

# Experiencias de movilidad de mujeres en barrios de Temuco, una ciudad media del sur de Chile

Women's mobility experiences in neighborhoods of Temuco, a medium-sized city in southern Chile

**Luis Vergara\***

Universidad de La Frontera. Temuco, Chile

luis.vergara@ufrontera.cl

ORCID: 0000-0001-6436-0273

**Beatriz Cruz**

Universidad de La Frontera. Temuco, Chile

b.cruz01@ufromail.cl

ORCID: 0009-0002-2579-6757

**Citar como:** Vergara, L. y Cruz, B. (2026). Experiencias de movilidad de mujeres en barrios de Temuco, una ciudad media del sur de Chile. *Desde el Sur*, 18(2), e0042.

## RESUMEN

La movilidad urbana es un tema de creciente importancia en ciudades medias en proceso de metropolización. En ellas, el foco ha estado en cómo ocurre la movilidad entre lo urbano y lo rural, pero menos en las formas en que se experimenta dentro de la ciudad. Este artículo explora la experiencia de movilidad de mujeres que habitan en barrios de distinta condición socioeconómica en Temuco. La metodología combinó entrevistas semiestructuradas y acompañamientos en las rutinas cotidianas de movilidad. Los resultados muestran la relevancia de los medios de transporte, los equipamientos barriales, la carga organizacional y la inseguridad en la configuración de diferentes capitales de movilidad. Se concluye destacando la importancia de reconocer estas desigualdades y de avanzar hacia una planificación urbana que las atienda.

## PALABRAS CLAVE

Migración pendular, mujer, desigualdad social, ciudades inclusivas

---

\* Autor corresponsal: Luis Vergara, Universidad de La Frontera. Temuco, Chile. Correo: luis.vergara@ufrontera.cl

## ABSTRACT

Urban mobility is a topic of growing importance in medium-sized cities undergoing metropolisation. In such contexts, attention has often focused on mobility between urban and rural areas, but less on the ways in which it is experienced within the city itself. This article explores the mobility experiences of women living in neighbourhoods with different socio-economic conditions in Temuco. The methodology combined semi-structured interviews and shadowing of women's daily mobility routines. The findings highlight the relevance of transport modes, neighbourhood facilities, organisational burdens, and insecurity in shaping different forms of mobility capital. The article concludes by stressing the importance of recognising these inequalities and advancing towards an urban planning approach that addresses them.

## KEYWORDS

Commuting, women, social inequality, inclusive cities

## Introducción

Desde hace unas décadas, las ciudades medias se han transformado de manera importante. Los cambios económicos han posicionado a estas ciudades como nuevos polos de dinamismo económico (Fuentes *et al.*, 2017). El crecimiento se ha traducido tanto en la apertura de procesos de metropolización, que complejizan las relaciones tanto funcionales al interior de la ciudad, como en la relación que establece esta con su entorno (Hechem, 2016; Rojo-Mendoza *et al.*, 2020). También se han observado dinámicas de fragmentación socioespacial y el incremento de segregación y desigualdad (Marchant *et al.*, 2016; Dammert-Guardia y Rivera-Segura, 2024). En el contexto de estas transformaciones, moverse en una ciudad intermedia ya no es lo mismo que antes.

La movilidad se ha convertido en un tópico de creciente interés en los estudios urbanos latinoamericanos. El «nuevo paradigma de la movilidad» ha contribuido a que la tradicional aproximación espacial de estos estudios comience a ser complementada con nuevas aproximaciones que entienden la movilidad como una experiencia (Sheller y Urry, 2006), identificando distintos mecanismos que median en su construcción, entre los cuales el género ha sido uno de los más estudiados (Soto, 2017; Jirón y Singh, 2017; Soto, 2018; Allen *et al.*, 2019; Gauvin *et al.*, 2020; Buchely *et al.*, 2021; Macedo *et al.*, 2022; González-Alvo y Czytajlo, 2022). Sin embargo, este interés se ha concentrado mayoritariamente en áreas metropolitanas,

por lo que se hizo patente la necesidad de mirar la movilidad desde otros escenarios, particularmente las ciudades medias y pequeñas (Facal *et al.*, 2021; González-Alvo y Czytajlo, 2022). Entendiendo a la movilidad como una experiencia socioespacial, este artículo explora la movilidad de mujeres que habitan en barrios de diferente condición socioeconómica en la ciudad de Temuco. Nuestra hipótesis es que en una ciudad media como Temuco las condiciones de entorno, los medios a través de los cuales se mueve y, por supuesto la condición socioeconómica configuran diferentes capitales de movilidad, que a la vez derivan en dísimiles experiencias al atravesar la ciudad.

Además de la introducción, el artículo se compone de siete secciones. La primera aborda los vínculos conceptuales entre accesibilidad, movilidad y desigualdad. Luego, se presentan la metodología y el caso de estudio, para enseguida presentar tres secciones de resultados que enfatizan las experiencias de movilidad de las mujeres de Temuco en relación con la distancia y las vías de transporte en sus trayectos cotidianos; las barreras organizacionales que enfrentan y la manera en que las resuelven; y la sensación de inseguridad que cruza transversalmente el movimiento en la ciudad. Finalmente, se termina reflexionando en torno a la necesidad de identificar los diferentes capitales espaciales que conviven en la ciudad con el fin de generar una planificación urbana inclusiva.

### **Accesibilidad y movilidad: una mirada socioespacial del género**

La accesibilidad ha sido un tema de largo debate en los estudios urbanos y geográficos. Existen múltiples definiciones; sin embargo, su entendimiento es fundamentalmente espacial: se refiere a la cercanía, potencial u oportunidad relativa de interacción y contacto (Rojas *et al.*, 2019). Junto a la accesibilidad, la movilidad se ha planteado como un término complementario que hace referencia a la habilidad que tienen las personas para moverse de un lugar a otro (Jirón y Mansilla, 2013). Ambos no siempre operan de manera directamente proporcional; de hecho —como ocurre en muchos lugares suburbanos— puede haber áreas al interior de una ciudad que presenta mala accesibilidad, pero una fluida movilidad. Apablaza *et al.* (2016) plantean el concepto de «capitales de movilidad» y condensan en ello tanto la discusión sobre accesibilidad como movilidad. Los autores entienden esto como un atributo que depende tanto de las «condiciones territoriales del lugar», es decir, de la proximidad a servicios, infraestructura de transporte, infraestructura, como de los «recursos de movilidad» que poseen las personas (tenencia de vehículos, capacidad de pago, organización cotidiana, representación del territorio, entre otros).

Ambas dimensiones operan facilitando o restringiendo la capacidad de moverse de un lugar a otro.

La investigación ha mostrado cómo es que las «condiciones territoriales del lugar» juegan un rol central en la experiencia de movilidad. En esta línea inquisitiva un aspecto remarcado ha sido la desigualdad en términos de la distribución de servicios al interior de la ciudad, y es que la investigación ha mostrado que generalmente los barrios más acomodados están mejor equipados, mientras los barrios populares están lejanos de las centralidades y servicios que brinda la ciudad (Figueroa *et al.*, 2018). De igual forma, es relevante la distancia a la cual se encuentran los servicios y equipamientos. No es lo mismo moverse 15 kilómetros que moverse 1 kilómetro para ir a trabajar, ir al supermercado o hacer distintas actividades cotidianas. La pura distancia marca así experiencias de movilidad disímiles (Figueroa *et al.*, 2018; Cortés, 2021), lo que es importante particularmente cuando se analizan la accesibilidad según tamaño o forma urbana. Por ejemplo, Wu *et al.* (2021) encontraron que las ciudades europeas caracterizadas por una alta densidad y compacidad muestran mejores niveles de accesibilidad urbana que ciudades norteamericanas fragmentadas. Los aportes desde esta línea de trabajo han enfatizado la necesidad de avanzar hacia una ciudad de «15 minutos», donde los servicios sean accesibles en torno a esa cantidad de tiempo (Correa *et al.*, 2022).

