



Universidad de Concepción  
Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía



### **CAMINABILIDAD DE MUJERES EN UN BARRIO EN PENDIENTE.**

De Experiencias a Consideraciones de diseño, desde el urbanismo feminista, para el barrio Agüita de la Perdiz, Concepción.

POR: Rayen A. Delgado

Trabajo Final Integrativo presentado a la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía  
de la Universidad de Concepción  
para optar al grado académico de  
**Magister en Procesos Urbanos Sostenibles**

Área de desarrollo del Programa: Proyecto Urbano

Prof. Guía: Dra. Mabel Alarcón Rodríguez

Agosto, 2024  
Concepción, Chile.

© 2024 Rayen A. Delgado

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica del documento.

## AGRADECIMIENTOS

Agradecer primero a mi familia por el apoyo incondicional a todas mis ideas, los amo.

Agradecer especialmente a mi madre por criarme feminista.

A las docentes que impulsaron mi curiosidad y compartieron sus conocimientos, destacar a Mabel Alarcón, por su motivación y apoyo, sin el cual no hubiera sido posible finalizar este proceso.

A Pablo por acompañarme en todo.

A Florencia por transmitirme el cariño por su barrio.

Para finalizar, agradecer a las mujeres que me escucharon y compartieron sus experiencias, esta investigación es tanto suya como mía.

## TABLA DE CONTENIDO

- RESUMEN.....	6
- ABSTRACT .....	7
1 INTRODUCCIÓN .....	8
2 ELECCIÓN Y FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA Y LUGAR .....	11
- 2.1 URBANISMO FEMINISTA Y EL VALOR DEL CAMINAR .....	11
- 2.2 TERRITORIO DE LA INVESTIGACIÓN: AGÜITA DE LA PERDIZ, CONCEPCIÓN.....	11
3 PROBLEMÁTICA URBANO SOSTENIBLE .....	14
- 3.1 VALOR Y RELACIÓN CON LA SOSTENIBILIDAD .....	14
4 PREGUNTA E HIPÓTESIS PROYECTUAL.....	16
4.1 PREGUNTA PROYECTUAL.....	16
4.2 HIPÓTESIS .....	16
5 OBJETIVOS GENERAL Y ESPECÍFICOS .....	16
5.1 OBJETIVO GENERAL .....	16
5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	16
6 ANTECEDENTES DEL CASO.....	17
- 6.1 LOCALIZACIÓN DEL CASO DE ESTUDIO.....	17
- 6.2 CONTEXTO SOCIOCULTURAL .....	20
7 DISEÑO METODOLÓGICO .....	22
7.1 ENFOQUE METODOLÓGICO Y TIPO DE ESTUDIO.....	22
7.2 MUESTREO Y VARIABLES DE ANÁLISIS .....	22
7.3 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN.....	23
7.4 SÍNTESIS DISEÑO METODOLÓGICO .....	25
8 MARCO CONCEPTUAL .....	26

<b>8.1</b>	<b>MOVILIDAD: CAMINABILIDAD.....</b>	<b>28</b>
<b>8.2</b>	<b>ESPACIO PÚBLICO: ESCENARIO DE LA CAMINABILIDAD .....</b>	<b>28</b>
<b>9</b>	<b>RESULTADOS Y PROPUESTA .....</b>	<b>31</b>
-	<b>9.1 ESPACIO PÚBLICO DE UN BARRIO EN PENDIENTE: ESTRUCTURA E IMPORTANCIA EN LAS DINÁMICAS DE CAMINABILIDAD COTIDIANA.....</b>	<b>31</b>
-	<b>9.2 CONDICIONES DEL ESPACIO PÚBLICO Y SU INFLUENCIA EN LAS EXPERIENCIAS DE CAMINABILIDAD.....</b>	<b>41</b>
-	<b>9.3 CRITERIOS DE DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO PARA FAVORECER LA CAMINABILIDAD EN UN BARRIO EN PENDIENTE .....</b>	<b>49</b>
<b>10</b>	<b>DISCUSIÓN .....</b>	<b>55</b>
<b>11</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>58</b>
<b>12</b>	<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>60</b>

## - RESUMEN

La presente investigación abordó la problemática de la caminabilidad de mujeres en barrios en pendiente, en el caso de estudio Agüita de la Perdiz, Concepción. Responde a la pregunta ¿Cómo puede el urbanismo feminista contribuir a mejorar la caminabilidad en barrios en pendiente? La hipótesis proyectual sugirió que el urbanismo feminista puede ofrecer consideraciones de diseño urbano que favorezcan la caminabilidad, basándose en las experiencias y estrategias de las mujeres residentes.

Los objetivos incluyen caracterizar el espacio público del barrio, analizar cómo estas condiciones influyen en la caminabilidad de las mujeres y relevar criterios de diseño que favorezcan la caminabilidad. La metodología utilizada comprende técnicas de etnografía urbana y entrevistas semiestructuradas, permitiendo una comprensión profunda de las experiencias de las habitantes y las características del espacio público.

Los resultados muestran que la infraestructura actual del barrio, con veredas estrechas y deterioradas, y falta de iluminación, afecta negativamente las experiencias de caminabilidad de las mujeres. Se identificaron estrategias cotidianas utilizadas por las mujeres para sobrellevar estas deficiencias, como la elección de rutas mejor iluminadas y el uso de barandas en las escaleras. A partir de estas estrategias, se proponen consideraciones de diseño del espacio público para potenciar la caminabilidad.

Las conclusiones destacan la necesidad de integrar estas consideraciones en políticas públicas y proyectos de urbanización, con el fin de promover una ciudad más inclusiva y accesible para todas las personas.

**Palabras clave:** ciudades androcéntricas, urbanismo feminista, movilidad femenina, caminabilidad, espacio público.

## - ABSTRACT

The current investigation addressed the problem of women's walkability in neighborhoods on a slope, focusing on the case study of Agüita de la Perdiz, Concepción. It answers the question: How can feminist urbanism contribute to improving walkability in neighborhoods on a slope? The project hypothesis suggested that feminist urbanism can offer urban design considerations that favor walkability, based on the experiences and strategies of resident women.

The objectives include characterizing the neighborhood's public space, analyzing how these conditions influence women's walkability, and identifying design criteria that favor walkability. The methodology used includes urban ethnography techniques and semi-structured interviews, allowing for a deep understanding of resident's experiences and the characteristics of the public space.

The results show that the current neighborhood infrastructure, with narrow and deteriorated sidewalks and lack of lighting, negatively affects women's walkability experiences. Daily strategies used by women to cope with these deficiencies were identified, such as choosing better-lit routes and using handrails on stairs. Based on these strategies, public space design considerations are proposed to enhance walkability.

The conclusions highlight the need to integrate these considerations into public policies and urbanization projects to promote a more inclusive and accessible city for all people.

**Keywords:** androcentric cities, feminist urbanism, female mobility, walkability, public space.

## 1 INTRODUCCIÓN

Diversos estudios definen que la experiencia de caminar en las ciudades es distinta para la diversidad de sus habitantes (Páramo et al., 2021; Falú, 2009; Burbano, 2013). Si bien los factores que afectan estas experiencias son múltiples y diversos, como la situación económica, política, cultural, etc., el género es una variable que incide fuertemente en las diferencias.

Sumado a ser un constructo social, el género es transversal a otras variables y cuenta con una profunda relación en el cómo se han desarrollado las ciudades y sus espacios, además de ser un factor que diferencia las oportunidades de acceder a los mismos (Kern, 2020).

Históricamente, se ha asociado el género masculino a las dimensiones productivas y públicas, por lo que los espacios públicos de las ciudades han sido pensados para quienes desarrollan este tipo de tareas remuneradas fuera del hogar (Amoroso, 2020). Así mismo, se han invisibilizado las labores reproductivas, que han sido tradicionalmente asociadas al género femenino, siendo estas labores principalmente relegadas al espacio privado.

Sin embargo, en la actualidad las mujeres han ocupado fuertemente, y cada vez más, los espacios productivos, desplazándose cotidianamente por las ciudades y territorios. Junto con ello, han ocupado los espacios públicos para realizar tareas de cuidado, complementarias a las que realizan en el espacio doméstico, como ir de compras, llevar a personas a su cuidado a centros de educación y salud, realizar diversos trámites, etc.

Esta nueva realidad que viven las mujeres no ha sido considerada en la planificación y diseño de los espacios públicos en nuestras ciudades (Soto, 2014), imponiendo grandes dificultades, principalmente a las mujeres, para su desplazamiento y movilidad.

Berríos y Greene (2020) reconocen que la movilidad se ve influenciada por “distinciones culturales, de género, edad y en general de capacidades”, al mismo tiempo que señalan cómo ciertos elementos del entorno pueden limitar la caminabilidad, ya sean infraestructuras viales o barreras naturales, incidiendo en la calidad de vida de las y los habitantes del territorio.

Jirón et al. (2020) identifica que las barreras para la movilidad abarcan varias dimensiones, entre las que destacan las financieras, espaciales, organizacionales, temporales, las asociadas al conocimiento de cómo viajar, tecnológicas, corpóreas/emocionales e institucionales.

Por su parte, Isunza (2017), identifica barreras en los desplazamientos de las personas asociadas a la percepción de inseguridad, coincidiendo con Berrios y Greene (2020), al señalar cómo estas barreras se presentan en distintas dimensiones -físicas, ambientales, sociales, etc.- impidiendo que las ciudades se puedan reconocer como caminables.

Estas barreras se pueden presentar en conjunto, pudiendo traer “consecuencias no solo en las actividades de las personas y sus viajes, sino que también en las relaciones interpersonales a partir de las prácticas de movilidad” (Jirón et al., 2020).



El urbanismo tradicional ha privilegiado, en las últimas décadas, los desplazamientos en vehículos motorizados al interior de las ciudades, dejando de lado la diversidad de necesidades de caminabilidad que tienen las personas que habitan las ciudades. Esto, sumado a las diversas barreras que limitan la caminabilidad, ha impulsado el surgimiento de respuestas a esta problemática, principalmente desde las mujeres.

Las mujeres han comenzado a utilizar con mucha fuerza los espacios públicos de las ciudades, dado que han sumado a sus tradicionales tareas reproductivas y de cuidados, las tareas productivas, al incorporarse como fuerza de trabajo social. Ana Falú (2009), señala dos posibles respuestas a este fenómeno. En primer lugar, al constatar las dificultades para la caminabilidad, las mujeres han desarrollado diversas “estrategias individuales o colectivas”, para hacer frente a estas realidades. En segundo lugar, hay situaciones donde ocurre lo contrario y la respuesta es limitar la apropiación del espacio público, y a su vez la participación de las relaciones sociales, laborales y/o políticas que se dan en las ciudades (Figueroa y Wainbrud, 2015).

A partir de este panorama, este trabajo se sitúa desde el enfoque del urbanismo feminista, para indagar en las posibilidades de aportar con criterios de diseño del espacio público de un barrio en pendiente, que considere las necesidades de todas las personas que en él habitan.

Dentro del paradigma del urbanismo feminista, diversas autoras proponen abordar los estudios y proyectos urbanos con una mirada crítica al contexto actual de las ciudades (Muxí et al., 2011; Shelly Buckingham; 2011; Col-lectiu Punt 6, 2019), para lo que postulan seis variables necesarias para el análisis de la realidad: Los espacios públicos, los equipamientos, la vivienda, la movilidad, la participación y la seguridad. El Col-lectiu Punt 6 (2019) declara la necesidad de estudiar y considerar estas variables de forma transversal, por lo que, si bien se espera profundizar en las experiencias de la movilidad y particularmente la caminabilidad, se abordarán reconociendo la influencia del contexto general en el que se encuentra el caso de estudio.

Jirón (2020) señala como los estudios urbanos con perspectiva de género aíslan los conflictos de género y movilidad viéndolos como “temas sociales, a resolver por mujeres y no en modificaciones esenciales en la forma en que se interviene la ciudad”. Si bien se reconoce el valor y aporte de todos los estudios urbanos, la falta de estudios que asocian en paralelo la caminabilidad y el género, sumado a las distintas limitantes entre ambas y el contexto, evidencian la necesidad de integrar los estudios de género y movilidad al diseño de espacios públicos, saliendo así del conflicto social o discusión teórica, para poder generar soluciones desde y para las habitantes del territorio.

Esta investigación tuvo como fin proponer consideraciones de diseño urbano con enfoque feminista, que favorezcan la caminabilidad en el espacio público de barrios en pendiente, a partir del caso del barrio Agüita de la Perdiz. Con el fin de generar un recurso teórico guía para mejorar las experiencias de caminabilidad de las mujeres en territorios similares, considerando que las habitantes del territorio deberían tener un rol activo en las mejoras del espacio público, al tener mayor conocimiento de este, debido a sus prácticas de movilidad (Figueroa y Waintrub, 2015).

La pregunta que se buscó responder es ¿De qué manera puede contribuir el urbanismo feminista a favorecer la caminabilidad en barrios en pendiente? Si bien este estudio se realiza en el sector específico del barrio Agüita de la Perdiz, debido a las distintas variables que este presenta -sociales, geográficas, de accesibilidad, entre otras- es que se espera que el resultado pueda ser considerado en distintos escenarios similares al momento de proponer o mejorar espacios públicos.

## 2 ELECCIÓN Y FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA Y LUGAR

### - 2.1 URBANISMO FEMINISTA Y EL VALOR DEL CAMINAR

En las últimas décadas, la caminabilidad ha emergido como un elemento crucial en los estudios urbanos. Muxí et al. (2011) postulan que el entorno cotidiano de las ciudades es un "tejido de variables" que incluye espacios públicos, equipamientos, vivienda, movilidad, participación y seguridad. Estas variables, también reconocidas por el Col-lectiu Punt 6 (2019), subrayan la necesidad de considerar la transversalidad en el análisis urbano. Si bien se comprende la necesidad de considerar la transversalidad de las seis variables, se profundizará en la relación del entorno con la movilidad, específicamente en la caminabilidad.

