proyectos de cambio o derechamente soluciones para las problemáticas recurrentes en materia de género, en territorios rurales/insulares? Usted fue directora de un proyecto FONDEF sobre desigualdades territoriales en salud, en donde se enfatizó en la gestión de la movilidad archipelágica, justamente para levantar propuestas que permitan corregir estas desigualdades ¿puede contarnos más acerca de este proyecto?

Este tipo de proyectos aplicados, como en el caso de FONDEF, permiten ir un poco más allá de la investigación, caracterizada en simplemente conocer o poner sobre la mesa una realidad que, sin duda, es imperativa en la investigación básica. Pero cuando hacemos investigación aplicada, la idea es poder aportar algún grano de arena para mejorar lo que se está haciendo. En este caso del proyecto FONDEF, se busca contribuir al municipio de Quinchao para mejorar la gestión de la movilidad por motivos de salud.

Nosotros hemos implementado un prototipo a nivel inicial. Si bien no lo hemos utilizado con funcionarios, hemos podido recopilar información que no existía y montarla en una plataforma. También hemos pensado esta plataforma de manera conjunta con los funcionarios y funcionarias del municipio, lo que permite diseñar estrategias y soluciones a algo que es tan relevante en este tipo de territorios, como es el acceso a la salud.

Como mencionamos anteriormente, esto está cruzado con variables como las distancias, los tiempos de viaje y las condiciones climáticas, que hacen que la situación sea aún más compleja. En estos contextos, el viaje no se rige bajo las lógicas convencionales de horarios y salidas, sino que también requiere decisiones sobre, por ejemplo, si son los usuarios quienes deben acercarse a la salud o si son los profesionales de la salud quienes deben acercarse a las personas. ¿Y cómo? ¿Cómo poder tomar esas decisiones? También es necesario saber cuántos y qué tipo de recursos se requieren, para así determinar dónde enfocar los esfuerzos y generar una mejor planificación en este tipo de territorios, donde los recursos municipales son escasos. Por lo tanto, muchas veces los mismos funcionarios no tienen ni el tiempo ni los recursos, lo que dificulta la prestación de servicios asistenciales, sino que también impide realizar mejoras al sistema de salud.

Implementar una plataforma que brinde algunas respuestas necesarias permite que estos proyectos apunten a mejorar la calidad de vida de quienes habitan esos territorios, pasando de una investigación básica a una investigación aplicada, mediante la creación de un producto. En este caso, se trata de una plataforma que facilita herramientas para optimizar la gestión que ya se está llevando a cabo, muchas veces de manera intuitiva. Los y las funcionarias poseen conocimientos previos y sustanciales, pero estos no están siendo sistematizados debido a la falta de recursos y conocimientos específicos. Así, desde la universidad también aportamos en esa dirección, algo que

el municipio y sus funcionarios valoran, ya que les proporciona herramientas para encontrar soluciones.

¿Cuáles son sus principales referentes teóricos y metodológicos usados en sus estudios? Últimamente ha incursionado mucho en lo que se denomina “teorías no representacionales” ¿puede profundizar al respecto?

Siendo antropóloga, la mayoría de la metodología que he implementado en proyectos de investigación básica – por ejemplo, en FONDECYT– han sido metodologías de tipo cualitativo, sobre todo etnográficas. Estos proyectos, en su mayoría, buscan conocer la experiencia humana: cómo es para las personas desplazarse, cómo viven esa experiencia. Por ello, las metodologías utilizadas han sido cualitativas, etnográficas, como entrevistas y el seguimiento de personas en movimiento. En el caso del proyecto FONDEF, se aplicó una metodología más cuantitativa, ya que era un proyecto que requería una mirada interdisciplinaria. Se trabajó con un equipo constituido por distintos profesionales de diversas áreas, lo que permitió la incorporación de metodologías provenientes de la geografía, la ingeniería y la informática. Estas herramientas aportaron tanto en la comprensión de cómo se vive la movilidad como en la generación de soluciones. Las metodologías cuantitativas permitieron integrar la información y montarla en una plataforma.

Uno de sus Fondecyt trata acerca de las prácticas de conmutación, es decir, de aquellas personas o habitantes que, viviendo en una comuna, deben viajar a otra diariamente por motivos de trabajo o estudio. Si bien este estudio se centró en ciudades intermedias y de menor tamaño en las regiones de Los Ríos y Los Lagos ¿pudo identificar diferencias de género en las prácticas y estrategias de movilidades desplegadas por las y los conmutantes?