La movilidad y los recursos de movilidad han sido un tema central en la discusión urbana reciente. El moverse de un punto a otro implica una serie de significados, prácticas y estrategias (Cresswell, 2010) que tienen múltiples expresiones, dependiendo de la clase social, el género, la etnia y la edad (Jirón, 2007; Hanson, 2010; Soto, 2017; Mejía-Dorantes y Soto, 2020; Ureta, 2008; Jirón y Mansilla, 2013).

El género ha sido una de las categorías que más atención ha captado en los estudios de movilidad. Y es que los hombres y mujeres no tienen la misma experiencia al moverse a través de la ciudad. Las mujeres son quienes suelen dedicar mayor tiempo a las tareas del hogar, al cuidado de los mayores y al de los niños (Buchely *et al.*, 2021; Macedo *et al.*, 2022; González-Alvo y Czytaljo, 2022; Murillo-Munar *et al.*, 2023; Castelli y Valles, 2024; Cazorla-Becerra *et al.*, 2025). Esto implica una barrera y una recarga de trabajo para movilidad cotidiana que ha sido documentada por estudios como limitante organizacional, y que opera volviendo más espesa la movilidad de mujeres cuando salen de su hogar (Jirón y Mansilla, 2013; Cazorla-Becerra *et al.*, 2025). En efecto, la movilidad de las mujeres suele implicar varias paradas en el trayecto, lo cual ha sido denominado movilidad poligonal o encadenada (Sánchez de Madariaga y Zuchinni, 2020), detonando en ellas «pobreza de tiempo» (Castillo *et al.*, 2022). Así también,

se han enfatizado los miedos que implica para una mujer moverse a través de la ciudad. El miedo emana del temor, por una parte, a ser atacadas física o sexualmente por otros, o que lo sean personas bajo su cuidado (especialmente hijos y adultos mayores), y por otra parte de manera simbólica, a través de un conjunto de signos, palabras, miradas, que terminan restando a la mujer de ciertos espacios públicos (Soto, 2012; Allen, 2018; Rodas-Zuleta *et al.*, 2022). Este temor se expresa especialmente en el espacio y transporte público, en lugares percibidos como inseguros y durante la noche (Pain, 1997; Korn, 2018; Allen *et al.*, 2019) e impulsa a que las mujeres busquen permanentemente cambiar sus trayectos, horas de viaje o sincronizar sus tiempos y rutinas con otros al moverse a través de la ciudad (Jirón y Gómez, 2018; Figueroa-Martínez, 2023). Cuando esto último no se logra, puede desatar procesos de inmovilidad social y espacial, expresados, por ejemplo, en la decisión de abandonar el trabajo o los estudios (Korn, 2018; Allen *et al.*, 2019; Vecchio y Tiznado-Aitken, 2020; Williams *et al.*, 2022).

La investigación ha enfatizado también en las condiciones que estructuran los recursos de movilidad de las mujeres. Una primera es la condición socioeconómica, la cual actúa, entre otras formas, determinando distintos medios de movimiento. Así como las mujeres de clase baja se mueven mayoritariamente a través del transporte público o la caminata, la experiencia de movilidad a través de la ciudad de los barrios más acomodados está marcada por el auto y transporte individual (Gauvin *et al.*, 2020; Calonge-Reillo, 2018; Fleischer y Marín, 2019). La clase social puede influir también en la manera en que las mujeres gestionan otras barreras de movilidad, como aquellas organizacionales, apoyando sus procesos de movilidad en personas contratadas para el cuidado de otros (Jirón y Mansilla, 2013). Otras condicionantes relevantes son la edad, que se manifiesta en los tipos de miedo existentes. Pain (1997) ha encontrado que mientras más adultas son las mujeres el miedo a ser asaltadas en los espacios públicos es mayor, mientras que en mujeres jóvenes el miedo de ser atacadas sexualmente es mayor (ver también Orozco-Fontalbo *et al.*, 2019). Asimismo, el capital social del cual disponen es otro elemento que ha sido destacado por la literatura, en el entendido de que hay sensación de seguridad cuando se transita acompañada (Figueroa-Martínez, 2023). El conjunto de estos factores dan cuenta de los «recursos de movilidad» (Apablaza *et al.*, 2016) con los que dispone cada mujer al moverse por la ciudad y que le permiten lidiar con las diferentes barreras derivadas del movimiento (Jirón y Mansilla, 2013).

En definitiva, en ciudades marcadas, por un lado, por condiciones territoriales de accesibilidad desigualmente distribuidas, y, por otro lado, por

mujeres que disponen de diferentes recursos de movilidad, se configuran diferentes experiencias al moverse a través de lo urbano.

## Metodología y caso de estudio

Las ciudades medias se han convertido, durante las últimas décadas, en polos de atención académica. Esto ha sido consecuencia del fuerte crecimiento poblacional que este tipo de ciudades han experimentado en algunas latitudes (Bellet y Llop, 2004; Fuentes *et al.*, 2017; Dammert-Guardiay Rivera-Segura, 2024), pero también por la necesidad de mirar otros espacios más allá de la metrópolis (Robinson, 2016).

La complejización de las dinámicas socioespaciales de las ciudades medias ha provocado que la investigación comience a mirar, entre otras cosas, la movilidad existente en ellas. Estos estudios se han concentrado en dos áreas. Por un lado, se ha estudiado la relación entre tipos de movilidad y tamaño de la ciudad, para mostrar que en las ciudades medias y pequeñas las personas suelen desarrollar movilidades activas (caminata, bicicleta), mientras que en las ciudades grandes predominan el automóvil y el transporte público (Wolday, 2023; Prieto-Curiel, 2024). Por otro lado, un conjunto de investigaciones han analizado las dinámicas de intermediación de ciudades medias con sus áreas circundantes, lo que da cuenta de la configuración de territorios funcionales a su alrededor y la importancia del automóvil en la movilidad (Salazar *et al.*, 2017; Maturana *et al.*, 2020; Maturana *et al.*, 2022). Sin embargo, hay un vacío respecto a las desigualdades que existen al interior de ciudades medias en términos de la experiencia de movilidad, como también estudios que analicen esas desigualdades en perspectiva de género en este tipo de asentamientos.

Temuco, con poco más de 290 000 habitantes según el Censo 2024, es una de las ciudades medias chilenas que más crecimiento ha experimentado durante las últimas décadas. Sin embargo, este crecimiento debe entenderse en relación con su historia: la ciudad fue fundada en 1881 como un fuerte militar en el marco de la Ocupación de la Araucanía, proceso que implicó la ocupación estatal del territorio mapuche y el despojo de vastas extensiones de tierra (Flores-Chávez, 2020). Según Fuentes *et al.* (2017), la ciudad ha crecido a una tasa de 2 % anual de 1992 a 2017, lo que se ha traducido en un aumento del 54,7 % de su superficie urbana. Temuco se constituye además como la capital de la región de la Araucanía, que no solo es la que más pobreza tiene en el país, sino también la más desigual de Chile (Mieres, 2020). Estas desigualdades encuentran raíces históricas en la relación colonial del Estado con el pueblo mapuche y se expresan en la configuración urbana, marcada por procesos de segregación (Garín *et al.*, 2009), lo que permite hipotetizar que la experiencia de movilidad de

sus habitantes es profundamente diferenciada. Dos de los sectores más contrastantes son Pedro de Valdivia y el Barrio Inglés. Pedro de Valdivia es un sector popular que comenzó a erigirse en la década de 1970 a través de tomas de terreno, muchas de las cuales fueron radicadas en los ochenta. Durante los noventa se expandió considerablemente al albergar buena parte de la vivienda social construida en la ciudad. En contraposición, el Barrio Inglés forma parte del «cono de alta renta» de Temuco, que comienza en avenida Alemania y se proyecta hacia el poniente. Este sector se ha levantado principalmente mediante proyectos inmobiliarios destinados a familias de clase media alta y alta, con un paisaje urbano caracterizado por condominios cerrados (verticales y horizontales) y barrios-suburbios (Marchant *et al.*, 2016; Rojo e Hidalgo, 2021).