Distintas autoras han señalado que la movilidad está influenciada por factores transversales (Insunza, 2017; Jirón y Gómez, 2018; Col-lectiu Punt 6, 2019). Estudiar territorios con diversos factores limitantes es esencial para encontrar soluciones adaptadas a sus necesidades específicas. Miralles-Guasch, citado en Col-lectiu Punt 6 (2019), resalta la importancia democratizadora de la movilidad, permitiendo a más ciudadanos utilizar su territorio. Este enfoque es vital para mejorar la caminabilidad en barrios en pendiente.

El urbanismo feminista cuestiona la dicotomía entre lo público y lo privado, pero el concepto de espacio público sigue siendo relevante. Jirón et al. (2018) destacan la necesidad de comprenderlo desde las experiencias cotidianas para suavizar esta división. Shelly Buckingham (2011) argumenta que el espacio urbano, al no ser neutral, debe ser analizado considerando los diferentes actores y funciones que lo configuran. Esta investigación abordará la caminabilidad reconociendo la diversidad del territorio y cómo influye en las experiencias de las mujeres.

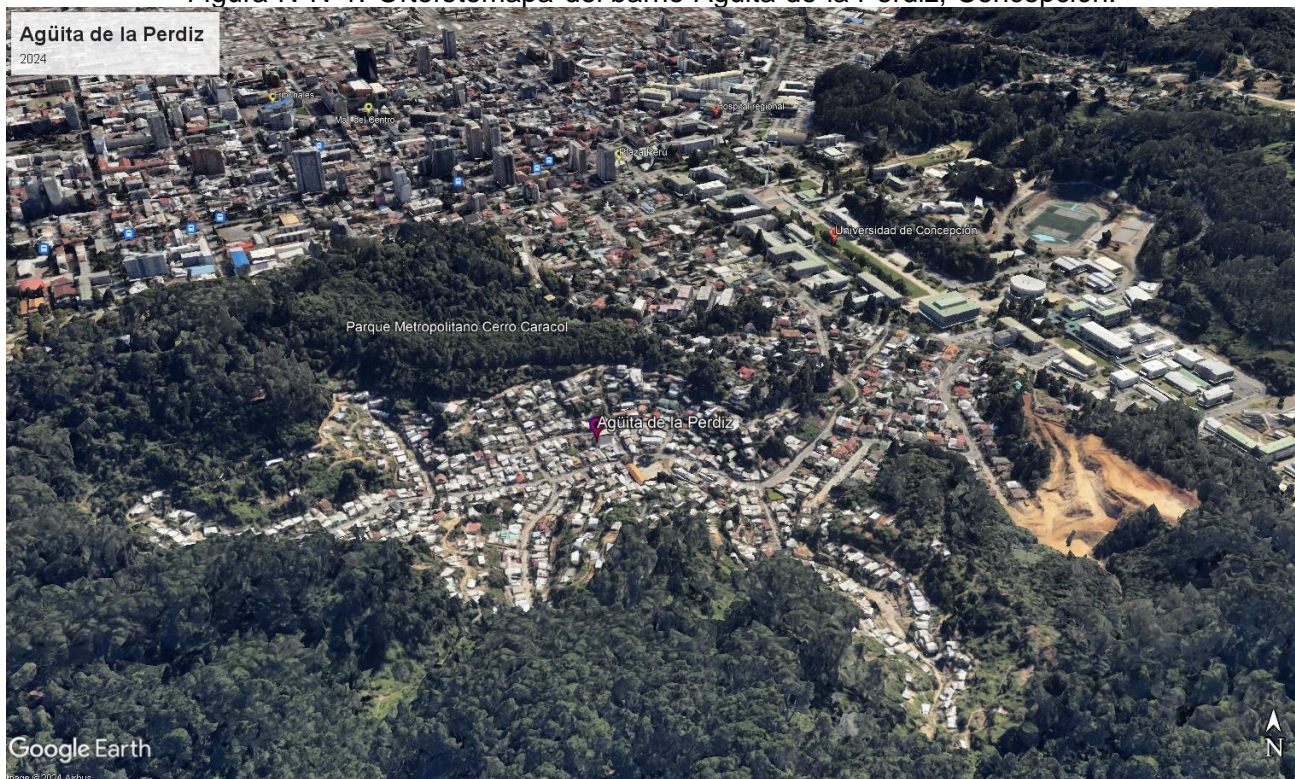
### - 2.2 TERRITORIO DE LA INVESTIGACIÓN: AGÜITA DE LA PERDIZ, CONCEPCIÓN.

Berríos y Greene (2020) señalan que los elementos naturales pueden afectar la movilidad. Desde la fundación de Concepción, la ciudad ha tenido una estrecha relación con distintos elementos naturales, como los distintos cerros, además de los ríos Bío Bío y Andalién, elementos que no solo han ido delimitando el crecimiento urbano, sino que también crean identidades paisajísticas (Ramos, 2002). Es por lo anterior que se hace crucial considerar la relación de estos elementos de la geografía con las dinámicas de los barrios, que en este caso de estudio serían la pendiente del Cerro Caracol y la caminabilidad.

El caso de estudio en el que se desarrolla esta investigación es el territorio del barrio Agüita de la Perdiz, asentamiento ubicado en el cerro Caracol (Figura N°1) en el centro de la ciudad de Concepción.



Figura N°N°1. Ortofotomapa del barrio Agüita de la Perdiz, Concepción.



Fuente: Google Earth, recuperado el 21 de junio de 2024.

La morfología del cerro y las quebradas le otorga al asentamiento características que dificultan la movilidad y la caminabilidad de sus habitantes. El sector, al haber surgido como un asentamiento informal, ha ido evolucionando a lo largo de los años, extendiéndose en el territorio complejo de las quebradas del Cerro Caracol, generando viviendas y espacios públicos desde la necesidad e instinto de sus habitantes (Figura N°2), más que del planteamiento y diseño tradicional.

El Atlas Cerros Islas (2020), reconoce 7 cerros islas en la comuna de Concepción, de los cuales el que presenta mayor cantidad y variedad de equipamientos -deportivos, religioso, cultural, entre otros- es el Cerro Caracol, el que también cuenta con elementos patrimoniales, con un 2% de urbanización y se encuentra en el borde del centro urbano de la ciudad. Pese a encontrarse inmerso en el Cerro Caracol, el barrio al estar ubicado entre quebradas cuenta solo con un acceso oficial para automóviles (Agurto et al., 2017) lo que sumado a la condición geográfica enfatiza la dificultad de acceso a los diversos servicios, a las viviendas y la implementación de obras urbanas (García et al., 2014).

Debido a lo anterior es que, si bien el barrio Agüita de la Perdiz se encuentra a 15 minutos del centro de la ciudad de Concepción, cuenta con muchos déficits en cuanto a provisión de servicios en su interior. Las más de 2000 personas (INE, 2017) que conforman el barrio, en la actualidad no cuentan con un centro de salud, ni con una comisaría, y debido a las limitaciones de acceso vehicular, se dificulta la llegada a servicios de este tipo, requiriendo que los habitantes salgan del barrio en caso de emergencias. Respecto a otros servicios,



como educación y abastecimiento de alimentos, las opciones se limitan a una escuela básica y jardín infantil y negocios de barrio de los mismos vecinos.

Figura N°2: Soluciones en el espacio público de Agüita de la Perdiz.



Fuente: Archivo personal, 2023

Sumado a las características que le aporta su contexto geográfico, Agüita de la Perdiz presenta condiciones sociales a lo largo de su historia que la hacen interesante. La comunidad ha sido estigmatizada desde sus inicios por otros actores del territorio, tanto pobladores de mejor situación socioeconómica cercanos al sector, como por la prensa a lo largo de los años (Agurto et al., 2017). Pese a lo anterior, al ser un territorio que nace de la necesidad habitacional (Tapia, 1996), comparte cualidades con otros asentamientos de este tipo, que como señalan Bähr & Mertins (1985) y Davis (2007) en Agurto (2017), al no ser productos de especulaciones inmobiliarias, sino más bien de la necesidad y la colaboración colectiva, existe un sentimiento de comunidad dentro de la población. Este sentido de comunidad es fundamental para abordar la caminabilidad desde una perspectiva de urbanismo feminista, reconociendo y valorando las experiencias de sus habitantes.

### 3 PROBLEMÁTICA URBANO SOSTENIBLE

La caminabilidad de las mujeres en el barrio Agüita de la Perdiz de Concepción, se ve significativamente afectada por las condiciones del espacio público en pendiente del territorio. El barrio Agüita de la Perdiz, se encuentra en la cara norte del cerro Caracol, el cual bordea el centro urbano de la ciudad de Concepción. Este cerro cuenta con un total de 137,2ha de las cuales aproximadamente 50% son de bosque nativo (Picon et al., 2023) y 2% de sus hectáreas se encuentran urbanizadas según el Atlas de Cerros Islas (2020). Dentro de este 2% podemos encontrar elementos patrimoniales, turísticos, al mismo tiempo que el barrio Agüita de la Perdiz.

La topografía irregular y las condiciones del terreno presentan desafíos para la movilidad cotidiana de las residentes, quienes deben adaptarse a un entorno urbano cuyo diseño -o falta de este- no considera sus necesidades específicas. Esta problemática se acentúa en el contexto de este barrio, el cual al haber surgido como un asentamiento informal a lo largo de su historia ha demostrado ser un ejemplo de resistencia urbana, debiendo sufrir desde sus inicios estigmatización (Agurto, 2017) y las adversidades del mismo territorio, producto de aluviones y desprendimientos de tierra, al encontrarse en el cauce de descarga de la quebrada “Agüita de la Perdiz” (Hauser, 2005), sus habitantes han logrado por medio de la organización vecinal formalizar y mantener vivo el barrio.

#### - 3.1 VALOR Y RELACIÓN CON LA SOSTENIBILIDAD

La problemática de la caminabilidad de las mujeres en el barrio Agüita de la Perdiz se inserta en una discusión más amplia sobre sostenibilidad urbana, un concepto que integra dimensiones económicas, ambientales y sociales (Col-lectiu Punt 6, 2019). El diseño urbano y la movilidad peatonal son elementos clave en esta integración, ya que influyen directamente en la calidad de vida, la cohesión social y la viabilidad ecológica de los entornos urbanos.

Desde una perspectiva económica, la mejora de la caminabilidad tiene un impacto positivo al facilitar el acceso a comercios locales y servicios (Alfonzo, M., 2005), lo que puede dinamizar la economía del barrio. En el caso de Agüita de la Perdiz, se aprecia cómo las mujeres gestionan pensiones y negocios, por lo que un entorno urbano más accesible puede aumentar la clientela (usuarios, compradores, público) y fortalecer la economía local. Un diseño urbano inclusivo que considere las necesidades de movilidad de las mujeres -por lo tanto, de todos sus habitantes- puede contribuir a la creación de oportunidades económicas y a la reducción de desigualdades económicas en el barrio.

Respecto a la dimensión ambiental, dado que Agüita de la Perdiz se encuentra en una zona de alta pendiente con un significativo porcentaje de bosque nativo (Picon et al., 2023), la creación de espacios peatonales seguros y accesibles fomentaría una mayor interacción entre la comunidad y su entorno natural. Al mismo tiempo el fomento de la caminabilidad podría reducir la dependencia del transporte motorizado. Otro factor importante a considerar es la posibilidad de aportar a la calidad de vida que trae consigo el potenciar la caminabilidad, debido a los beneficios que esta trae para la salud de las personas. (Bahrainy & Khosravi, 2013)

Desde una perspectiva social, podemos considerar la visión de Jirón (2010), quien explora cómo las mujeres utilizan y perciben los espacios urbanos, subrayando la importancia de un entorno seguro y accesible para promover la participación social. Al mismo tiempo Oluwatoyin, Kayode y Michael (2024) señalan que un diseño urbano inclusivo mejora la calidad de vida de todos los habitantes al facilitar interacciones sociales y actividades comunitarias. Por lo que potenciar la caminabilidad, a través de las condiciones del espacio urbano, no solo incrementa la seguridad y la cohesión social, sino que también refuerza el sentido de comunidad.

## **4 PREGUNTA E HIPÓTESIS PROYECTUAL**

### **4.1 PREGUNTA PROYECTUAL**

¿De qué manera puede contribuir el urbanismo feminista a favorecer la caminabilidad en barrios en pendiente?

### **4.2 HIPÓTESIS**

El urbanismo feminista puede contribuir con un conjunto de consideraciones de diseño urbano que favorezcan la caminabilidad en barrios en pendiente, a partir de las experiencias y estrategias que desarrollan cotidianamente mujeres que habitan en el barrio Agüita de la Perdiz, Concepción.

## **5 OBJETIVOS GENERAL Y ESPECÍFICOS**

### **5.1 OBJETIVO GENERAL**

Proponer consideraciones de diseño urbano, desde el urbanismo feminista, que favorezcan la caminabilidad en el espacio público de barrios en pendiente, a partir del caso de Agüita de la Perdiz, Concepción.

### **5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

1. Caracterizar el espacio público del barrio Agüita de la Perdiz, reconociendo su estructura e importancia en las dinámicas de caminabilidad cotidiana de sus habitantes.
2. Analizar cómo las condiciones del espacio público del barrio Agüita de la Perdiz, influyen en las experiencias cotidianas de caminabilidad de las mujeres.
3. Releva criterios de diseño del espacio público, a partir de las estrategias de las mujeres, que favorezcan la caminabilidad de todos sus habitantes, como una dimensión clave en procesos de mejoramiento a escala barrial, a partir del caso de Agüita de la Perdiz.



## 6 ANTECEDENTES DEL CASO

### - 6.1 LOCALIZACIÓN DEL CASO DE ESTUDIO

Agüita de la Perdiz es un asentamiento ubicado en la comuna de Concepción, en las laderas del cerro Caracol, el cual es un límite natural del centro urbano de la ciudad (Figura N°3). La población que vio sus orígenes en 1958 como un asentamiento informal, hoy da hogar a un aproximado de 2000 personas (INE, 2017), en una superficie de 16 hectáreas aproximadamente (Agurto et al., 2017).