Considero que, dependiendo del objetivo del proyecto, se van requiriendo distintos tipos de metodología. La particularidad de este proyecto es que una parte importante se desarrolló durante la pandemia. Nos enfrentamos con la dificultad de cómo poder recabar información estando limitados en nuestros desplazamientos. Ante esto, decidimos implementar “diarios de viaje”, trabajando principalmente con mujeres de distintas comunas de la Región de Los Lagos. Nos interesaba conocer cómo vivían su movilidad durante la pandemia. Los diarios se convirtieron en una herramienta clave para recoger información sin contacto físico, ya que este no estaba permitido en ese momento.

Uno de los hallazgos más interesantes fue que, a pesar de las restricciones, muchas mujeres continuaron desplazándose, ya que eran sostenedoras de sus hogares. Estas mujeres conseguían salvoconductos para seguir cumpliendo con sus trabajos, asumiendo los riesgos de desplazarse en transporte público, como buses y colectivos, lo que aumentaba el riesgo de contagio. Las bitácoras recogieron cómo enfrentaban estas mujeres el viaje, así como las emociones que generaba, como el uso de mascarillas y otras medidas de cuidado personal, lo que provocaba una sensación de peligro debido a la proximidad con otras personas que podrían ser portadoras del virus.

A pesar de ello, las mujeres seguían movilizándose, organizando su vida cotidiana con los costos que implicaba, como el cuidado de sus hijos, que no podían asistir a la escuela, delegando estas tareas a otras personas. Las bitácoras permitieron capturar toda la complejidad del

desplazamiento femenino en el contexto de la pandemia. Las mujeres tuvieron la oportunidad de escribir y dibujar en estas bitácoras, expresando una dimensión más sensible de sus movilidades, lo que les dio mayor libertad para reflexionar sobre el viaje y cómo se organizaban.

¿Qué tipo de emociones y sentimientos se identificaron en estas mujeres a la hora de desplazarse?

A nivel emocional, el sentimiento predominante, tanto en hombres como en mujeres, era la inseguridad y miedo ante la posibilidad de contagiarse o enfermarse. Era común el uso de mascarillas y alcohol gel al interactuar en el transporte público, y las mujeres se mostraban especialmente cuidadosas durante sus desplazamientos, ya que la mayoría eran madres o tenían personas a su cargo. No querían enfermarse, ni contaban con disponibilidad para ello, por ende, se preocupaban mucho por el autocuidado, implementando estrategias para evitar el contacto con terceros, como analizar qué espacios del transporte público tenían menor densidad de personas para reducir las posibilidades de contagio.

Lo que nos permite generalizar que, las emociones predominantes eran el miedo y la inseguridad, contrastados con la necesidad de trabajar para obtener ingresos. Es importante destacar que no se trataba de trabajos que pudieran realizarse de manera virtual; trabajaban en empresas, como asesoras del hogar, o en servicios que requerían de presencialidad.

Actualmente usted está ejecutando un proyecto FONDECYT denominado *Movilidades adaptativas con niñas, niños y adolescentes en las Islas de la Región de Los Lagos*, ¿Puede contarnos más al respecto y cómo esto se relaciona con los enfoques no representacionales?

Este proyecto de movilidad adaptativa, que es el que estoy ejecutando actualmente, se encuentra en su tercer año de investigación, cursando actualmente el último año. Lo estamos desarrollando en cuatro sistemas archipelágicos: Calbuco, Chauques, Desertores y Quinchao. La particularidad de este proyecto radica en su enfoque interdisciplinario, en comparación con los proyectos FONDECYT anteriores. El equipo está conformado por un geógrafo y contamos con la participación de Rosario García Huidobro, quien es artista y pedagoga, y actualmente con Catalina Montenegro, también artista y profesora.

Por lo tanto, hay una conjunción de distintas maneras de hacer y de comprender el territorio y, en este caso, las movilidades. La particularidad de este proyecto es que comenzamos trabajando con las escuelas, lo que implicó emplear otro tipo de metodologías que requirieron mayor creatividad y adaptación al contexto de las infancias.

Hemos implementado varias metodologías que nos han permitido acercarnos a la experiencia de las movilidades de niños y niñas. Una de las metodologías que hemos aplicado y seguimos utilizando es un juego que creamos llamado "Archipelagia", con un formato similar al Monopoly, pero con la diferencia de que representa el archipiélago con el que estamos trabajando. Tenemos tableros de Calbuco, Chauques y Desertores, donde los niños lanzan dados y sacan cartas relacionadas con preguntas sobre el territorio y sus movilidades. Algunas preguntas requieren respuestas directas de los/as niños/as, como: "¿Sabes cuál es la distancia entre esta isla y otra?", "¿Sabes cuántos habitantes tiene tu isla?", o "¿Qué flora y fauna hay en tu isla?". Por otro lado, hay



preguntas relacionadas con el cuerpo y la sensorialidad, como: "¿Cómo es el viaje y cómo cambia con la presencia de frío o calor?".