Es en estos barrios, localizados ambos hacia el sector poniente de la ciudad, donde comparamos la experiencia de movilidad de sus residentes mujeres. Para ello, se desplegó una metodología cualitativa que implicó la aplicación de 15 entrevistas a mujeres de distintas edades residentes de los sectores antes mencionados. Asimismo, se procedió a hacer cinco acompañamientos (Kusenbach, 2003) a mujeres en su movilidad cotidiana para observar *in situ* sus prácticas y sensaciones a la hora de movilizarse a través de la ciudad. Tanto las entrevistas como los acompañamientos fueron realizados de agosto de 2021 a mayo de 2022. Los datos fueron analizados a través de un análisis de contenido apoyado por el *software* ATLAS.ti.

Este estudio cumplió con los lineamientos éticos establecidos para investigaciones con participación humana y fue aprobado por el Comité de Ética de la Universidad de La Frontera. Así, los procedimientos fueron realizados respetando las normas éticas concordantes con la Declaración de Helsinki. Todas las mujeres entrevistadas otorgaron su consentimiento informado por escrito, tras recibir información clara sobre los objetivos del estudio, el uso de sus datos y su derecho a retirarse en cualquier momento sin consecuencias. Se garantizó la confidencialidad de las personas participantes mediante la anonimización de sus datos personales y la codificación de las entrevistas. La información recolectada fue utilizada exclusivamente con fines académicos y de publicación, y respetó en todo momento la privacidad y la integridad de los participantes. Asimismo, el estudio se desarrolló conforme a los principios éticos previamente descritos en el documento de referencia, incluyendo el respeto por la autonomía, la no maleficencia y la justicia.

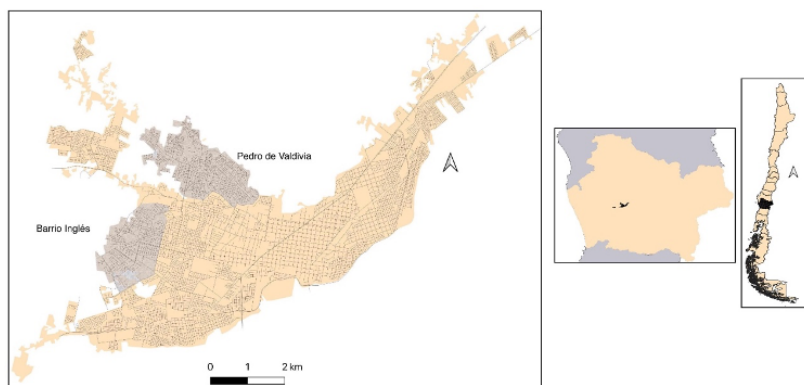


FIGURA 1. Localización de los barrios analizados

## Condiciones territoriales y prácticas de movilidad

El Barrio Inglés y el sector Pedro de Valdivia se ubican hacia el poniente de la ciudad de Temuco; sin embargo, en su condición de barrio de distinta condición socioeconómica, están dotados de diferente infraestructura y servicios. Como ilustra la figura 2, en relación con los centros educacionales, el sector Pedro de Valdivia cuenta con más infraestructura que el sector Barrio Inglés, aunque este último cuenta con mejor accesibilidad comercial. Esto detona una diferencia que marca la manera en que los residentes de ambos vecindarios experimentan la movilidad. Mientras en Pedro de Valdivia la falta de equipamientos y servicios comerciales obliga a la población a moverse a través de la ciudad en trayectos largos para acceder al trabajo o hacer compras, la buena dotación del Barrio Inglés gatilla prácticas de movilidad más cortas en términos del tiempo y distancia de traslado.

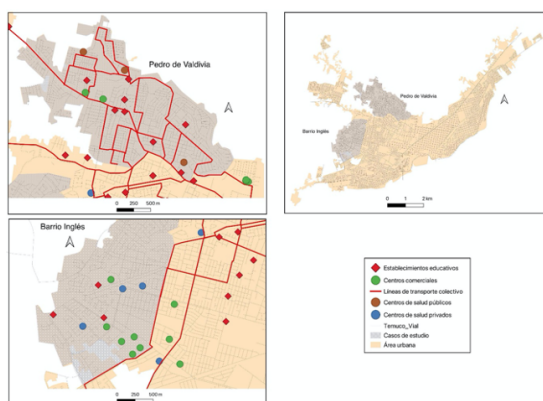


FIGURA 2. Servicios localizados en el Barrio Inglés y Pedro de Valdivia (Temuco)

Contrario a lo mostrado por la literatura anclada en ciudades metropolitanas, donde las prácticas de desplazamiento de más largo aliento se producen en barrios acomodados y las más cortas o ancladas al barrio se producen en los barrios populares (García *et al.*, 2014), la realidad de una ciudad media pareciera ser diferente. Las prácticas de movilidad larga, especialmente por razones laborales o comerciales, son comunes en barrios populares y las más cortas en barrios acomodados. Esta desigualdad, en términos de movilidad, está estrechamente ligada a la dotación del entorno en que habitan las mujeres.

El cruzar la ciudad para acceder a servicios urbanos se convierte en un problema especialmente por el medio en que se realiza. Como investigaciones previas han mostrado —y esta investigación corrobora—, la movilidad cotidiana de los residentes de barrios de vivienda social suele ocurrir a través del transporte público, en particular a través de microbuses. Así ilustran las dos principales dimensiones del problema de movilizarse en transporte público algunas de las entrevistadas en el sector de Pedro de Valdivia:

Es que acá igual es complicado tomar micro, porque como yo vivo al final de Pedro de Valdivia, por ejemplo, ya, de aquí al centro es más fácil, digamos, porque la micro viene relativamente vacía. Pero desde el centro a acá, es caótico porque siempre está lleno y los colectivos están siempre llenos igual. Cuesta mucho seguir tomando locomoción y si voy con los niños me cuesta mucho más porque tengo que arreglar todas las cosas o a veces uno prefiere el Uber no más (residente, 24 años, Pedro de Valdivia).

De repente me daba lata salir porque «pucha, después ¿cómo me vengo?». Siempre está esa pregunta: «¿Cómo me vengo a después?». Siempre. Toda la gente que conozco que vive acá tiene como eso: «¿Cómo me vengo después?». Ahí empiezas a sortear ideas: «Ya, tomo un InDrive, ya, pero tomémoslo entre varios» (residente, 33 años, Pedro de Valdivia).

En locomoción igual es supercomplejo, desde siempre. Por ejemplo, cuando iba al liceo, siempre salía a las siete veinte de mi casa. Si yo salía cinco minutos tarde, llegaba como veinte minutos tarde al colegio; salía a las siete veinte y llegaba justo a las ocho, cinco para las ocho. Cinco minutos tarde ya significaban veinte minutos de atraso. Lo mismo, por ejemplo, cuando entré a la universidad. Ahí ya no era tanto porque en las mañanas me podían ir a dejar en auto. Pero el problema siempre fue en las noches. En las noches, por ejemplo, cuando tenía que quedarme hasta tarde en la universidad, tenía que venirme en Uber o pedir un auto particular, pagar (residente, 27 años, Pedro de Valdivia).