Figura N°3: Localización del caso de estudio.



Fuente: Imagen satelital extraída de Google Earth, intervenida, 2023.

El contexto geográfico en el que se ve inmersa esta población ha llevado a sus habitantes a generar estrategias para apropiarse del espacio y suplir necesidades espaciales. Debido a las limitaciones del territorio y la forma en la que el barrio ha crecido, es que presentan limitadas opciones de accesos, contando con un solo acceso vehicular oficial para los recorridos peatonales, senderos y escaleras que han actuado como respuesta a las pendientes (Figura N°4). Esta red peatonal, cuyo uso se asocia principalmente a los residentes, como señala Agurto et al. (2017) ha permitido “acortar los recorridos, generando un grado de confort en movilidad que ha aportado a la continuidad y consolidación de este asentamiento”.

Si bien estas estrategias han permitido el desarrollo de la población, que continúa en crecimiento (Figura N°5), también han provocado que se encuentre con poca integración al resto de la trama urbana del resto de la ciudad, dificultando la accesibilidad a distintos servicios y equipamientos. Sumado a lo anterior el barrio Agüita de la Perdiz no cumple con

ciertos estándares de distancia respecto a servicios y equipamientos (SIDEU, INE, 2017 y 2018) (Figura N°6).

Figura N°4: Ejemplos de espacios en pendiente, Agüita de la Perdiz.



Fuente: Archivo personal, 2023.

Figura N°5: Expansión barrio Agüita de la Perdiz (a) 1991- (b) 2002- (c) 2022.



Fuente: (a) Reconstrucción propia con archivos fotográficos de la Municipalidad de Concepción.

(b) (c) Imágenes satelitales extraídas de Google Earth.

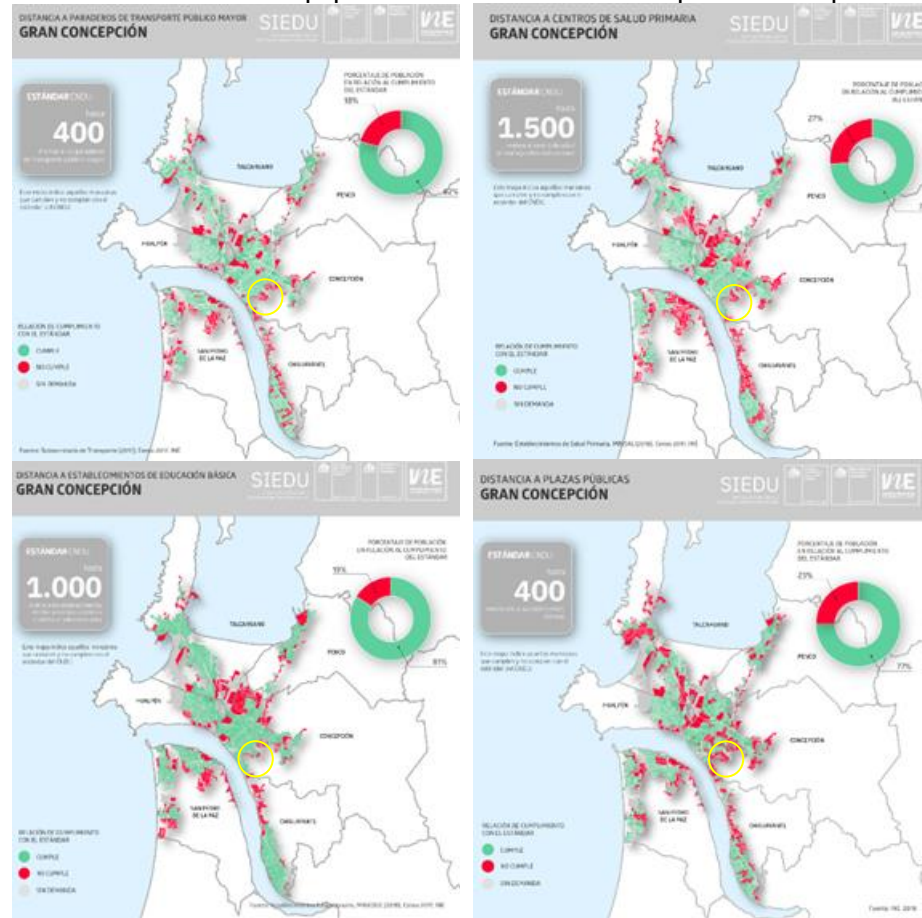
Además de evidenciarse una carencia de cobertura de servicios y equipamiento dentro del sector, se hace importante destacar cómo estos influyen sobre la caminabilidad, al ser un territorio donde, en comparación a otros, el acceso de vehículos es restringido y el espacio a caminar es complejo. Isunza (2017) y Col-lectiu Punt 6 (2019) señalan que mientras mayor sea la distancia a los servicios necesarios, mayor es la dependencia de los transportes motorizados.

Agüita de la Perdiz no cumple con el estándar del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU) de la distancia a paraderos de transporte público (SIEDU, INE; 2017) (Figura N°6),



por lo que el acceso a este medio de transporte se dificulta, debiendo recorrer mayores distancias para acceder al mismo. Sumado a lo anterior, las veredas del sector son de mala calidad (Figura N°7), por lo que se incrementan las dificultades del traslado a pie. Lo anterior, considerando siempre el contexto geográfico del territorio, evidencia las limitaciones y dificultades que el caso de estudio presenta respecto a las experiencias de caminabilidad.

Figura N°6: Cobertura de equipamientos/servicios concepción metropolitana.

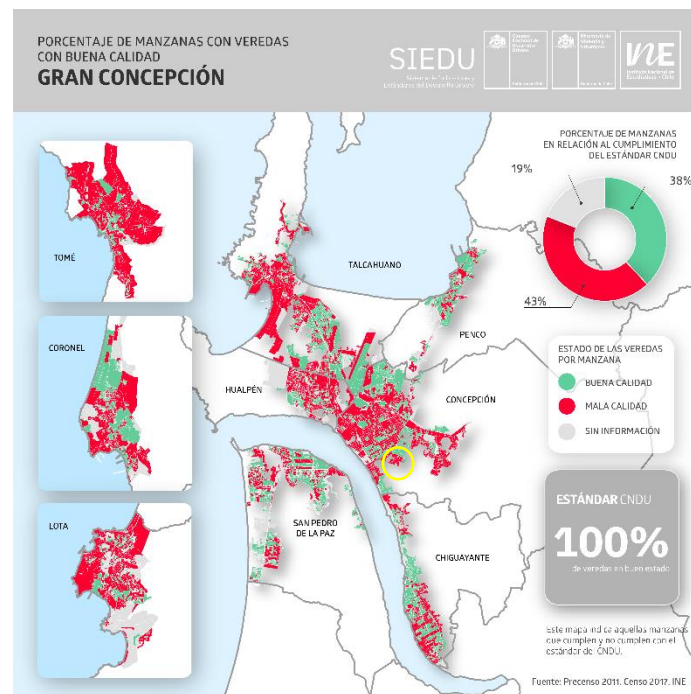


○ Sector Agüita de la Perdiz

Fuente: Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU), INE, 2017-2018.

Agüita de la Perdiz, a pesar de encontrarse inmersa en un contexto urbano privilegiado (Agurto et al., 2017), a una distancia caminable hacia establecimientos educacionales, de salud y de la mayor concentración de servicios y equipamientos, la condición geográfica en la que se ve inmersa le otorga al sector características morfológicas específicas, que potencian la dificultad de acceso a las viviendas y la implementación de obras urbanas (García et al., 2014). Adicionalmente, es un territorio que se encuentra estigmatizado, por los niveles económicos de sus habitantes y niveles de segregación (García et al., 2014) (Agurto et al., 2017).

Figura N°7: Cobertura de equipamientos/servicios concepción metropolitana.



Fuente: SIEDU, INE, 2017.

## - 6.2 CONTEXTO SOCIOCULTURAL

Las ciudades son escenarios de las culturas y uno de sus fenómenos en los que se puede ver esta relación es en los procesos de migración, como es en el caso de Agüita de la Perdiz, habiendo surgido en sus inicios como un asentamiento informal producto de la necesidad de la migración campo-ciudad a fines de la década de 1950. Al haber comenzado como una toma de terreno, surge de la necesidad y la colaboración colectiva, existiendo un sentimiento de comunidad dentro de la población (Bähr & Mertins (1985) y Davis (2007) en Agurto, 2017). Giglia (2020), señala que el lugar puede no verse limitado sólo por elementos físicos, sino que también por el conjunto de relaciones sociales que encuentran lugar en el mismo.

El barrio Agüita de la perdiz, a lo largo de su historia ha llegado a ser un ejemplo de resiliencia y movimientos sociales en la ciudad de Concepción. Posee un valor histórico al ser registrada como la primera toma de terreno del Gran Concepción y de las más antiguas a nivel país. Debiendo sufrir desde sus inicios estigmatización de parte de vecinos y organismos públicos (Agurto, 2017), resistió diversos intentos de disolución en dictadura (Hernández, 2004), habiendo dado espacio a organización social y política, que se recuerda hasta el día de hoy.

Figuras 8, 9 y 10: Obras del espacio en Agüita de la Perdiz.



Fuente: Registro personal, 2023 - 2024.

De acuerdo con el Censo del 2017, el barrio Agüita de la Perdiz cuenta con una población de más de 2000 personas, siendo alrededor de 51% mujeres. Si bien la presencia de mujeres en el barrio se puede apreciar por los números, ellas cumplen un rol protagónico en las dinámicas del barrio, como señala la expresidenta de la junta de vecinos del sector para el Observatorio de Género y Equidad (2014) “Las mujeres son las que salen a la calle”. Lo anterior coincide con lo expuesto por Ossul-Vermeiren (2018), quien señala que, en asentamientos informales, como surge originalmente el barrio, son las mujeres en sus distintos roles de “madres, dirigentes y trabajadoras” (pág. 11), las que van creando el sentido de hogar, pese a lo invisibilizado que pueda ser su papel en la esfera pública.

Teniendo en cuenta como en este territorio se entrelazan limitaciones físicas y sociales en el habitar y los recorridos de sus habitantes, se presenta una oportunidad interesante para el poder proponer consideraciones de diseño urbano, con una mirada desde las experiencias de caminabilidad de sus habitantes, pudiendo integrar soluciones transversales desde el urbanismo feminista.



## 7 DISEÑO METODOLÓGICO

Para este estudio **el campo de investigación es el urbanismo feminista**. Amoroso (2020), plantea el urbanismo feminista como respuesta disciplinar a la realidad androcéntrica de las ciudades, la que busca visibilizar las problemáticas asociadas a las diferencias de género y plantear soluciones inclusivas e igualitarias, desde el mismo urbanismo.

Dentro de las variables de estudio de la realidad propuestas por autoras dentro del urbanismo feminista, se encuentra la movilidad. Jirón e Imilán (2018) establecen que esta variable puede ser tanto un objeto de estudio como un enfoque para los estudios de las ciudades contemporáneas. En el desarrollo de esta investigación se abordará la **movilidad como objeto de estudio**, particularmente desde su variable de caminabilidad, ya que como objeto la movilidad se comprende como lo que sucede en el transcurso de un desplazamiento (Jirón e Imilán, 2018), por lo que permitiría estudiar las experiencias de las mujeres en sus recorridos y cómo estos se relacionan con su entorno, permitiendo identificar soluciones aplicables al espacio urbano desde la realidad de las habitantes.

### 7.1 ENFOQUE METODOLÓGICO Y TIPO DE ESTUDIO.

La presente investigación se desarrolló con un enfoque metodológico cualitativo, ya que este “permite comprender la vida social del sujeto a través de los significados desarrollados por éste” (Sánchez, F., 2019). Para responder a los objetivos planteados se reconocerá la importancia de realizar estudios urbanos transversales que incorporen las distintas variables de la sociedad (Col-lectiu Punt 6, 2019). Es por lo anterior que en primer lugar se levantó información del territorio Agüita de la Perdiz por medio de observación participante, relativa a las características del espacio público, para en segundo lugar triangular con las experiencias de las habitantes en el mismo territorio. El estudio fue de tipo **proyectual**, ya que, a partir del cruce mencionado, se proponen soluciones a las problemáticas identificadas, considerando tanto variables físicas como sociales en el caso de estudio, para prospectar una realidad futura.

### 7.2 MUESTREO Y VARIABLES DE ANÁLISIS

El muestreo de la investigación, asociado a la realización de los primeros dos objetivos específicos, fue de tipo **no probabilístico**. Al requerir develar las experiencias de determinadas personas -mujeres habitantes de la población Agüita de la Perdiz- no pueden realizarse muestreos aleatorios. Por lo que la selección de quienes participen se debió atener a la conveniencia del desarrollo de la investigación.

Las variables de análisis se desprenden de las dos variables principales de la problemática a abordar (Tabla 1). En primer lugar, la variable cuantitativa e independiente de la investigación es el diseño y estado del espacio público de Agüita de la Perdiz sobre la caminabilidad de las habitantes, es de esta que se desprenden la variable de análisis **dimensión morfológica del espacio público**.

En segundo lugar, la variable cualitativa y dependiente de la investigación es la experiencia de caminabilidad de las mujeres en el territorio, de esta se desprende la variable de análisis **estrategias de caminabilidad**, las cuales se ven englobadas en las **experiencias**.

Tabla 1: Variables de la investigación.

Variable	Variables de análisis	
Cualitativa e independiente: Estructura del espacio público de Agüita de la Perdiz	Espacio público: -Dimensión morfológica, (Ricart, 2009)	“Escenario donde se reproducen las desigualdades sociales” (Col-lectiu Punt 6, 2019 pp.167) y “Soporte físico de las actividades humanas, y los atributos funcionales y materiales que las posibilitan.” (Rainero, Perez y Rodigou, 2006, pp 54) →Dimensión morfológica (Ricart, 2009): - Configuración de la arquitectura
Cualitativa y dependiente:	Experiencias de caminabilidad	Estrategias individuales o colectivas que surgen como respuestas por parte de las mujeres ante la necesidad de movilizarse por espacios que no están pensados para ellas (Falú, 2009)
	Percepción del espacio público	Actividad humana que organiza/ estructura Significado y el simbolismo otorgado al entorno. →Dimensión perceptual (Ricart, 2009)

Fuente: Elaboración propia, 2024.

