



Movilidad social y ciudad: el impacto de una brecha de género que aún no cierra

En su libro *Career and Family: Women's Century-Long Journey toward Equity*, la economista y premio Nobel Claudia Goldin analiza cómo, a pesar de los avances en educación y participación laboral, las mujeres siguen enfrentando barreras estructurales que limitan su movilidad social. La conciliación entre trabajo y familia ha recaído desproporcionadamente en las mujeres, impactando su acceso a empleos bien remunerados, a vivienda propia y a condiciones de vida que les permitan avanzar.

El recientemente publicado Estudio de Movilidad Social Multidimensional del Instituto de Políticas Públicas UNAB confirma esta brecha. Mientras que el 80% de las hijas ha alcanzado al menos educación media completa, un avance significativo en relación a sus madres, solo un 2,8% de ellas ha accedido a estudios de posgrado, en comparación con un 4,8% de los hombres. En términos laborales, el 62,1% de las mujeres trabaja de manera remunerada, mientras que en los hombres la cifra es del 89,4%.

La brecha no se explica solo por la falta de oportunidades en el mercado laboral, sino por la carga de trabajo no remunerado que aún recae especialmente sobre las mujeres. En Chile, ellas destinan en promedio dos horas más al día que los hombres a tareas de cuidado y labores domésticas.

El impacto de estas desigualdades se extiende

también a dimensiones urbanas como la vivienda y la seguridad. En la generación de las madres, un 71,5% era propietaria de su casa; hoy, solo el 58,3% de las hijas ha logrado acceder a una vivienda propia. La autonomía económica, una de las claves para el bienestar y la movilidad social, sigue siendo más difícil de alcanzar para las mujeres. A esto se suma la percepción de seguridad que ha empeorado. Mientras que el 92,8% de las madres consideraba seguro su barrio, solo el 62% de las hijas percibe seguridad. En los hombres, la caída en la percepción de seguridad ha sido menor, pasando del 88,8% en sus padres al 73,5% en ellos.

La ciudad se convierte entonces en un factor determinante de la movilidad social. Amartya Sen, también Nobel de Economía, advierte en su libro *Development as Freedom* que las personas no avanzan solo por la acumulación de riqueza, sino por la expansión de sus capacidades y el acceso a oportunidades. Si la estructura de la ciudad impone barreras—como trayectos inseguros, falta de transporte adecuado y una distribución desigual de equipamientos urbanos—esas oportunidades siguen siendo inalcanzables para muchas mujeres.

Si además sumamos la dimensión etaria, el problema se agrava. Muchas adultas mayores son cuidadoras, pero con menos acceso a servicios esenciales y enfrentando mayores barreras para moverse



**Beatriz Mella, Directora
Centro CIUDHAD,
Universidad Andrés Bello**

de manera autónoma. Lo mismo ocurre en sectores vulnerables, donde el hacinamiento y la crisis de la vivienda han reducido el índice de habitabilidad de los hogares.

Hablar de movilidad social sin mirar la ciudad en la que ocurre es ignorar una parte esencial del problema. Tomar la movilidad social desde una perspectiva multidimensional—y además centrada en las desigualdades de género—nos permite diseñar políticas públicas enfocadas en la expansión de oportunidades reales para las mujeres.

Esto implica reducir barreras con acciones concretas: iluminación adecuada en las calles, veredas accesibles y seguras, transporte público diseñado para quienes cuidan, espacios de descanso y áreas verdes de calidad, menos ruido y contaminación, y una mejor distribución de los equipamientos urbanos. La planificación urbana no sólo ayuda a revelar el problema, sino que es clave en la construcción de soluciones reales que ayuden a disminuir las brechas y amplíen oportunidades.