Como muestra la figura 2, la red de transporte público es más densa en Pedro de Valdivia; sin embargo, en el sector hay dos problemas que deben afrontar las mujeres a la hora de acceder a servicios y equipamientos fuera del área. El primero es el colapso del transporte público, sobre todo en horas punta. En la mañana, antes de las 8 horas, y en la tarde, después de las 18 horas, tanto colectivos como microbuses transitan llenos. El problema de esto es, por un lado, la falta de espacio para viajar cómodamente, algo que es especialmente sensible para las mujeres producto de las situaciones de acoso que ocurren en el transporte público y que refuerza su temor a utilizarlo, y, por otro lado, problemático para las personas que en lugares intermedios, entre las zonas donde inician los recorridos y el centro de la ciudad, ya que el transporte público no para porque suelen transitar llenos. El segundo obstáculo de conectividad guarda relación con la falta de disponibilidad de transporte público después de las 20-21 horas. Luego de esa hora la frecuencia de microbuses y colectivos se reduce considerablemente, por lo que moverse al interior de la ciudad más tarde es un problema. Esto limita los vínculos sociales de las residentes de Pedro de Valdivia, ya que muchas deciden restarse de eventos sociales o juntas familiares después de esa hora, y establece barreras laborales y académicas para quienes estudian durante la noche, situaciones que limitan no solo las posibilidades de movilidad espacial de las mujeres del sector, sino también sus posibilidades de movilidad social, por lo que puede activar procesos de inmovilidad social, espacial y económica en ellas.

Ahora bien, el problema de transporte público también existe en el sector del Barrio Inglés. Si bien es un lugar mejor equipado, las personas igualmente deben conectarse con otros sectores de la ciudad. Según relató una mujer que estudia y vive en el sector Los Pablos del Barrio Inglés, ella solo se mueve para ir a la universidad, pero encuentra una barrera debido a la escasez del transporte público para esos sectores. Esta escasez, reflejada también en la figura 2, a la vez que limita su posibilidad de conexión a través de transporte público con el resto de la ciudad, es un aliciente para movilizarse en auto.

Piensan que todos nos movemos en auto en este barrio y hay poca locomoción. Entonces, al final la gran mayoría de la gente que se mueve aquí en locomoción son las mismas asistentes de hogar que vienen para acá a cuidar a los niños o a hacer aseo, cosas así (residente, 31 años, Barrio Inglés).

No obstante, la falta de transporte público en el sector no es un problema para quien habita el Barrio Inglés, que suele tener la posibilidad de moverse en auto, sino que es relevante en especial para quienes van a trabajar al sector. Muchas personas se mueven día a día a trabajar en

supermercados, colegios y locales comerciales que existen allí, junto con mujeres que realizan trabajos domésticos y de cuidado. Incluso algunas provienen del sector Pedro de Valdivia, quienes, debido a la falta de transporte público que ingresa al Barrio Inglés, deben arribar hasta sus trabajos caminando, lo cual es particularmente problemático para personas con problemas de movilidad o durante los días de lluvia.

Como alternativa a los problemas de disponibilidad de transporte público, el uso de aplicaciones para transporte se ha masificado entre las mujeres. Aplicaciones como Uber, DiDi, InDrive, entre otras, se convierten en alternativas para movilizarse en horas de la noche o bien en horas punta, tanto para quienes residen en el barrio inglés como en el sector Pedro de Valdivia. Según se pudo corroborar en las entrevistas, esta masificación tiene su origen en el problema de disponibilidad de transporte público, así como en la sensación de seguridad que suele transmitir este tipo de aplicaciones, ya que en él es posible conocer los datos de quienes las transportan, junto con evaluaciones de usuarias que previamente han viajado con él o ella. La sensación de confianza que transmiten estas aplicaciones parece ser un factor clave en su rápida propagación por la ciudad y los barrios aquí analizados.

En síntesis, estos resultados muestran que la movilidad de las mujeres en Temuco está estrechamente vinculada a la dotación de servicios y equipamientos con los que cuenta el barrio o entorno en que habitan. Dadas las condiciones de desigualdad existentes al interior de la ciudad, se producen formas de movilidad que, en términos de la distancia recorrida, el tiempo y los medios de transporte, son diferentes. Mientras en Pedro de Valdivia la distancia recorrida suele ser más larga y el viaje en transporte público, la buena dotación de servicios del Barrio Inglés detona prácticas de movilidad más cortas y, si hay que salir de allí, se suele hacer en auto. Así, la periferia de la ciudad se caracteriza por poseer prácticas de movilidad que, en términos de las condiciones territoriales, se expresan de forma desigual.

### **Organizando la vida: barreras organizacionales en mujeres**

La sección anterior ilustra acerca de las desigualdades en términos de las condiciones territoriales, que experimentan las mujeres en dos barrios de Temuco. A estas desigualdades se suma la manera en que las mujeres resuelven una barrera común, en vista de su permanente dualidad entre los espacios productivos y reproductivos: la organizacional. Así relata las dificultades organizacionales una mujer de 39 años, madre de 4 hijos, que habita en el sector Pedro de Valdivia:

Lo que pasa es que, si yo tengo que salir, como igual son varios los chicos, o sea, me tengo que organizar. Por ejemplo, si tengo que hacer, por cosas de trabajo, los chicos se van al jardín, y ahí yo voy con el más pequeño donde mi suegra. Allí tomo locomoción, me bajo allá, y después yo voy sola (residente, 47 años, Pedro de Valdivia).

Las mujeres que son madres no solo deben preocuparse de su propia movilidad cotidiana, sino también del bienestar de sus hijos, moverse con ellos en viajes cortos o encadenados, y con materiales de cuidado casi siempre contenidos en bolsos o mochilas. Los viajes cortos y encadenados implican un mayor costo económico en la movilidad debido a las constantes paradas y transbordos, e igualmente conllevan un costo temporal y anímico importante. A estos costos extras que implica moverse por la ciudad se suman las labores domésticas, las cuales, al igual que las labores de cuidado, suelen asumir también las mujeres y hacen que las tareas de reproducción social absorban una gran cantidad de trabajo no remunerado. La dualidad entre el espacio productivo y el espacio reproductivo fue observada prácticamente en todas las entrevistas y acompañamientos realizados con mujeres madres o trabajadoras.

Las entrevistas en el Barrio Inglés muestran un panorama distinto respecto a la manera en que las mujeres resuelven las tensiones emanadas de su dualidad reproductivo-productiva. Aquí la diferencia fundamental radica, primero, en la existencia de apoyos que entregan otras mujeres —algunas, como se planteó, provienen desde el mismo sector Pedro de Valdivia— a través de trabajos de cuidado remunerados y trabajos de asesoras del hogar, quienes colaboran en la resolución del trabajo extra que implica ser madre trabajadora. Y, segundo, en la distancia y manera en que los hijos se transportan hasta los colegios. Generalmente, dada la existencia de colegios privados en el sector, los hijos asisten a establecimientos educacionales cercanos y se mueven en servicios de transporte pagados, por lo que descargan la responsabilidad de dejar a los hijos hasta el colegio. En cambio, las mujeres de Pedro de Valdivia intentan evitar el envío de sus hijos a colegios cercanos, a pesar de que existen varios en el sector, debido a la baja percepción de calidad que tienen de ellos. En un contexto económico más complejo, esto implica que deban dejar a los hijos —especialmente a los pequeños— hasta los centros educativos o que movilicen las redes familiares para su cuidado.