### 7.3 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN

Para abordar el objetivo de proponer consideraciones de diseño urbano, desde el urbanismo feminista, que favorezcan la caminabilidad en el espacio público de barrios en pendiente, a partir del caso de Agüita de la Perdiz, Concepción, se emplearon técnicas de **etnografía urbana y entrevistas semiestructuradas**. La etnografía urbana es esencial para los tres objetivos específicos, permitiendo una inmersión profunda en el contexto diario de las mujeres en el territorio, mientras que las entrevistas semiestructuradas complementaron los objetivos específicos dos y tres al ofrecer perspectivas detalladas y personales sobre las experiencias de caminabilidad.

La etnografía urbana es una metodología que facilita la comprensión de las interacciones sociales y espaciales en el entorno urbano. Esta técnica se basa en la observación participante y la recopilación de datos en contextos cotidianos, lo cual es fundamental para identificar las características del diseño del espacio público que influyen en las experiencias de caminabilidad de las mujeres en Agüita de la Perdiz. Según Martínez (2021), la etnografía permite capturar la complejidad de las experiencias urbanas cotidianas, proporcionando un enfoque integral y detallado del entorno estudiado. Asimismo, autores como Sanz y Burgos (2003) destacan que esta metodología es particularmente efectiva para revelar las dinámicas de poder y las desigualdades de género presentes en los

espacios urbanos. Al aplicar esta técnica, se obtiene una comprensión profunda de cómo las mujeres interactúan con su entorno y cómo el diseño urbano puede mejorar su experiencia de movilidad.

La entrevista semiestructurada, por otro lado, es una técnica cualitativa que permite explorar las percepciones y experiencias individuales de las mujeres en relación con la caminabilidad y las condiciones del espacio público. Estas entrevistas fueron clave para el logro de los objetivos específicos dos y tres, ya que permitieron a las participantes expresar sus vivencias y sugerencias en sus propios términos. Según Tonon (2010), las entrevistas semiestructuradas ofrecen flexibilidad y profundidad, lo que ayuda en la obtención de información completa y diversa sobre las necesidades y estrategias de las mujeres en su movilidad diaria.



## 7.4 SÍNTESIS DISEÑO METODOLÓGICO

Tabla 2: Formulación metodológica.

Objetivos específicos	Variables	Técnicas de recolección e Instrumentos	
		Etnografía urbana	Entrevistas semiestructuradas
1. Caracterizar el espacio público del barrio Agüita de la Perdiz, reconociendo su estructura e importancia en las dinámicas de caminabilidad cotidiana de sus habitantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Morfología del espacio público</li> <li>- Características geográficas del territorio</li> </ul>	<p><b>Preparación:</b> Familiarizarse con el área de estudio a través de mapas, documentos históricos y estudios preliminares.</p> <p><b>Inmersión:</b> Participar en dinámicas de la comunidad, utilizando los espacios públicos y realizando los mismos recorridos que las mujeres del barrio.</p> <p><b>Registro de Observaciones:</b> Incluyendo descripciones de los espacios, interacciones sociales, barreras y facilitadores de la movilidad. Utilizando fotografías, esquemas, etc.</p>	<p><b>Guía de entrevista:</b> Diseño de una guía de entrevista con preguntas abiertas que permitan a las participantes describir sus experiencias de caminabilidad, los desafíos que enfrentan y sus sugerencias para mejorar la caminabilidad.</p> <p><b>Selección de Participantes:</b> Identifica y selecciona a mujeres de diferentes edades, ocupaciones y situaciones familiares para obtener una muestra variada.</p> <p><b>Realización de Entrevistas:</b> En lugares cómodos y seguros para las participantes</p> <p><b>Análisis de las entrevistas:</b> Transcripción de las entrevistas y análisis en software cualitativo Atlas.ti</p>
	<p><b>Indicador</b> Configuración de la arquitectura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vías/Conexiones reales</li> <li>- Usos del suelo</li> <li>- Volumetrías</li> <li>- Permeabilidad de las tramas urbanas</li> <li>- Iluminación</li> </ul>		
2. Analizar cómo las condiciones del espacio público del barrio Agüita de la Perdiz, influyen en las experiencias cotidianas de caminabilidad de las mujeres.	- Experiencias de caminabilidad: Estrategias		
	<p><b>Indicador</b> Percepción de las habitantes del espacio</p>		
3. Relevar criterios de diseño del espacio público, a partir de las estrategias de las mujeres, que favorezcan la caminabilidad de todos sus habitantes, como una dimensión clave en procesos de mejoramiento a escala barrial, a partir del caso de Agüita de la Perdiz.	Necesidades, estrategias y prioridades de las mujeres en relación con su caminabilidad en Agüita de la Perdiz.		

Fuente: Elaboración propia, 2024.

## 8 MARCO CONCEPTUAL

Se dice que el espacio público no es neutro, ya que privilegia lo masculino y productivo, por sobre lo designado como femenino y las labores reproductivas o de cuidado (Amoroso, 2020; Soto, 2014). Kern (2020) argumenta que las ciudades androcéntricas afectan la movilidad y la seguridad de las mujeres, al mismo tiempo que su participación económica y social, esto se debe a que el espacio público ha sido concebido en su mayoría desde la experiencia y necesidades de lo masculino (Kern, 2020; Buckingham, 2011; Amoroso, 2020). Un ejemplo de lo anterior es la segregación de funciones urbanas, como la separación entre áreas residenciales y zonas de empleo, lo que refleja una visión tradicional y patriarcal de los roles de género, que asume que los hombres son los principales proveedores económicos y las mujeres las responsables del hogar (Kern, 2020; Juárez y Grisales, 2020). Esta división limita la autonomía y movilidad de las mujeres, especialmente de aquellas que combinan trabajo remunerado y no remunerado.

El urbanismo androcéntrico -y por ende sus ciudades- reproduce relaciones de poder patriarcales que perpetúan la exclusión y la vulnerabilidad de las mujeres en el espacio público (Falú, 2009; Segato, 2003). Soto (2014) señala tres lógicas patriarcales por las cuales se sustenta esta diferencia -entre hombres y mujeres- a la hora de apropiarse del espacio público urbano, las cuales otros autores comparten. En primer lugar, al igual que Kern (2020), señala la dicotomía público-privada que divide el espacio de manera geográfica, diferenciando espacios productivos, de los tradicionalmente reproductivos. En segundo lugar, señala como la visión instaurada por el patriarcado de lo que es femenino se traduce también en el diseño -lo curvo y hermético-, a través del cual se legitimó la ocupación de las ciudades por lo masculino, debido a distribución y formas reflejadas en las mismas (McDowell, 2000; Soto, 2014). Para finalizar, la autora, presenta la relación entre el patriarcado y el capitalismo, el cual ha instaurado un orden social, que pese a la inserción de las mujeres en la esfera productiva, su estrecha relación con las labores reproductivas las invisibilizan en la vida urbana, ya que no se les da espacio a estas labores en la misma (Páramo y Burbano, 2007).

“El feminismo abarca diversos enfoques, cada uno de ellos influenciado por las experiencias particulares de las mujeres de distintas partes del mundo.”  
- Guevara & Pla, 2013.

El campo de investigación de este estudio es el *urbanismo feminista*. Es importante esclarecer que esta rama del urbanismo no toma en consideración sólo la dimensión del género en sus estudios, por lo que se vuelve necesario comentar la diferencia con el *urbanismo con perspectiva de género*, el cual aborda las diferencias en el uso del espacio entre hombres y mujeres (Alonso, 2021), y reconoce la dicotomía del espacio de las ciudades de lo público y privado, masculino y femenino o productivo y reproductivo. El urbanismo feminista, si bien reconoce esta dicotomía, va más allá y considera todas las variables que afectan las experiencias en la ciudad, reconoce como las variables que dan identidad a las personas se materializan en el espacio como “privilegio y opresión, generando diferentes experiencias” (Col-lectiu Punt 6, 2019).

El urbanismo feminista surge como respuesta disciplinar a la configuración de las ciudades que perpetúan desigualdades entre sus habitantes a través de un modelo de ciudades androcéntrico (Muxí et al., 2011; Col-lectiu Punt 6, 2019). Se dice que el espacio público no

es neutro, ya que privilegia lo masculino y productivo, por sobre lo designado como femenino y las labores reproductivas o de cuidado (Amoroso, 2020). El urbanismo feminista propone, como respuesta a este paradigma, recentrar la prioridad de las decisiones de las ciudades en la vida cotidiana de las personas, ya que, como señala el Col-lectiu Punt 6 (2019) como producto “la influencia de los roles de género en el diseño y uso de las ciudades” todas las personas -mujeres, hombres o sujetos no binarios- habitan y tienen experiencias en los espacios de distintas maneras.

Respecto a cómo integrar esta arista de la disciplina en las ciudades el urbanismo feminista, en paralelo a visibilizar las problemáticas de las ciudades producto de las divisiones de roles de género, busca proponer soluciones desde una visión de igualdad. Muxí et al (2011) señala como el urbanismo feminista busca reconstruir territorios que no perpetúen las diferencias, de género, clase, raza o edad; lo que se asocia con la transversalidad que requieren los estudios urbanos. Por lo que se hace necesario entender estas diferencias y buscar soluciones que den respuesta a estas, para integrarlas al diseño y la toma de decisiones de los espacios de las ciudades.

Amoroso (2020) agrega que la inclusión de una perspectiva de género en el urbanismo no solo beneficia a las mujeres, sino que también mejora la calidad de vida de toda la población, al promover entornos urbanos más seguros, inclusivos y accesibles.

Willard en Hanson (2010) señala que género y movilidad están tan entrelazados, al punto de casi ser inseparables. El concepto de movilidad ha cambiado desde sus concepciones iniciales, cuando era asociado estrechamente al transporte motorizado y el desplazamiento de un punto a otro (Insunza, 2017; Avellaneda y Lazo, 2011; Jirón e Imilan, 2018). Si bien Insunza, (2017) reconoce que aún existen nociones de la movilidad asociada al transporte, también es clara en destacar como en la actualidad “se procura un análisis transversal involucrando otras temáticas”, comprendiendo como es una práctica social heterogénea (Jirón y Gómez, 2018), la cual se ve influenciada por diversas variables de la sociedad, los cuales deben considerarse a la hora de estudiarla. Jirón y Gómez (2018) también plantean que la movilidad es un fenómeno no neutral, el cual varía en relación con el contexto social específico. La transversalidad en la movilidad considera factores del contexto de las y los habitantes como el nivel socioeconómico, nivel educacional, género, entre otros (Col-lectiu Punt 6, 2019). Es decir, la visión de movilidad como concepto estático se ha diversificado.

La planificación urbana ha priorizado históricamente la movilidad masculina, beneficiando desplazamientos diarios típicos asociados a lo productivo más lineales, como de las residencias al trabajo, no considerando adecuadamente las necesidades de movilidad de las mujeres, que pueden incluir múltiples destinos en un solo viaje debido a responsabilidades adicionales (Kern, 2020; Soto, 2014). Susan Hanson (2010) señala como el feminismo reconoce la relación inseparable entre género y movilidad, si bien a lo largo de las décadas los estudios feministas han estudiado esta relación de distintas maneras, la autora distingue como dichos estudios se han centrado mayoritariamente en dos dimensiones, resumidas en cómo la movilidad moldea el género y cómo el género modelaría la movilidad, evidenciando la necesidad de estudiar esos fenómenos en paralelo. De igual manera el urbanismo feminista ha develado como los recorridos de las mujeres son más eficientes y sostenibles (Jirón y Carrasco, 2020).

Berríos y Greene (2020) señalan que la caminabilidad no solo depende de la infraestructura física, como aceras y señalización, sino también de la percepción de seguridad y la accesibilidad para todos los grupos sociales. En el contexto del urbanismo feminista, esta definición se amplía, no solo considerando la equidad en el acceso a los espacios urbanos, sino que también considerando aspectos como la seguridad de las mujeres en el espacio público, la distribución equitativa de los servicios urbanos y la creación de entornos que promuevan la interacción social (Jirón, 2010; Col·lectiu Punt 6, 2019), esto sumado a elementos del diseño como la mejora de la iluminación, la visibilidad y espacios que sean acogedores para mujeres de todas las edades y condiciones sociales (Col·lectiu Punt 6, 2019).

Moura et al. (2017) destacan que entornos caminables están asociados con menores tasas de enfermedades crónicas relacionadas con el sedentarismo. Sin embargo, las mujeres enfrentan obstáculos específicos que pueden limitar su movilidad, como la inseguridad y la falta de infraestructura adecuada (Col·lectiu Punt 6, 2019), es por esto que se hace relevante la necesidad de estudios de caminabilidad que reflejen las experiencias de las mujeres, incluyendo aspectos como la proximidad a servicios, la calidad del paisaje urbano y la seguridad en el espacio público (Páramo et al., 2021), además de las dinámicas sociales y culturales que afectan la movilidad de las mujeres (Col·lectiu Punt 6, 2019), promoviendo así la equidad y la justicia espacial.

### **8.1 MOVILIDAD: CAMINABILIDAD**

La visión de movilidad como concepto estático se ha diversificado (Isunza, 2017; Avellaneda y Lazo, 2011; Jirón e Imilan, 2018; Aravena et al., 2019). Isunza (2017), señala como el concepto de movilidad en sus inicios era relacionado con el transporte y el llegar de un punto a otro, pero en la actualidad la comprensión de movilidad se ha ido complejizando integrando distintos factores, “incorporando diversas dimensiones y variables que imprimen un carácter multidimensional y flexible” Si bien la autora reconoce que aún existe nociones de la movilidad asociada al transporte, también es clara en destacar como en la actualidad “se procura un análisis transversal involucrando otras temáticas”, comprendiendo como es una práctica social heterogénea (Jirón y Gómez, 2018), la cual se ve influenciada por diversas variables de la sociedad, los cuales deben considerarse a la hora de estudiarla. Sumado a lo anterior, la creciente relevancia del desarrollo sustentable ha puesto en valor la caminabilidad como forma de recorrer la ciudad. (Berríos y Greene, 2020).