Ponemos énfasis en las sensaciones corporales, por ejemplo, describir o imitar el movimiento de la lancha sobre las olas. Combinamos preguntas sobre el conocimiento del territorio y las movilidades con otras que apelan a la corporalidad de la movilidad y la sensorialidad, como: "¿Qué escuchas cuando te desplazas en tu isla o para ir a la escuela?".

Nos ha resultado entretenido que los/as niños/as jueguen mientras nos proporcionan información sobre sus movilidades y territorio. En esta línea, también hemos implementado metodologías como mapas y cartografías, donde se identifican los lugares relevantes para los niños y niñas.

Asimismo, hemos explorado las emociones asociadas a los desplazamientos a través de trabajos de cartografías corporales, con el fin de que los niños tomen conciencia de cómo son sus viajes, cómo es desplazarse en lancha, y vamos construyendo con ellos metodologías más lúdicas para hablar sobre el territorio. Es ahí, donde han emergido temas de género, sobre todo en cómo niños y niñas comprenden su territorio. De manera general, podemos decir que los niños tienden a tener una concepción más amplia del territorio; conocen en mayor detalle su isla, acompañan a sus padres al mar, y están familiarizados con el archipiélago. Por otro lado, las niñas tienden a dibujar rutas más acotadas y pequeñas, y sus representaciones de sus cuerpos suelen ser más pequeñas y encerradas en sí mismas, mientras que los niños muestran sus movilidades de manera más expresiva. Esto refleja aspectos culturales de la vida isleña, donde las mujeres, como sus madres, están más ligadas al espacio doméstico, trabajando poco fuera del hogar, mientras que los hombres salen al mar, realizan trabajos de fuerza, como cortar leña o cuidar animales fuera de sus predios.

También hemos podido observar estos aspectos a través de trabajos de cartografía, juegos y siluetas corporales. Además, hemos trabajado con dibujos y fanzines. Recientemente, lo último que hicimos fue una maqueta gigante construida en conjunto con los niños de la escuela de Calbuco. En ella, los niños pudieron visualizar los recorridos que nos relataron. Las rutas están representadas sobre la maqueta, que incluye algunos dispositivos donde se pueden escuchar grabaciones que fueron incorporadas por los niños sobre sus movilidades, así como fotografías tomadas por ellos. Esta maqueta permite interactuar con los resultados que fuimos recabando desde un enfoque más dialógico.

¿Cómo percibe usted las diferencias de género o las dificultades de género en la inclusión o en el desarrollo del trabajo académico? ¿Qué significa ser una mujer investigadora en un mundo académico donde recién se está equiparando en términos de género?

Lo que observo, tanto en mis colegas de trabajo como en mi propia experiencia, es que no es tan fácil. Cuando una es mujer, muchas veces se está a cargo del cuidado, lo cual requiere horas y dedicación, dejando poco tiempo para el trabajo investigativo y la docencia, debido a la responsabilidad de cuidar de otros.

Por lo tanto, existe una brecha que aún es difícil de cambiar. Aunque se pueda contar con un compañero que ayude en ciertas labores domésticas, nunca es lo mismo. Hay un factor cultural que asigna a la mujer la responsabilidad principal de las labores domésticas y de cuidado.

Aunque exista una brecha, no estoy segura de que sea propiamente una desventaja, pero sí es algo que se debe suplir de alguna manera. Esto implica dedicar horas extras, ya que a veces no se dispone del tiempo completo durante el día. No se puede trabajar de manera continua si hay que recoger a los hijos del colegio, preparar el almuerzo o encargarse de lavar ropa, entre otras tareas domésticas que suelen recaer en las mujeres.

La investigación requiere tiempo, tanto para investigar como para escribir. Especialmente en Chile, donde los papers y las publicaciones son muy importantes, se necesita dedicar tiempo que muchas veces las mujeres no tenemos. Considero que las mujeres que hacen investigación en Chile, en particular, deben hacer un esfuerzo adicional en comparación con sus colegas hombres, debido a este factor cultural que nos asigna responsabilidades domésticas y de cuidado. Se pueden observar diferencias entre una investigadora que no tiene pareja o hijos y una que sí los tiene.

Estas brechas son difíciles de equiparar, pero creo que actualmente, al haber mayor conciencia sobre esta problemática, se están ofreciendo algunas facilidades. Por ejemplo, en ciertas postulaciones a proyectos se valora que la investigadora sea mujer, lo que alivia un poco la carga.

Finalmente, para más detalles, material y publicaciones de los proyectos de la Dra. Alejandra Lazo-Corvalán, se sugiere visitar su página web <https://movilidades.cl/>