La pandemia implicó nuevos desafíos para la barrera organizacional de las mujeres. El papel cuidador que ejercen se vio acrecentado; de hecho, algunas entrevistadas en Pedro de Valdivia se replegaron a sus hogares por razones vinculadas a la pérdida de trabajos o a ejercer roles de cuidado de menores o personas de tercera edad. Sin embargo, al transcurrir

los meses, muchas volvieron a trabajar de forma presencial. Ese retorno, en un mundo que tenía esferas como la educacional paradas por la pandemia, implicó una carga organizacional mayor. Así se refiere una entrevistada de Pedro de Valdivia respecto al efecto de la pandemia sobre la movilidad cotidiana y organización de la vida:

Ha sido supercomplicado, porque ahora siguen en clases *online*. Pero, imagínate, yo tengo que estar encargándola [la hija]. Se iba antes con mi mamá, pero ahora le aumentaron los ramos. Mi mamá tiene una tienda, no puede estar con ella [...] entonces tuve que pedirle a otra persona, a una tía que me la cuide. Pero eso significa que me tengo que levantar más temprano, la tengo que levantar más temprano a ella, llevarla hasta donde mi tía y después en la tarde traerla de vuelta, llegar a la casa, bañarla. Todas esas cosas que ha implicado la pandemia, que ha sido supercomplicado, yo creo que para todos los papás. El llegar cansado de repente de la pega, modo pandemia, y llegar a ponerte al día, estar hablando todo el día por WhatsApp con los apoderados: «Oye, ¿alguien participó en la clase?, ¿qué hicieron los niños en clases?». «Ah, sí, ya pasaron tal cosa». «Ya, sí, ahí está el material». «Ah, ya, okey». Ir en la tarde a comprar los materiales, pasar a comprar, llegar a estudiar... (residente, 39 años, Pedro de Valdivia).

En cambio, así se refiere una residente del Barrio Inglés:

Fue como todo el privilegio de poder hacer teletrabajo [...] Te soy super honesta. Yo al principio de la pandemia como que fue un descanso [...] de repente la pandemia, todos para la casa y por fin pudimos vivir como familia. Nunca habíamos podido, así como, no sé, puh, excepto en las vacaciones, no habíamos vivido como los tres, era como superraro [risas] (residente, 47 años, Barrio Inglés).

Los relatos anteriores contrastan dos formas en que las mujeres vivieron la pandemia. Como han documentado otros estudios, la movilidad durante las cuarentenas fue desigual: mientras los grupos más vulnerables debieron continuar trabajando, las familias más acomodadas entraron a hacer teletrabajo. Para unos la movilidad se redujo, pero para otros continuó siendo lo mismo. Eso, en un contexto donde los colegios, por ejemplo, ofrecían clases *online*, terminó generando una sobrecarga en términos de la gestión de la vida para las familias, sobrecarga que fue absorbida por las mujeres de la familia. La pandemia, aumentó así la obligación organizacional con la que las mujeres de sectores menos acomodados se mueven por la ciudad.

En suma, los resultados muestran una desigual existencia de recursos para resolver barreras organizacionales que enfrentan las mujeres. La dualidad entre el mundo productivo y reproductivo es sobre todo tensa

para quienes son madres trabajadoras. En el caso de Pedro de Valdivia estas tensiones se intentan resolver con la ayuda de las redes familiares, y tiene un costo sobre el tiempo que se gasta en traslados, que es importante. En cuanto a las mujeres de Barrio Inglés, el costo de esta tensión se resuelve con cercanía y también con la externalización de las soluciones, esto es, contratando servicios que colaboran a resolver las tensiones organizacionales.

### **La inseguridad y miedo como práctica de movilidad normalizada**

La percepción de inseguridad y la violencia sexual se constituye en un asunto medular para abordar el análisis de la movilidad de las mujeres, y se relaciona directamente con el ordenamiento urbano y políticas públicas de cada ciudad. Una de las sensaciones que más se repite dentro de la movilidad de las mujeres entrevistadas es la sensación de miedo e inseguridad. A continuación, se lee un relato de una mujer del sector de Pedro de Valdivia, cuando se le pregunta sobre las sensaciones que deja su movilidad cotidiana:

La Villa donde vivo es bastante tranquila, pero, si yo ya llego a la avenida, ahí ya, por ejemplo, yo de noche no me atrevo como a salir sola, lejos en la avenida, porque me causa mucha inseguridad, así como que quizás me puedan asaltar o hacer algo, eso como que siempre está presente (residente, 39 años, Pedro de Valdivia).

Una de las dificultades que tienen las mujeres en la movilidad cotidiana es la sensación de alerta o inseguridad, ya que siempre está el miedo de no andar sola muy tarde, no caminar por lugares poco habitados o inclusive en el transporte público. Este miedo resulta más intenso en barrios que cargan con cierto estigma territorial, como ocurre con algunos sectores de Pedro de Valdivia, lo que conlleva a que las mujeres estén siempre alertas. Sin embargo, como relata una entrevistada en el sector de Los Pablos, Barrio Inglés, el miedo y la inseguridad que produce la movilidad están también presentes en ese sector:

Muchas veces me ha tocado irme caminando sola desde donde un amigo y les pido que me vayan a dejar o cosas así, porque dentro de todo es buen barrio, pero no anda nadie en la calle, entonces puede pasar cualquier auto, te toma y te rapta no más, y así nadie se da cuenta, porque están todos en sus casas calentitos, felices y no anda nadie. Entonces, al final es un buen barrio, pero igual está medio desolado (residente, 27 años, Barrio Inglés).

La entrevistada levanta un segundo factor clave en la incertidumbre: la soledad del lugar. Generalmente los lugares baldíos o por los cuales no

hay mucha movilidad peatonal son representados como los más inseguros, a pesar de que, como plantea, se viva en un «buen barrio». Así, pese a la sensación de inseguridad y continuo estado de alerta en la movilidad cotidiana de la mujer, es posible encontrarla tanto en barrios con estigma de peligrosos, como en aquellos donde transita poca gente en la calle.

Las mujeres suelen normalizar la movilidad en sensación de alerta. El miedo y la inseguridad de que algo pueda pasar podrían estar explicando resultados de investigaciones que indican que las mujeres caminan menos que los hombres (Paydar *et al.*, 2022). Como práctica de movilidad que busca eludir ese miedo normalizado, toman importancia los vínculos familiares, de amistades y parejas, las cuales ayudan a que las mujeres generen una movilidad percibida como más segura. Acá el círculo y las redes de apoyo pasan a ser un eje fundamental en el acompañamiento en lugares desolados, independientemente de la condición socioeconómica del barrio en que habiten.

Como el caminar es una práctica percibida como insegura en ciertos lugares y a ciertas horas, la valoración de la importancia del transporte público para la movilidad es mayor. Sin embargo, como ya hemos mostrado, este no pasa por el Barrio Inglés y solo es frecuente hasta las 20:00 horas en el sector Pedro de Valdivia. Este miedo e incertidumbre se tratan de eludir con prácticas diferentes, dependiendo de los recursos de movilidad con los que disponen las mujeres. Así como el caminar acompañadas es un recurso común entre las mujeres de Pedro de Valdivia y Barrio Inglés, el andar en bicicleta también lo es, sobre todo después de la pandemia. No obstante, los sectores no cuentan con la misma dotación de infraestructura para ciclovías, por lo que esta es una práctica más común de emplear en el sector de Barrio Inglés, mas no en Pedro de Valdivia. De hecho, la avenida de este último sector fue recientemente remodelada, sin incluir la presencia de una ciclovía como alternativa de movilidad. A esto se suman problemas de conectividad entre ciclovías existentes en la ciudad (Eltit, 2011). Una segunda forma —percibida como más segura para eludir el miedo al moverse— es el transitar en taxis con las aplicaciones móviles. Esta forma de movilidad es especialmente utilizada por mujeres del sector Pedro de Valdivia y en menor medida por quienes residen en el Barrio Inglés. En este último caso es más común eludir el miedo a través de la movilidad por auto propio. El viaje a través de auto se percibe como una estrategia para conseguir seguridad, porque se evita estar expuesta directamente a situaciones de acoso callejero, y entrega autonomía en el movimiento, ya que permite ir a cualquier lugar y a cualquier hora sin necesidad de estar acompañada.