Podemos entender la caminabilidad como la capacidad de un entorno urbano para facilitar el desplazamiento peatonal de manera segura, cómoda y eficiente (Moura et al., 2017). Este concepto, fundamental en la planificación urbana, ha sido abordado desde diversas perspectivas académicas.

### **8.2 ESPACIO PÚBLICO: ESCENARIO DE LA CAMINABILIDAD**

Si bien el urbanismo feminista cuestiona la dicotomía público-privada de comprender el espacio urbano, es necesario comprender el espacio público como escenario de las prácticas sociales. Falú (2009) define el espacio público como una “construcción social”, sobre la cual se pueden observar y potenciar una diversidad de relaciones “también las de

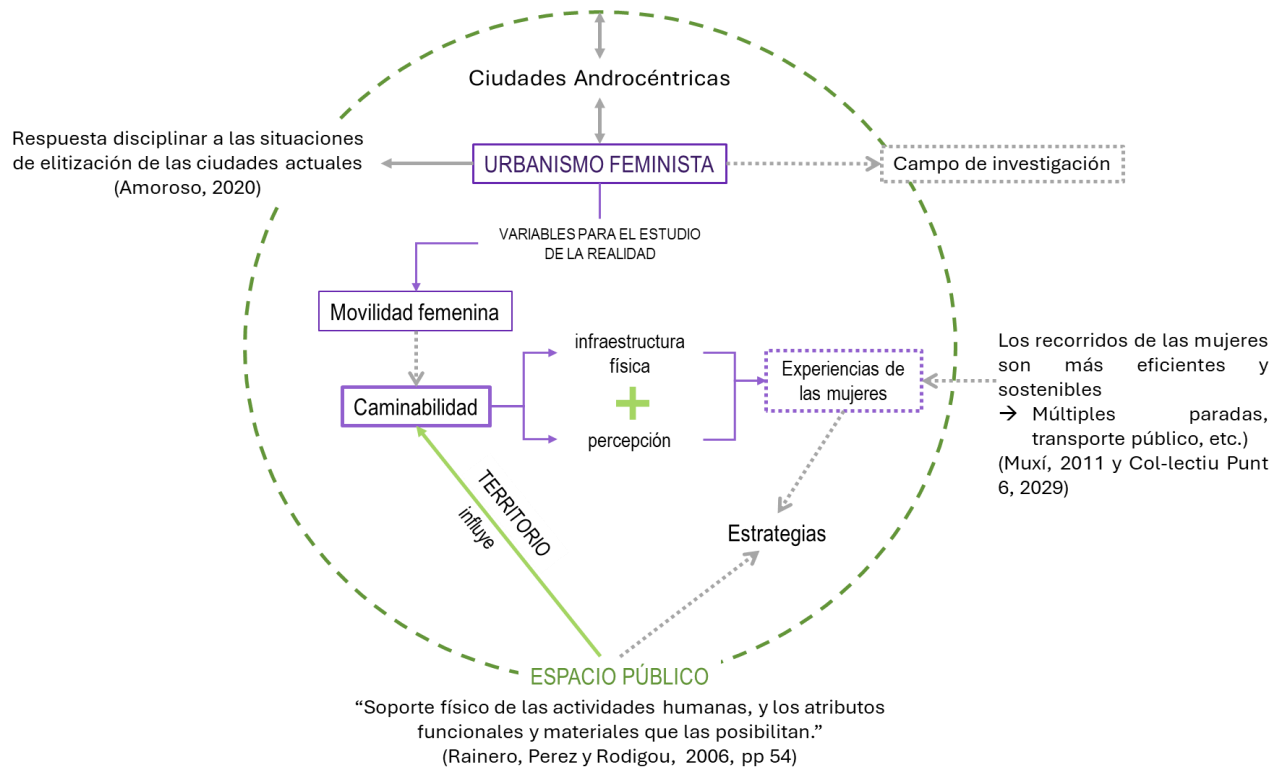
subordinación, entre las que se encuentra la de género.” El espacio público se puede entender como “el lugar cotidiano” de encuentro/relación con los otros y de los recorridos. (Col-lectiu Punt 6, 2019)

Desde una perspectiva feminista, el espacio público adquiere una dimensión adicional al considerar las experiencias y necesidades específicas de las mujeres. Jirón (2010) destaca que las mujeres experimentan el espacio urbano de manera diferente debido a factores como la seguridad, la accesibilidad y las responsabilidades de cuidado. Según el Col-lectiu Punt 6 (2019), un enfoque inclusivo en el diseño del espacio público no solo mejora la calidad de vida de las mujeres, sino que también contribuye a una ciudad más equitativa y sostenible. Esto implica que el diseño y la planificación urbana deben ser sensibles a estas diferencias para promover una mayor equidad de género.

El espacio público se puede analizar desde distintas dimensiones que lo conforman. Ricart (2009), a partir del trabajo de distintos autores identifica seis dimensiones para la comprensión del espacio público, las cuales son: morfológica, perceptual, social, visual, funcional y temporal. Lo más relevante de vislumbrar el espacio desde estas múltiples dimensiones es el comprender la relación entre los factores físicos y sociales que lo conforman, ya que van dando lugar al escenario para las relaciones sociales y el habitar (Col-lectiu Punt 6, 2019).

Respecto a los recorridos, Isunza (2017), señala la estrecha relación entre los desplazamientos peatonales y espacio público, principalmente a las actividades y funciones que este acoge. En Rico y Segovia (2017), se aprecia como una de las expresiones de la movilidad en el espacio público, puede ser la ausencia de esta, ya que, la percepción de las mujeres sobre el espacio público-principalmente la percepción de inseguridad- afecta las decisiones que ellas toman respecto a sus desplazamientos, limitando su capacidad de apropiarse del espacio (Muxí Martínez et al., 2011).

Figura N°11: Esquematización de relación de conceptos de la investigación.



Fuente: Elaboración propia, 2024.



## 9 RESULTADOS Y PROPUESTA

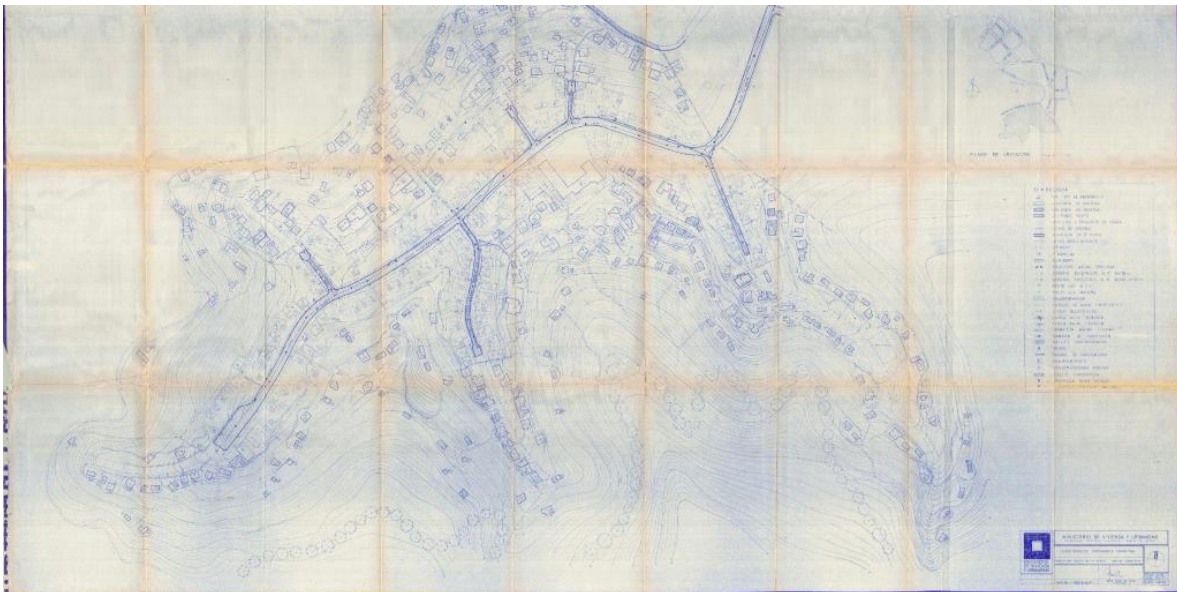
### - 9.1 ESPACIO PÚBLICO DE UN BARRIO EN PENDIENTE: ESTRUCTURA E IMPORTANCIA EN LAS DINÁMICAS DE CAMINABILIDAD COTIDIANA.

#### 9.1.1 Estructura

El espacio público del Agüita de la Perdiz se caracteriza por sus pronunciadas pendientes. Se estructura a partir de un eje central, el cual comienza en la calle Los Sauces, desde el único acceso vehicular del barrio, luego cambia de nombre a Michimalonco, siendo la principal vía vehicular y desde la cual se desprenden las calles y pasajes secundario que van dando forma la trama del barrio y su espacio público.

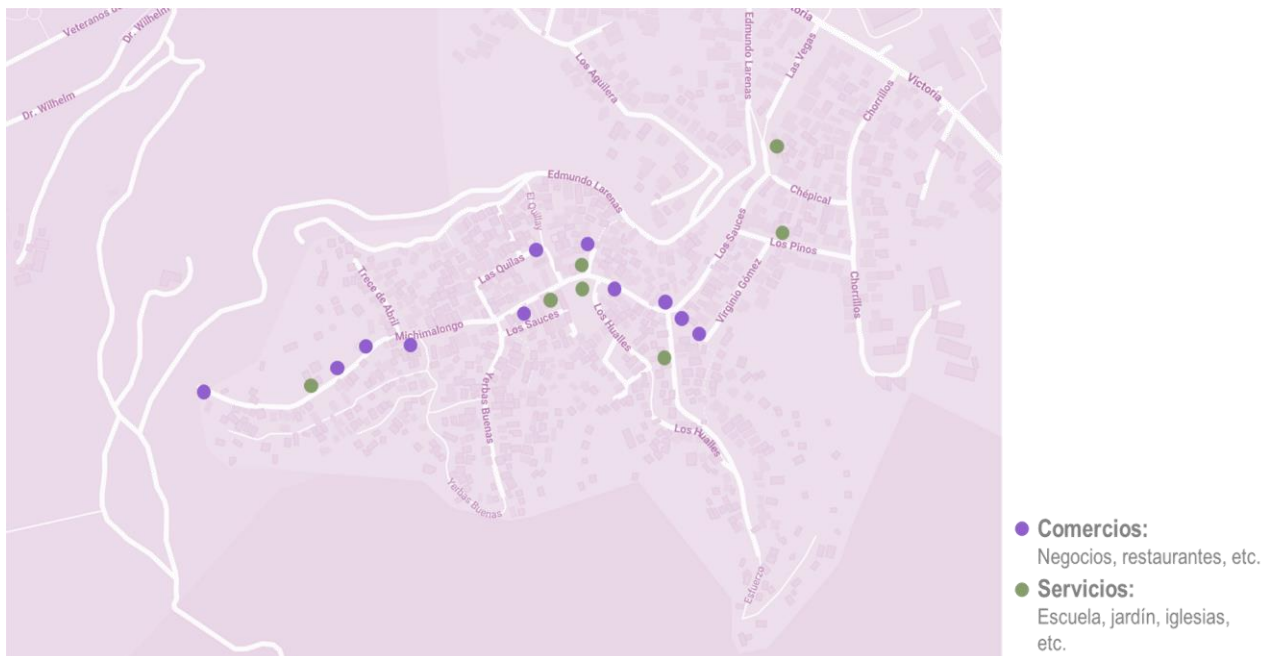
La calle Michimalonco, se encuentra en una quebrada del del Cerro Caracol, en la Figura N°12 se puede apreciar cómo se fue adaptando a las cotas naturales del terreno, las cuales aumentan a cada lado de la vía. (Figura N°13)

Figura N°12: Levantamiento Topográfico Catastral, Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Bío Bío. Población: Agüita de la Perdiz, Concepción, 1991.



Fuente: Municipalidad de Concepción, 2024.

Figura N°14: Ubicación de principales locales comerciales y servicios.



Caminabilidad de mujeres en un barrio en pendiente.  
Agosto - 2024



cuenta con veredas por ambos lados, estas son estrechas y se encuentran deterioradas, además de que presentan diversos elementos que dificultan el caminar por ellas (Figura N°15).

Sumado a los obstáculos y la dificultad de caminar por pavimento en mal estado, gran parte de la calzada y las veredas se ven ocupadas por vehículos estacionados (Figura N°16), debido a falta de espacio para estacionar los autos en las viviendas o incluso la imposibilidad de acceder a algunos pasajes. Por lo que los recorridos peatonales se ven interrumpidos en ciertos tramos.