En resumen, el miedo a moverse a través de la ciudad es una sensación que acompaña a las mujeres a través de Temuco. Se expresa con mayor intensidad a través de la caminata durante la noche o por lugares solitarios. Las prácticas que detonan esta representación de la movilidad son variadas y manifiestan también ciertas desigualdades en relación con la disponibilidad de recursos y medios para la movilidad, como la desigual presencia de ciclovías o las posibilidades de usar automóvil, el cual es entre las mujeres —independientemente de las diferencias económicas— percibido como el medio más seguro para moverse a través de la ciudad.

## Conclusión

Este artículo comparó la movilidad de mujeres residentes en barrios socioeconómicamente contrastantes en la ciudad media de Temuco. Los resultados permiten sostener que existen desigualdades en términos de la manera en que las mujeres experimentan la movilidad a través de la ciudad. Dichas desigualdades son reflejo de los diferentes capitales de movilidad que configuran disímiles capacidades para moverse por lo urbano.

El capital de movilidad depende, por una parte, de las condiciones territoriales del lugar, en particular de la disponibilidad de servicios y redes de transporte público existentes. Se esperaría que en una ciudad de tamaño medio, como Temuco, las condiciones de accesibilidad fueran menos desigualdades que en ciudades metropolitanas (Wu *et al.*, 2021); sin embargo, esta investigación muestra que, a pesar de tratarse de distancias más cortas, la movilidad hacia los servicios muestra problemas similares a los de las grandes ciudades (Fleischer y Marín, 2019). Un elemento clave en esta desigualdad de accesibilidad pareciera ser la presencia de actividades comerciales en el área cercana a la residencia, elemento que detona prácticas de movilidad largas en el caso de barrios de menores ingresos, como Pedro de Valdivia. Este es un hallazgo interesante, por cuanto la literatura muestra que las mujeres suelen tener viajes más cortos y conseguir trabajos cercanos a la vivienda, con el fin de conciliar las restricciones espacio-temporales, máxime cuando tienen hijos o personas bajo su cuidado (Gilow, 2020). Sin embargo, cuando no existen las posibilidades de trabajo en cercanía, la movilidad se vuelve más larga, aun cuando se deba realizar con otros bajo cuidado. Frente a esto, toma fuerza la idea de desarrollar políticas de apoyo en sectores de periferia urbana (Sabatini y Vergara, 2019), principalmente reforzando la presencia de equipamientos comerciales que provean bienes y espacios de trabajo en contextos de proximidad. Esto es importante para dotar a la periferia de mejor accesibilidad, así como para atender brechas de género configuradas a partir de las condiciones territoriales del lugar.

También se detectaron dos barreras que dificultan la habilidad que tienen las personas para moverse de un lugar a otro. Estas barreras son comunes en las mujeres, más allá de las diferencias socioeconómicas existentes: las barreras organizacionales (Jirón y Mansilla, 2013; Cazorla-Becerra *et al.*, 2025) y el miedo a ser atacadas en el espacio público (Pain, 1997; Korn, 2018; Allen *et al.*, 2019; Orozco-Fontalbo *et al.*, 2019). No obstante, los recursos de movilidad disponibles para afrontar estas barreras son disímiles. La condición socioeconómica tiene un papel central en la disponibilidad de recursos, ya que permite disponer de apoyos para el cuidado y traslados de personas bajo el cuidado de mujeres, y también de medios de transporte individual, como el auto, que ofrece una experiencia de movilidad más fluida a través de la ciudad. El masivo incremento del uso del automóvil en ciudades medias de Chile que han identificado Maturana *et al.* (2022) podría explicarse, en alguna medida, por la percepción de seguridad existente sobre este medio de transporte.

Junto con la condición socioeconómica, el capital social que disponen las mujeres es fundamental, ya sea para apoyar el cuidado de hijos a través de familiares cercanos, o bien como mecanismo para afrontar el miedo de moverse en lugares baldíos o durante la noche. El capital social es especialmente importante en grupos de más bajos ingresos, para lidiar con las barreras organizacionales, por lo que es relevante que las políticas habitacionales consideren la importancia de no fracturar vínculos sociales a la hora de entregar vivienda, algo que ha sido posicionado por movimientos sociales de vivienda (Pérez, 2019). La localización de la vivienda es así un mecanismo mediador en las brechas de género existentes desde la óptica de la movilidad en grupos de menores ingresos.

Una limitante del estudio, y que podría motivar trabajos futuros, es la movilidad mapuche. Sabatini y Rasse (2017) han mostrado que la población mapuche en las ciudades chilenas es a la vez población de bajos de ingresos, aunque se encuentra menos aislada y más segregada que la segunda cuando se le miran separadamente. Esto implica que se mueven más a través de la ciudad y tienen un contacto social más diverso, lo que podría sugerir patrones y experiencias de movilidad diferenciadas entre mapuche y no mapuches, incluso en una condición socioeconómica similar. A lo anterior se adiciona los múltiples significados culturales que la población mapuche le asigna al espacio, los que se tensionan con las dinámicas urbanas y prácticas de movilidad de ciudades intermedias, tal como han señalado Salazar *et al.* (2020).

Esta investigación mostró que los problemas de la movilidad existen también en ciudades medias. La literatura suele ver este tipo de lugares como espacios idílicos, donde la distancia y cercanía detona ciudades más

integradas (Vergara y Salazar, 2021). Sin embargo, nuestros resultados hacen patente la necesidad de problematizar la distancia y la accesibilidad como única dimensión desde la cual se observa la movilidad. En las ciudades medias, y también en las pequeñas, la percepción y experiencia de movilidad son cruciales para observar sus brechas internas. Estas ciudades son así territorios desde los cuales se puede hacer eco del llamado internacional por más estudios que releven la percepción como dimensión central de la movilidad (Tiznado-Aitken *et al.*, 2020).

### **Contribución de autoría**

Luis Vergara participó en las fases de conceptualización, curación de datos, análisis de datos, adquisición de fondos, investigación, metodología, administración de proyecto, recursos, *software*, supervisión, validación, visualización, redacción del borrador original, y redacción, revisión y edición del texto final.

Beatriz Cruz participó en las fases de conceptualización, análisis de datos, investigación, metodología, *software*, validación, visualización, redacción del borrador original, y redacción, revisión y edición del texto final.

### **Fuente de financiamiento**

Anid Fondecyt Iniciación 11200793 y DIUFRO DI21-0067.

### **Potenciales conflictos de interés**

Ninguno.

### **Agradecimientos**

Se agradece a Anid-Chile y Universidad de La Frontera por el apoyo en el financiamiento de esta investigación.

### **Declaración del uso de IA**

Los autores de este texto informan que en el desarrollo del manuscrito se utilizó inteligencia artificial generativa (IA-G). Su uso se limitó exclusivamente a mejorar la legibilidad y el lenguaje de la obra, incluyendo apoyo en la traducción, y en ningún caso se empleó como fuente directa de información.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L. P. y Sagaris, L. (2019). *Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. CAF y FIA Foundation.