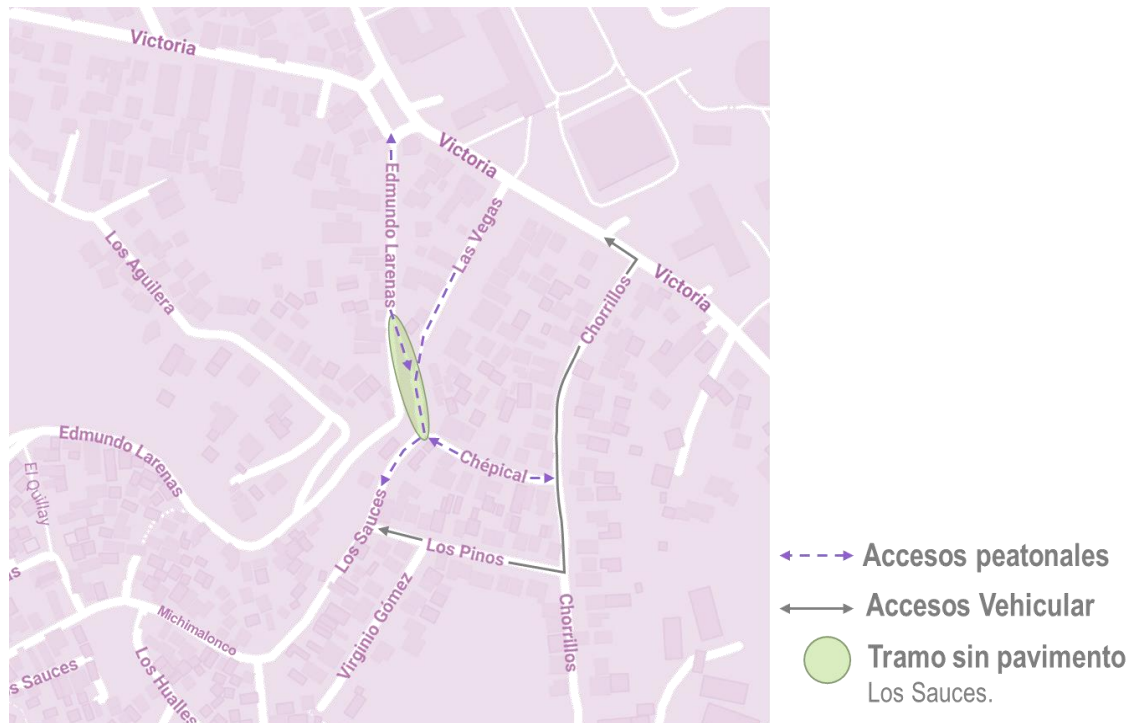
Figura N°15: Obstáculos en veredas de Michimalonco.



Fuente: Registro personal, 2023-2024.

Al igual que otros tramos del espacio público del barrio Agüita de la Perdiz, los accesos a esta se ven influenciados por las características geográficas del terreno, lo que ha llevado a la creación de distintos accesos para los vehículos como para quienes se trasladan caminando. La caracterización de estos accesos es crucial para entender las experiencias de caminabilidad cotidiana de sus habitantes, quienes enfrentan desafíos significativos debido a la infraestructura actual. A continuación, se detallan los distintos accesos al barrio y su impacto en el caminar de los residentes.

Figura N°17: Ubicación de accesos.



Caminabilidad de mujeres en un barrio en pendiente.  
Agosto - 2024



#### Acceso Vehicular:

Si bien la investigación se centró en las experiencias de caminabilidad, es relevante considerar el único acceso vehicular al barrio Agüita de la Perdiz. Esta vía es crucial para la movilidad de los residentes, ya que es la única ruta por la cual ingresan y salen los colectivos provenientes del centro de Concepción. Este acceso comienza en la calle Los Pinos, la que conecta con Los Sauces, que al adentrarse más en el barrio cambia a Michimalonco, creando un corredor de entrada y salida fundamental para los habitantes, ya que Los Pinos conecta con la calle Chorrillos la cual tiene salida al costado de la Universidad de Concepción, y encaminar a las personas en dirección al centro de Concepción, a distintos servicios y paradas de transporte público, para continuar sus recorridos.

Figura N°18: Acceso vehicular - Calle Los Pinos desde Chorrillos.



Fuente: Registro personal, 2024

#### Accesos Peatonales:

Los accesos peatonales más utilizados para ingresar al barrio son las calles Edmundo Larenas y Las Vegas, ambos conectando con la calle Los Sauces, para llegar al eje central del barrio, Michimalonco.

Edmundo Larenas es el acceso peatonal más cercano al centro de la ciudad, pero el tramo para bajar a Los Sauces es un camino de tierra con desniveles y sin iluminación, lo que lo hace peligroso, especialmente durante la noche.

Las Vegas, comenzando en la calle Victoria, también conecta con Los Sauces a través de un camino peatonal estrecho y no pavimentado, con vegetación poco controlada y escasa iluminación, incrementando la sensación de inseguridad y el riesgo de accidentes.

Una tercera opción peatonal es ingresar por la calle Chorrillos, que luego conecta con la calle Chépical y posteriormente con Los Sauces. Aunque este acceso presenta mejores condiciones de pavimentación y más iluminación, implica un recorrido más largo, lo que hace que sea menos utilizado por las residentes del barrio.

Figura N°19: Acceso peatonal - Calle Las Vegas desde Edmundo Larenas.



Fuente: Registro personal, 2024.

Figura N°20: Acceso peatonal - Desde Las Vegas.



Fuente: Registro personal, 2024.



Figura N°21: Acceso peatonal Chépical hacia Los Sauces y desde Los Sauces.



Fuente: Registro personal, 2024.

Durante las visitas al barrio, se observó que los accesos peatonales y vehiculares están en condiciones que dificultan la caminabilidad. Los caminos de tierra, la vegetación descontrolada -en algunos tramos- y la falta de iluminación son condiciones del espacio que afectan la experiencia de caminar. A pesar de la importancia de estas vías para la vida cotidiana de los residentes, las condiciones del espacio público actual no dan lugar a un caminar seguro y accesible.

La limitada cantidad de accesos y su mala calidad afectan significativamente la caminabilidad en el barrio Agüita de la Perdiz. La falta de pavimentación, iluminación y mantenimiento en los caminos principales y secundarios crea un entorno hostil para los peatones, especialmente para mujeres, personas mayores y aquellas con movilidad reducida. La infraestructura deficiente no solo incrementa los riesgos de accidentes y caídas, sino que también genera una percepción constante de inseguridad.

El barrio Agüita de la Perdiz, se puede apreciar como el espacio público del territorio se comprende principalmente por calles y vías de acceso a las residencias. Se identificaron tres tipologías de espacio público principales, respondiendo cada una a diferentes condiciones del territorio, variando sus características mediante aumenta la pendiente del cerro, visibilizando soluciones del espacio que han surgido desde las necesidades de sus habitantes y la morfología del territorio en el que se encuentra.

- Tipología 1: Calles Tradicionales.

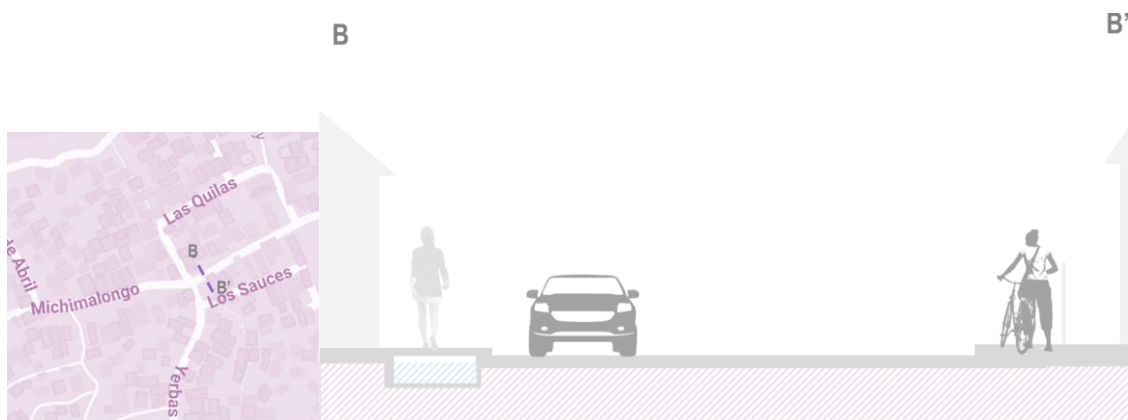
En esta tipología encontramos calles como Los Sauces, Yervas Buenas y Michimalonco. Si bien cuentan con una pendiente a lo largo de su extensión, es constante, pero no

demasiado pronunciada, por lo que permite que las vías cuenten con características similares a las que encontraríamos en otras áreas del centro urbano, incluso sin pendiente. Si bien las condiciones de cada una van variando por tramo, todas son calles pavimentadas, con veredas, luminaria y dan lugar a conexiones con pasajes y escaleras.

De estas calles destaca Michimalonco, al ser el eje central del barrio, del cual nacen calles hacia el lado norte y sur, extendiendo una red de pasajes y sendas que van dando conexión a las residencias.

Michimalonco es la calle más extensa y ancha del barrio, contando con doble vía y con conexión directa al acceso vehicular del barrio, recorriendo el barrio prácticamente de un extremo a otro. Un elemento distintivo de esta vía es la canalización de agua bajo la vereda sur (Figura N°22), la que, al no encontrarse en condiciones óptimas, presenta perforaciones en el pavimento, dejando el agua expuesta y agujeros que generan obstáculos a evitar al momento de caminar por ciertos tramos.

Figura N°22: Corte transversal Michimalonco.



Fuente: Corte esquemático de elaboración propia, 2024.

Estas vías no solo soportan el tráfico vehicular, sino que también son esenciales para el comercio y el encuentro social. Sin embargo, los problemas de mantenimiento, como la canalización de agua defectuosa y las veredas deterioradas, afectan la caminabilidad. Las entrevistas revelaron que la estrechez de las veredas y la presencia de vehículos estacionados en ellas interrumpen los recorridos peatonales y aumentan la sensación de inseguridad.

- Tipología 2: Tramos de transición

Los tramos de transición se encuentran en calles y pasajes secundarios que conectan la calle central Michimalonco con las escaleras a medida que aumenta la pendiente. Ejemplos de esta tipología incluyen los primeros tramos de las calles El Quillay, Los Hualles y Las Quilas. Aunque estos tramos están pavimentados, en su mayoría carecen de veredas definidas. El flujo vehicular es limitado y responde principalmente a los residentes que tienen viviendas en estos tramos o en las escaleras contiguas. Estas vías facilitan la

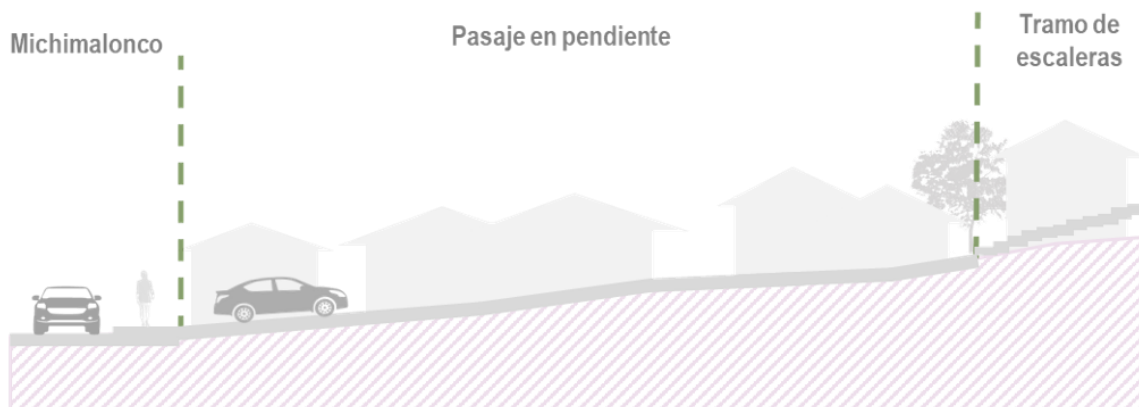
transición entre las áreas más planas y las más empinadas del barrio, pero requieren mejoras en pavimentación y señalización.

Figura N°23: Ejemplos “Calles tradicionales” Michimalonco y Los Sauces.



Fuente: Registro personal, 2024.

Figura N°24: Corte esquemático del espacio en pendiente entre Michimalonco y escaleras.



Fuente: Elaboración propia, 2024.



Figura N°25: Ejemplo “Tramos de transición” calle El Quillay.



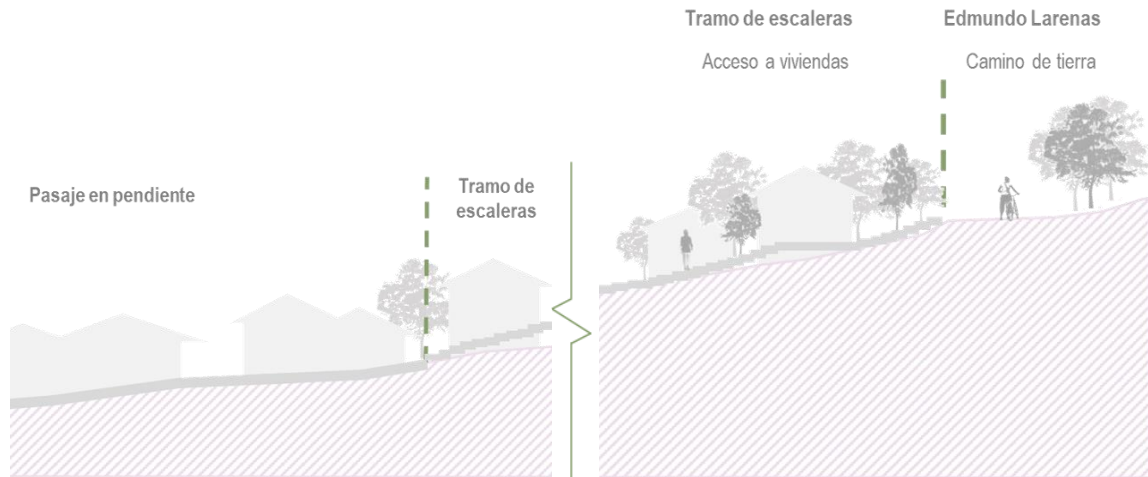
Fuente: Registro personal, 2024.

- Tipología 3: Escaleras

Las escaleras representan la tipología más característica del barrio, adaptándose directamente a la topografía del cerro Caracol, conectando viviendas en distintos niveles (Figura N°26). Estas escaleras varían en condiciones, materiales y anchos. Algunas están en buenas condiciones, con pasamanos de colores y escalones de tamaño adecuado, incluso contando con descanso en algunos tramos, mientras que otras presentan problemas de mantenimiento y accesibilidad.



Figura N°26: Corte esquemático transición del espacio en pendiente a escaleras.



Las escaleras son esenciales para conectar las diferentes áreas del barrio, pero su estado actual a menudo dificulta su utilización, especialmente para personas mayores y aquellas con problemas de movilidad. La falta de mantenimiento y la ausencia de iluminación adecuada aumentan los riesgos durante su uso, especialmente en condiciones climáticas adversas.

Figura N°27: Ejemplo condiciones de escaleras.



Fuente: Registro personal, 2024

## - 9.2 CONDICIONES DEL ESPACIO PÚBLICO Y SU INFLUENCIA EN LAS EXPERIENCIAS DE CAMINABILIDAD

Las condiciones del espacio público del barrio Agüita de la Perdiz, influyen en las experiencias cotidianas de caminabilidad de las mujeres, limitando y obligándolas a recurrir

a estrategias para realizar sus recorridos. Para profundizar en esta relación espacio-experiencias, se realizó un cruce entre la caracterización del espacio público, previamente expuesta, con la información aportada por 5 habitantes del barrio en entrevistas semiestructuradas.

A continuación, se expone una síntesis de las narrativas de cinco mujeres, habitantes del barrio Agüita de la Perdiz, respecto a sus experiencias de caminabilidad en el territorio y sus recorridos cotidianos, a modo de contextualizar como efectivamente influyen las condiciones del espacio en las experiencias de cada una, considerando sus diferencias en edad, ocupación y necesidades que definen sus recorridos.

### **9.2.1 Experiencias de Caminabilidad: Narrativas de Mujeres del Barrio Agüita de la Perdiz**

**Perfil 1era entrevista:** Valentina, 21 años, estudiante universitaria, arrendataria de una pensión en el barrio hace un año.

Valentina realiza sus recorridos cotidianos dentro del barrio principalmente para actividades diarias, como comprar comida, asistir a eventos relacionados con su estudio y actividades recreacionales. También menciona que le gusta ir al Cerro Caracol para conectarse con la naturaleza y relajarse cuando se siente estresada por los estudios. La elección de sus rutas depende de la hora del día y las condiciones del camino, prefiriendo las calles mejor iluminadas y con mejor visibilidad por la noche para sentirse más segura.

Valentina resalta que la falta de diseño adecuado y mantenimiento de los espacios públicos afecta significativamente su experiencia al caminar por el barrio, limitando sus movimientos y aumentando su preocupación por la seguridad.

Figura N°28: Recorridos cotidianos de Valentina.



Fuente: Elaboración propia, 2024.

**Perfil 2da entrevista:** Julieta, 23 años, estudiante universitaria y trabajadora en un negocio local, ha vivido toda su vida en el barrio.

Los recorridos cotidianos de Julieta incluyen ir de su casa al trabajo, dentro del barrio, para luego trasladarse del trabajo al gimnasio y a la universidad, fuera del barrio. En ocasiones su rutina cambia de orden, pero siempre la ruta a recorrer es la misma. Ella reside en la calle Virginio Gómez, cerca de una escalera en el barrio Agüita de la Perdiz, si bien su casa y trabajo se encuentran a poca distancia, la geografía y disposición del barrio la obligan a realizar una vuelta en U para llegar a su lugar de trabajo en Michimalonco. Julieta destaca que las deficientes condiciones de las calles y veredas en Agüita de la Perdiz afectan la caminabilidad, seguridad y accesibilidad, especialmente para los más vulnerables, como los adultos mayores.

Figura N°29: Recorridos cotidianos de Julieta.





Fuente: Elaboración propia, 2024.

**Perfil 3ra entrevista:** Matilda, 30 años, Ingeniera en medio ambiente, prevencionista, dueña de un negocio familiar en Agüita de la Perdiz y madre, residente del barrio desde niña.

Matilda realiza recorridos frecuentes entre su casa y su negocio, así como al centro de Concepción, por productos para su negocio y actividades de recreación con su hijo, todos estos recorridos los realiza caminando. Comienza su día a las 7:30 a.m. y puede subir y bajar desde su casa a su negocio hasta diez veces diarias para diversas actividades, la repetición de estos trayectos se debe a la gestión de su negocio y el cuidado de su padre enfermo, tarea que comparte con su madre. Si bien, Matilda destaca el cansancio físico que generan sus recorridos, los que se ven dificultades por las condiciones del espacio público, destaca que le gusta vivir en la pendiente, viendo esta como parte de su identidad. Con el tiempo ha desarrollado estrategias al caminar por el barrio, pero aun así destaca la necesidad de mejoras en el espacio, principalmente por la inseguridad que genera para adultos mayores o personas con movilidad reducida.

Figura N°30: Recorridos cotidianos de Matilda.



Fuente: Elaboración propia, 2024.

**Perfil 4ta entrevista:** Naiara, 60 años, camarera y dueña de casa, residente del barrio hace décadas.

Naiara realiza sus recorridos cotidianos principalmente para ir al trabajo y hacer compras. Sale de su casa alrededor de las 7:15 a.m., toma un colectivo en la calle principal de Michimalonco y se dirige a su trabajo en el centro de Concepción. Además, realiza caminatas dentro del barrio para comprar productos en los negocios locales, pero prefiere los más cercanos a su residencia.

Naiara destaca que, aunque el barrio tiene sus desafíos, mejorar la infraestructura urbana, especialmente en términos de pavimentación e iluminación, podría significativamente aumentar la seguridad y accesibilidad para todos los residentes.

Figura N°31: Recorridos cotidianos de Naiara.





Fuente: Elaboración propia, 2024.

**Perfil 5ta entrevista:** Olivia, 68 años, trabajadora en el centro de Concepción, reside hace 40 años en el barrio.

Los recorridos cotidianos de Olivia son limitados dentro del barrio, centrándose principalmente en caminar desde su casa a Michimalonco para tomar el colectivo a su trabajo en el centro de Concepción. En ocasiones camina a negocios dentro del barrio para hacer compras puntuales. Olivia menciona que se limita a caminar por el barrio debido a las condiciones de este, y señala la necesidad de mejorar elementos del espacio público, mencionando pavimentación, iluminación y ampliación de veredas, para aumentar la seguridad y accesibilidad en el barrio Agüita de la Perdiz.

Figura N°32: Recorridos cotidianos de Olivia.



Fuente: Elaboración propia, 2024.

### 9.2.2 Efectos de las condiciones espaciales: Físicas y Perceptuales

Las condiciones del espacio público tienen una incidencia en las experiencias de caminabilidad de las mujeres de manera física como perceptual. En los relatos recopilados estas dimensiones se entrelazan y potencian la una con la otra, limitando los recorridos de las habitantes y/o obligándolas a tomar distintas medidas para sobrellevarlos de mejor manera.

En las experiencias que las mujeres relataron, se pudieron ver tres temáticas que engloban las experiencias y limitaciones al momento de realizar sus recorridos cotidianos en el barrio, presentadas a continuación.

#### 1. Problemas Generales de Infraestructura

El espacio público presenta problemas de infraestructura que afectan la caminabilidad, como la falta de pavimentación, el mal estado de las veredas, la falta de pasos de cebra y la deficiente canalización del agua, estos factores crean obstáculos adicionales para los peatones.

Las limitadas opciones de acceso y la mala calidad de los caminos peatonales son problemas recurrentes que dificultan los recorridos diarios de las residentes. La falta de servicios básicos dentro del barrio también aumenta la necesidad de desplazamientos hacia otras áreas, agravando los problemas de accesibilidad.



Las condiciones del espacio público que dificultan la caminabilidad se acentúan durante la temporada de lluvias, donde se presentan desprendimientos de tierra en los sectores más altos del cerro, la canalización de agua en la vereda de Michimalonco y el estanque de agua en Las Vegas se rebalsa y las zonas sin pavimento se vuelven más resbaladizas.

## 2. Condiciones del Espacio Público y Seguridad

Ciertas características del espacio público del barrio Agüita de la Perdiz presenta deficiencias que tienen una incidencia en la percepción de las mujeres sobre el espacio. Las participantes destacan el estado del pavimento -especialmente veredas- y la iluminación, como dos elementos, que afecta negativamente su percepción de seguridad. En las entrevistas las participantes señalaron también que las veredas deterioradas, en las que les da miedo caerse, además son ocupadas por vehículos estacionados por lo que se ven obligadas a caminar por la calle, aumentando el riesgo de accidentes.

Figuras 33: Ejemplo de condiciones de inseguridad.



Fuente: Archivo personal, 2024.  
"Las calles sin pavimentar se vuelven resbalosas y peligrosas durante la lluvia."  
- Valentina.

"Las veredas a menudo están obstruidas por vehículos, obligando a los peatones a caminar por la calle."  
- Julieta

## 3. Pendientes y Accesibilidad

La topografía del barrio, caracterizada por pendientes pronunciadas, representa un desafío significativo para la accesibilidad. Las escaleras y calles empinadas dificultan el tránsito,

especialmente para personas mayores y aquellas con problemas de movilidad. La caminabilidad en un entorno tan complejo se ve afectada por la falta de infraestructura adecuada, como barandas en todas las escaleras y pavimentación en buen estado. Las condiciones de rutas peatonales requieren soluciones para mejorar la accesibilidad de todos los habitantes.

"Las escaleras mal mantenidas y resbalosas dificultan el tránsito seguro."  
- Valentina.

"La pendiente facilita el ejercicio físico, pero es un reto para personas mayores."  
- Julieta

"Subir y bajar escaleras es complicado, especialmente en condiciones de poca luz."  
- Olivia

Figuras 34: Ejemplo de escaleras y pasos peatonales en pendiente deteriorados.



Fuente: Archivo personal, 2024.

### - 9.3 CRITERIOS DE DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO PARA FAVORECER LA CAMINABILIDAD EN UN BARRIO EN PENDIENTE

#### 9.3.1 Estrategias Cotidianas de caminabilidad de las Mujeres del barrio Agüita de la Perdiz

Las mujeres del barrio han desarrollado diversas estrategias para afrontar las dificultades de la caminabilidad. Estas incluyen la elección de rutas mejor iluminadas, el uso de

barandas en las escaleras y la precaución personal al caminar. A pesar de las limitaciones, las residentes han encontrado formas de adaptarse al entorno desafiante del barrio. Sin embargo, estas estrategias son paliativas y no resuelven las deficiencias estructurales que afectan la caminabilidad y la seguridad, pero si nos dan un acercamiento a las necesidades de las mujeres.

A continuación, se presentan las estrategias más comunes identificadas en las entrevistas:

### 1. Adaptar el recorrido

Si bien cada participante cuenta con recorridos asociados a actividades determinadas y constantes en su diario vivir, declaran realizar modificaciones en las rutas para realizar sus recorridos cotidianos según diversas condiciones a la hora de realizarlos, buscando la que más las beneficie en el momento determinado. Las condiciones más mencionadas fueron:

- Horario/iluminación: Prefieren utilizar rutas que están mejor iluminadas para aumentar la percepción de seguridad, sobre todo durante la noche.
- Condición climática: La lluvia es un elemento que potencia las dificultades de caminar en pendiente, por lo que cuando llueve prefieren trayectos que estén pavimentados, evitando el barro y variando de veredas según los tramos que estén con menor nivel de agua, también evitan los tramos de escaleras de las cotas más altas, ya que al estar más húmedas son resbalosas. Por el contrario, cuando hay buen tiempo, las participantes más jóvenes disfrutaban de acceder por las escaleras al cerro Caracol para disfrutar de la naturaleza del parque Metropolitano.
- Estado de la Vegetación: Las mujeres evitan caminos con vegetación descontrolada que puede obstruir el paso y aumentar el riesgo de caídas, también por percepción de inseguridad al obstruir la vista de quien pueda venir por el mismo camino.

"Prefiero rutas mejor iluminadas y evito áreas peligrosas...no hay iluminación y he tenido que como transitar con mi linterna del celular"  
- Valentina.

"Están todos los autos encima de la vereda y uno no puede pasar y tienes que pasar por la calle sabiendo que no es el lugar donde uno tiene que ir como peatón... Uso las veredas cuando están disponibles, pero a menudo camino por la calle."  
- Julieta

### 2. Apoyo en Barandas y Pasamanos

Destacan el valor de los elementos que brindan apoyo a la hora de caminar. La utilización de barandas y pasamanos en escaleras facilita el tránsito, especialmente en pendientes pronunciadas o cuando las mujeres presentan una dificultad extra al caminar, como estar enferma, llevar compras, cansancio producto del fin de la jornada, entre otras. Pese a que actualmente estos elementos se encuentran de manera formal sólo en algunos tramos de escaleras, las participantes utilizan otros recursos a su alcance para suplirlos, sobre todo en pendientes más pronunciadas, como paredes y rejas de las casas.

"Escucho música para hacer más ameno el trayecto y uso las barandas en escaleras."  
-Julieta



“Hay que bajar apoyándote nomás, igual bajar como con cuidado”  
- Olivia

### 3. Elección de tramos con menor pendiente

Selección de rutas con pendientes menos pronunciadas para reducir el esfuerzo físico. Si bien todo el barrio presenta pendientes, las participantes mencionan que evitan, de ser posible, caminar hacia los sectores del barrio que se encuentran en niveles más altos del cerro, especialmente cuando solo se puede acceder por escaleras muy pronunciadas, limitando estos trayectos al ocio, como para recorrer el Cerro Caracol por esparcimiento o visitar a alguien que vive en los límites más altos del barrio.

### 4. Pausas en los recorridos

Las mujeres realizan pausas en sus recorridos para sobrellevar los trayectos más largos en pendiente o las escaleras pronunciadas. Si bien no todas las escaleras cuentan con descansos, cuando sí los presentan son espacios utilizados por las habitantes, incluso algunas de las participantes declaran aprovechar esas instancias para disfrutar de las vistas desde las escaleras mientras descansan. Para los tramos que no cuentan con espacios específicos para descansar las mujeres se detienen al costado de las veredas o realizan pausas en los negocios del barrio para comprar cosas puntualmente.