Apablaza, R., Blanco, J., Lerena, N., López-Morales, E., Lukas, M. y Rivera, M. (2016). Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. *Íconos* (56), 19-41. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/146918>

Bellet, C. y Llop, J. M. (2004). Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. *Scripta Nova*, 8(165), 1-28. <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-165.htm>

Buchely, L. F., Castro, M. V., Arias-Arevalo, S. y Pinzon, M. R. (2021). La movilidad urbana de las mujeres en dos ciudades colombianas: entre el trabajo de cuidado y la violencia sexual. *INVI*, 36(102), 109-126. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63505>

Calonge-Reillo, F. (2018). Recursos de movilidad y accesibilidad urbana en los municipios del sur del área metropolitana de Guadalajara, México. *Urbano*, 38, 48-57. <https://www.redalyc.org/journal/198/19860780005/html/>

Castelli, A. y Valles, R. (2024). Mujeres investigadoras: ser «madre-esposas» y no morir en el intento. Caso de estudio: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades (UAEH), México. *Desde el Sur*, 16(2), e0031. <https://revistas.cientifica.edu.pe/index.php/desdeelsur/article/view/1756?articlesBySimilarityPage=2>

Castillo, M., Sanhueza, C., Rosales-Salas, J. y Sandoval, D. (2022). Pobreza de tiempo, género y vivienda social en Santiago de Chile. Un análisis cualitativo. *EURE*, 48(143), 1-21. <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/EURE.48.143.05>

Cazorla-Becerra, K., Reyes-Espejo, M. y Arcadu, M. (2025). Mujeres cuidadoras enfrentadas al movimiento de la ciudad: el caminar como ejercicio de «ciudadanía». *INVI*, 40(113), 1-27. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/74858>

Correa, J., Vergara, F. y Aguirre, C. (2022). La ciudad de 15 minutos en Chile: análisis empírico para Gran Santiago, Concepción y Valparaíso. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 15, 1-17. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/36090>

Cortés, Y. (2021). Spatial accessibility to local public services in an unequal place: An Analysis from patterns of residential segregation in the Metropolitan Area of Santiago, Chile. *Sustainability*, 13(2), 442. <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/2/442>

Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/d11407>

Dammert-Guardia, M. y Rivera-Segura, L. (2024). Segregación residencial en dos ciudades de la macro región sur del Perú. *Urbano*, 27(49), 62-77. <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/6341>

Eltit, V. (2011). Transporte urbano no motorizado: el potencial de la bicicleta en la ciudad de Temuco. *INVI*, 26(72), 153-184. [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-83582011000200006](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582011000200006)

Facal, E., Manjón, I. y Plasencia-Lozano, P. (2021). Impact of COVID-19 on urban transportation habits in the city of Gijón. *Transportation Research Procedia*, 58, 535-542. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146521008309>

Figueroa-Martínez, C. (2023). Entre lo social y lo construido: comprendiendo la caminata en barrios vulnerables de Santiago. *Revista de Urbanismo*, (49), 21-41. [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0717-50512023000200021&lng=p&nrm=iso](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-50512023000200021&lng=p&nrm=iso)

Figueroa, C., Hodgson, F., Mullen, C. y Timms, P. (2018). Creating inequality in accessibility: The relationships between public transport and social housing policy in deprived areas of Santiago de Chile. *Journal of Transport Geography*, 67, 102-109. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692316303714>

Fleischer, F. y Marín, K. (2019). Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. *EURE (Santiago)*, 45(135), 27-47. <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/2904>

Flores-Chávez, J. E. (2020). Procesos de significación y resignificación de una ciudad, Temuco 1881-2019. *Arquitecturas del Sur*, 38(58), 24-43. [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0719-64662020000200024](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-64662020000200024)

Fuentes, L., Link, F. y Valenzuela, F. (2017). Impactos de la dinámica urbana en los mercados laborales en las principales ciudades chilenas. *Cadernos Metrópole*, 19(38), 157-177. <https://www.redalyc.org/pdf/4028/402850409007.pdf>

García, C., Carrasco, J. y Rojas, C. (2014). El contexto urbano y las interacciones sociales: dualidad del espacio de actividades de sectores de ingresos altos y bajos en Concepción, Chile. *EURE*, 40(121), 75-90. <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/478>

- Garín, A., Salvo, S. y Bravo, G. (2009). Segregación residencial y políticas de vivienda en Temuco: 1992-2002. *Revista de Geografía Norte Grande*, (44), 113-128. [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-34022009000300006](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022009000300006)
- Gauvin, L., Tizzoni, M., Piaggese, S., Young, A., Adler, N., Verhulst, S., Ferres, L. y Cattuto, C. (2020). Gender gaps in urban mobility. *Humanities and Social Sciences Communications*, 7(1), 1-13. <https://www.nature.com/articles/s41599-020-0500-x>
- Gilow, M. (2020). «It's work, physically and logistically»: Analyzing the daily mobility of employed mothers as Domestic Mobility Work. *Journal of Transport Geography*, 85, 102693. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692319301565>
- González-Alvo, I. y Czytajlo, N. (2022). Movilidad y género en contextos de vulnerabilidad: el caso del Sistema Metropolitano de Tucumán. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (73), 35-56. <https://iconos.flacsoandes.edu.ec/index.php/iconos/article/view/5232>
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09663690903498225>
- Hechem, A. (2016). Metropolización en la región de mayor crecimiento de Chile, Coquimbo. *AUS*, (19), 45-50. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281749193008>
- Hidalgo, R. (2007). ¿Se acabó el suelo en la gran ciudad?: Las nuevas periferias metropolitanas de la vivienda social en Santiago de Chile. *EURE*, 33(98), 57-75. [https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612007000100004&script=sci\\_arttext](https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612007000100004&script=sci_arttext)
- 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. [https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1316-37012007000200011](https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1316-37012007000200011)
- Jirón, P. y Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*, 30, 55-72. <https://www.scielo.br/j/ts/a/J5XSDFJQrGtLPdnGyd3ZhS/?format=html&lang=es>
- Jirón, P. y Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), 53-74. [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-34022013000300004](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022013000300004)

- Jirón, P. y Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/144582>
- Korn, J. (2018). Riding scared: Sexual violence and women's mobility on public transportation in Santiago, Chile. *Urban Studies Senior Seminar Papers*, 24, pp. 1-39.
- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), 455-485.
- Macedo, M., Lotero, L., Cardillo, A., Menezes, R. y Barbosa, H. (2022). Differences in the spatial landscape of urban mobility: gender and socioeconomic perspectives. *PLOS One*, 17(3), 1-19. <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0260874>
- Marchant, C., Frick, J. y Vergara, L. (2016). Urban growth trends in midsize Chilean cities: the case of Temuco. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 8, 375-389. <https://www.redalyc.org/pdf/1931/193146756007.pdf>
- Maturana, F., Lazo, A. y Solsona, D. (2020). Patrones de movilidad y variación en las dinámicas de conmutación en La Región de Los Lagos, sur de Chile. *Revista Iberoamericana de Estudios Municipales*, (22), 37-61. [https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0719-17902020000200037&script=sci\\_arttext](https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0719-17902020000200037&script=sci_arttext)
- Maturana, F., Morales, M., Sepúlveda, U. y Maldonado, J. (2022). Ciudades intermedias y parque automotriz en Chile. ¿En jaque la sustentabilidad territorial? *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (72), 139-159. <https://iconos.flacsoandes.edu.ec/index.php/iconos/article/view/4866/3936>
- Mejía-Dorantes, L. y Villagrán, P. S. (2020). A review on the influence of barriers on gender equality to access the city: A synthesis approach of Mexico City and its Metropolitan Area. *Cities*, 96, 102439. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0264275118309983>
- Mieres, M. (2020). La dinámica de la desigualdad en Chile: Una mirada regional. *Revista de Análisis Económico*, 35(2), 91-133. [https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-88702020000200091&script=sci\\_arttext](https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-88702020000200091&script=sci_arttext)
- Murillo-Munar, J., Gómez-Varo, I. y Marquet, O. (2023). Caregivers on the move: Gender and socioeconomic status in the care mobility in Bogotá. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 21, 100884. [https://ddd.uab.cat/pub/poncom/2023/632c550afe78/Caregivers\\_on\\_the\\_move.pdf](https://ddd.uab.cat/pub/poncom/2023/632c550afe78/Caregivers_on_the_move.pdf)
- Orozco-Fontalvo, M., Soto, J., Arévalo, A. y Oviedo-Trespalcios, O. (2019). Women's perceived risk of sexual harassment in a Bus Rapid Transit (BRT) system: The case of Barranquilla, Colombia. *Journal of Transport & Health*, 14, 100598. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2214140519301525>

Pain, R. (1997). Social geographies of women's fear of crime. *Transactions of the Institute of British geographers*, 22, 231-244. [https://www.blackwell-publishing.com/pdf/Social\\_Geographies.pdf](https://www.blackwell-publishing.com/pdf/Social_Geographies.pdf)

Paydar, M., Rodríguez, G. y Kamani, A. (2022). Movilidad peatonal en Temuco, Chile: contribución de densidad y factores sociodemográficos. *Revista de urbanismo*, (46), 57-74. <https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/64872/70662>

Pérez, M. (2019). «Uno tiene que tener casa donde nació». Ciudadanía y derecho a la ciudad en Santiago. *EURE (Santiago)*, 45(135), 71-90. [https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612019000200071&script=sci\\_arttext&tlng=en](https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612019000200071&script=sci_arttext&tlng=en)

Prieto-Curiel, R. y Ospina, J. P. (2024). The ABC of mobility. *Environment International*, 185, 108541. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412024001272>

Robinson, J. (2016). Thinking cities through elsewhere: Comparative tactics for a more global urban studies. *Progress in Human Geography*, 40(1), 3-29. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0309132515598025>

Rodas-Zuleta, M., Cardona, S. y Escobar, D. A. (2022). Gender-based violence and Women's mobility, findings from a medium-sized Colombian city: A quantitative approach. *Journal of Transport & Health*, 25, 101376. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2214140522000482>

Rojas, C., Martínez, M., De la Fuente, H., Schafer, A., Aguilera, F., Fuentes, G., Peyrín, C. y Carrasco, J. (2019). Accesibilidad a equipamientos según movilidad y modos de transporte en una ciudad media, Los Ángeles, Chile. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 39, 177-200. <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/64682/4564456563562>

Rojo, F. e Hidalgo, R. (2021). Las clases sociales y el modelamiento socioespacial de Temuco, Chile, a finales del siglo XX. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 36(3), 825-863. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0186-72102021000300825](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-72102021000300825)

Rojo-Mendoza, F., Alvarado-Peterson, V., Olea-Peñaloza, J. y Salazar-Burrows, A. (2020). Definiendo el Temuco metropolitano: Consideraciones para un nuevo modelo de urbanización extendida en la Araucanía. *AUS*, (27), 41-49. <http://revistas.uach.cl/index.php/aus/article/view/6007/7119>

Sabatini, F. y Rasse, A. (2017). Segregación espacial de hogares indígenas en ciudades chilenas. *Andamios*, 14(35), 309-333. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-00632017000300309](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632017000300309)

Sabatini, F. y Vergara, L. (2018). ¿Apoyo a lugares o apoyo a personas? Dos proyectos chilenos de vivienda socialmente integrada. *INVI*, 33(94), 9-48. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62982>

Salazar, G., Irrarrázaval, F. y Fonck, M. (2017). Ciudades intermedias y gobiernos locales: desfases escalares en la Región de La Araucanía, Chile. *EURE*, 43(130), 161-184. <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1978/1023>

Salazar, G., Riquelme, W. y Zúñiga, P. (2020). ¿Indígena campesino o indígena urbano? Aproximaciones desde los procesos de movilidad mapuche en la ciudad intermedia de Temuco (Chile). *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, (40), 53-78. <https://www.redalyc.org/journal/814/81464333003/movil/>

Sánchez de Madariaga, I. y Zucchini, E. (2020). «Movilidad del cuidado» en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89-102. [https://oa.upm.es/82353/3/TFG\\_ANDREA\\_M\\_MARTINEZ\\_A.pdf](https://oa.upm.es/82353/3/TFG_ANDREA_M_MARTINEZ_A.pdf)

Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207-226. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/a37268>

Soto, P. (2012). El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México: Una cuestión de justicia espacial. *INVI*, 27(75), 145-169. <https://revista-invi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62415>

Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 127-146. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6122695>

Soto, P. (2018). Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. *Perspectiva Geográfica*, 23(2), 13-31. <http://www.scielo.org.co/pdf/pgeo/v23n2/0123-3769-pgeo-23-02-13.pdf>

Tiznado-Aitken, I., Lucas, K., Muñoz, J. C. y Hurtubia, R. (2020). Understanding accessibility through public transport users' experiences: A mixed methods approach. *Journal of Transport Geography*, 88, 102857. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692319306040>

Ureta, S. (2008). To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago, Chile. *Mobilities*, 3(2), 269-289. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17450100802095338>

Vecchio, G. y Tiznado-Aitken, I. (2020). (Im) mobility and health in Santiago de Chile. *Journal of Latin American Geography*, 19(3), 240-247. <https://repository.lsu.edu/jlag/vol19/iss3/17/>

Vergara, L. y Salazar, G. (2021). Non-metropolitan cities in Latin American urban studies: Between «trickle-down urban theory» and «singularisation theory». *International Development Planning Review*, 43(3), 321-344. <https://www.liverpooluniversitypress.co.uk/doi/abs/10.3828/idpr.2020.18>

Williams, G., Charlton, S., Coelho, K., Mahadevia, D. y Meth, P. (2022). (Im) mobility at the margins: low-income households' experiences of peripheral resettlement in India and South Africa. *Housing Studies*, 37(6), 910-931. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/02673037.2021.1946018>

Wolday, F. (2023). The effect of neighbourhood and urban center structures on active travel in small cities. *Cities*, 132, 104050. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275122004899>

Wu, H., Avner, P., Boisjoly, G., Braga, C. K., El-Geneidy, A., Huang, J., Kerzhner, T., Murphy, B., Niedzielski, M. A., Pereira, R. H. M., Pritchard, J. P., Stewart, A., Wang, J. y Levinson, D. (2021). Urban access across the globe: an international comparison of different transport modes. *npj Urban Sustainability*, 1(16). <https://www.nature.com/articles/s42949-021-00020-2>

**Luis Vergara** es académico del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad de La Frontera (Chile). Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, magíster en Ciencias Sociales Aplicadas, y Profesor de Historia y Geografía. Sus líneas de investigación incluyen vivienda, movilidad, segregación, temáticas abordadas desde ciudades medias/intermedias y pequeñas.

**Beatriz Cruz** es estudiante del magíster en Ciencias Sociales de la Universidad de La Frontera. Profesora de Historia y Geografía. Sus líneas de investigación incluyen el género, la vivienda y la movilidad.

*Recepción: 7/5/2025*

*Aceptación: 7/9/2025*