## 9.3.2 Consideraciones para el espacio público: Criterios para la Caminabilidad

Se identificaron 5 categorías de elementos a considerar a la hora de diseñar espacios públicos que promuevan y faciliten la caminabilidad de las mujeres en barrios en pendiente, a partir de las estrategias utilizadas por las habitantes, las cuales son:

### 1. Mejora de la Iluminación Pública

Es necesario instalar luminarias adecuadas a lo largo de las rutas peatonales principales y secundarias. La luminaria debe tener énfasis en las peatonas y peatones, no solo en las vías vehiculares. Se debe distribuir la luminaria asegurando una cobertura uniforme en la iluminación de los espacios, evitando tramos de oscuridad donde se pueda esconder algún atacante o que oculten desniveles en los caminos.

Esta consideración aumentaría la percepción de seguridad de las mujeres, sobre todo en los recorridos que realizan de noche y solas.

### 2. Instalación y Mantenimiento de Barandas

Se debe garantizar una cobertura de barandas y pasamanos en todas las escaleras del barrio, también en los espacios con pendientes pronunciadas, permitiendo mayor accesibilidad para los habitantes del barrio, y principalmente personas mayores o con movilidad reducida.

Figuras 35: Ejemplo de mejora de escaleras e iluminación.



Fuente: Archivo personal, 2024.

### 3. Pavimentación y Mantenimiento de Veredas

Pavimentar y mantener en buen estado las veredas y caminos principales. Considerar materiales y texturas que no sean resbalosos al exponerse a la lluvia, asegurando superficies transitables y seguras.

Figuras 36: Ejemplo de mejoras de vereda.



Fuente: Archivo personal intervenido, 2024.

#### 4. Creación de Espacios de Descanso

Implementar áreas de descanso con bancas en puntos estratégicos del barrio. Principalmente en tramos muy extensos y con pendientes pronunciadas, se destaca la importancia de incorporarlos en las escaleras, creando espacios para que las personas recuperen energía en los recorridos y también poner en valor el paisaje urbano desde los puntos más elevados del cerro. Este punto no solo facilita los recorridos en pendiente, sino que también crea espacios de encuentro entre las y los habitantes.

#### 5. Control y mantenimiento de elementos naturales

Se debe realizar un mantenimiento regular de la vegetación del barrio, en especial en los accesos peatonales y los recorridos que limitan directamente con el Parque Metropolitano Cerro Caracol, para mantener despejados los caminos y evitar obstrucciones

También es necesario considerar el manejo de las aguas, tanto las permanentes como canales y vertientes propias del territorio, como el agua lluvia, aplicando estrategias de control, evitando que se deterioren con la canalización de aguas o se inhabiliten las veredas durante temporadas de lluvia.

Otro elemento para considerar en esta categoría es la tierra en sí misma. Se requiere implementar estrategias a la hora de diseñar que eviten los desprendimientos de tierra en las partes de conexión directa con las quebradas del cerro, y en los senderos no pavimentados.

Figuras 37: Ejemplo de Espacios de Descanso y mantenimiento de elementos naturales.





Fuente: Archivo personal intervenido, 2024.

## 10 DISCUSIÓN

La caminabilidad, entendida como la facilidad y seguridad con que las personas pueden desplazarse a pie por un entorno urbano (Moura et al., 2017), es un factor clave para la calidad de vida en las ciudades, especialmente en barrios con territorios complejos, como las pendientes pronunciadas en Agüita de la Perdiz. Desde el marco del urbanismo feminista, se reconoce que el espacio público debe ser inclusivo y accesible, respondiendo a las necesidades específicas de sus diversos usuarios. Esta perspectiva es respaldada por autoras como Col-lectiu Punt 6 (2019), quienes enfatizan la importancia de diseñar ciudades que consideren la movilidad y accesibilidad de todas las personas, independientemente de su género, edad o capacidad física. En este sentido, los resultados obtenidos al caracterizar el espacio público del barrio Agüita de la Perdiz y al escuchar las vivencias de sus habitantes, muestran una clara necesidad de mejoras en la infraestructura para favorecer la caminabilidad.

El primer objetivo específico de esta investigación fue caracterizar el espacio público del barrio, reconociendo su estructura y su importancia en las dinámicas de caminabilidad cotidiana de sus habitantes. Los hallazgos indican que el barrio se estructura principalmente en torno a la calle Michimalonco, la cual actúa como el eje central conectando las calles y pasajes secundarios. Esta vía principal es fundamental no solo para la movilidad vehicular, sino también para las dinámicas sociales y comerciales del barrio. Sin embargo, las observaciones en terreno y las entrevistas semiestructuradas revelan serias deficiencias en la infraestructura, tales como veredas estrechas y deterioradas, y la ocupación de calzadas y veredas por vehículos estacionados, el estado de estos elementos del espacio público dificulta la caminabilidad (Alfonzo, 2005). El desarrollo del segundo objetivo específico consistió en analizar cómo las condiciones del espacio público influyen en las experiencias cotidianas de caminabilidad de las mujeres. Las entrevistas realizadas a cinco mujeres de diferentes edades y ocupaciones mostraron que las condiciones actuales del espacio público afectan negativamente su movilidad diaria. Las mujeres de mayor edad, como Naiara y Olivia, recorren menos el barrio en comparación con las más jóvenes, debido a las dificultades que presentan las veredas y calles en mal estado, prefiriendo utilizar colectivos para acercarse al centro de la ciudad. Esta situación se ve agravada por la falta de iluminación adecuada, lo que incrementa la sensación de inseguridad y limita aún más la movilidad de estas mujeres, lo que coincide con lo expuesto por Páramo et al. (2007).

En relación con el tercer objetivo específico, se identificaron criterios de diseño del espacio público que, basados en las estrategias de las mujeres y en la observación en terreno, pueden favorecer la caminabilidad de todos los habitantes del barrio. Estas estrategias, sustentadas por bibliografía académica, permiten proponer consideraciones de diseño urbano específicas para barrios en pendiente. Entre ellas se incluyen la mejora de la pavimentación y el ensanchamiento de veredas, la instalación de barandas en escaleras y caminos con pendiente, y la mejora de la iluminación pública. Estos elementos son esenciales para crear un entorno seguro y accesible para todas las personas, tal como lo señalan Rainero et al. (2006) y Páramo et al. (2007).

La aplicabilidad profesional de los hallazgos de esta investigación es amplia y puede ser implementada en escalas y contextos similares al barrio estudiado. Desde un nivel local, los resultados informan la necesidad de políticas públicas de movilidad y accesibilidad, contribuyendo a la planificación y mejora de infraestructuras urbanas en barrios similares.



Instituciones como el Servicio de Vivienda y Urbanización (Serviu) y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) podrían utilizar estos criterios para desarrollar proyectos de mejoramiento urbano que incluyan una perspectiva de género y una sensibilidad hacia las necesidades específicas de las personas que habitan en barrios con pendientes. La implementación de estas propuestas puede enfrentar desafíos relacionados con la disponibilidad de recursos financieros y la coordinación entre distintas entidades gubernamentales. Sin embargo, la inclusión de las comunidades locales en el proceso de diseño y planificación puede mitigar estos obstáculos, asegurando que sus voces y necesidades sean escuchadas y consideradas (Col-lectiu Punt 6, 2019), encontrando un aliado en los barrios al escuchar a sus habitantes.

Adicional a las categorías identificadas desde las estrategias empleadas por las habitantes del barrio, durante la investigación surgieron dos categorías más, importantes de relevar para potenciar la caminabilidad en barrios en pendiente. En primer lugar, encontramos la “Creación de espacios comunitarios”, como sugiere Giglia (2020), puede fomentar la interacción social y la cohesión comunitaria, creando un entorno más seguro y agradable para los peatones. Estos espacios permiten a las personas reunirse, socializar y participar en actividades comunitarias, fortaleciendo el tejido social del barrio. En segundo lugar, encontramos el “Fomento del transporte público”, mejorar las conexiones de transporte público y asegurar accesos fáciles y seguros a las paradas de autobús y colectivos, como propone Col-lectiu Punt 6 (2019), puede reducir la dependencia de vehículos privados y fomentar la caminabilidad. Una red de transporte público eficiente y accesible es crucial para garantizar que todas las personas, independientemente de sus capacidades físicas o económicas, puedan desplazarse fácilmente por la ciudad.

En cuanto a los alcances de esta investigación, se puede afirmar que ofrece una guía práctica y fundamentada para mejorar la caminabilidad en barrios con pendientes pronunciadas, contribuyendo a la inclusión y accesibilidad urbana desde una perspectiva de género. La investigación proporciona un conjunto de recomendaciones que pueden ser adoptadas por planificadores urbanos, arquitectos y autoridades municipales para crear entornos urbanos más inclusivos y accesibles. No obstante, es importante reconocer las limitaciones de esta investigación, si bien sirve como una guía inicial, es importante implementar la visión de las y los habitantes de cada territorio específicamente, sobre todo de aquellos grupos normalmente excluidos o invisibilizados en el diseño del espacio público, valorizando sus experiencias propias y reconociendo la diversidad de realidades.

Es esencial involucrar a las comunidades locales en todas las etapas del proceso de diseño y planificación urbana. La participación comunitaria no solo asegura que las soluciones propuestas respondan a las necesidades y deseos de los residentes, sino que también fomenta un sentido de pertenencia y responsabilidad compartida hacia el espacio público. Esta colaboración puede facilitar la implementación de las recomendaciones y aumentar la probabilidad de éxito de los proyectos de mejoramiento urbano.

En conclusión, la investigación realizada en el barrio Agüita de la Perdiz ofrece valiosas perspectivas sobre cómo mejorar la caminabilidad en barrios en pendiente desde el urbanismo feminista. Los resultados obtenidos y las consideraciones de diseño propuestas pueden servir como base para la formulación de políticas públicas y proyectos de mejoramiento urbano que promuevan la inclusión, accesibilidad y seguridad en los espacios públicos en pendiente. La colaboración entre instituciones gubernamentales, académicas y

la comunidad es fundamental para garantizar la aplicabilidad y éxito de estas iniciativas, contribuyendo así a la creación de ciudades más justas y equitativas para todas las personas. La integración de una perspectiva de género en la planificación y diseño urbano es crucial para asegurar que los espacios públicos sean verdaderamente inclusivos y accesibles para todos. En este sentido, el urbanismo feminista ofrece un marco teórico y práctico valioso para guiar los esfuerzos de transformación urbana hacia una mayor equidad.

## 11 CONCLUSIONES

La investigación cumplió el objetivo de Proponer consideraciones de diseño urbano, desde el urbanismo feminista, que favorezcan la caminabilidad en el espacio público de barrios en pendiente, a partir del caso de Agüita de la Perdiz, Concepción. Proporcionando respuesta a la pregunta de investigación y ratificando la hipótesis planteada, demostrando cómo el urbanismo feminista puede contribuir significativamente a la mejora de la caminabilidad en barrios en pendiente, tomando en cuenta las experiencias y estrategias cotidianas de las mujeres - y por lo tanto a todas las personas- que habitan el territorio.

En primer lugar, la caracterización del espacio público del barrio Agüita de la Perdiz ha revelado la complejidad y los desafíos inherentes a la topografía del terreno. La estructura del espacio público, con sus pronunciadas pendientes y accesos limitados, afecta de manera directa la caminabilidad de las mujeres, quienes enfrentan obstáculos físicos y perceptuales en su caminar diario. Las entrevistas semiestructuradas han permitido profundizar en las experiencias personales de las mujeres del barrio, identificando las estrategias que han desarrollado para sobrellevar estas dificultades, complementando la bibliografía y la observación en terreno. Este conocimiento ha sido fundamental para proponer consideraciones de diseño que respondan a sus necesidades específicas.

El análisis de las condiciones del espacio público y su influencia en las experiencias de caminabilidad ha puesto de manifiesto la importancia de elementos como la iluminación, la pavimentación y la accesibilidad, en la seguridad y limitaciones de las mujeres al desplazarse. Las mujeres entrevistadas han destacado la necesidad de mejoras en estos aspectos para facilitar su caminabilidad y reducir la percepción de inseguridad, especialmente en horas nocturnas y en condiciones climáticas adversas. Estas observaciones son coherentes con la literatura revisada, que subraya la relación entre la infraestructura urbana y la calidad de vida de las personas, particularmente de las mujeres en contextos urbanos desafiantes (Jirón, 2010; Col-lectiu Punt 6, 2019).

Las estrategias de caminabilidad desarrolladas por las mujeres del barrio, han servido como base para formular recomendaciones de diseño específicas para barrios en pendiente. Estas propuestas no solo buscan mejorar la accesibilidad y seguridad, sino también fomentar la interacción social y la cohesión comunitaria, elementos clave en la creación de entornos urbanos más inclusivos y sostenibles (Giglia, 2020).

Se destaca el valor de la metodología cualitativa utilizada, que ha permitido capturar las experiencias y percepciones de las mujeres de manera detallada y contextualizada. La combinación de observación participante y entrevistas semiestructuradas ha sido crucial para comprender las dinámicas cotidianas de caminabilidad y formular propuestas de diseño relevantes. Sin embargo, se reconoce la necesidad de complementar este enfoque con estudios cuantitativos que puedan proporcionar datos adicionales, complementando conclusiones obtenidas.

Finalmente, esta investigación abre nuevas preguntas y oportunidades para futuras aproximaciones a la problemática planteada. ¿Cómo pueden integrarse las voces y experiencias de otros grupos vulnerables en el diseño de espacios públicos? ¿Qué metodologías participativas pueden ser más efectivas para involucrar a la comunidad en el proceso de diseño urbano? ¿Cómo pueden las políticas urbanas fomentar la sostenibilidad

y la equidad en diferentes contextos geográficos y sociales? Estas preguntas reflejan la complejidad y la interdisciplinariedad necesarias para abordar de manera efectiva la caminabilidad y el diseño del espacio público, desde una perspectiva de género.

Las consideraciones de diseño propuestas, basadas en las experiencias y estrategias de las mujeres del barrio Agüita de la Perdiz, ofrecen un marco valioso para futuras intervenciones urbanas que busquen promover la caminabilidad, además de la equidad, la accesibilidad y la sostenibilidad en los entornos urbanos.



## 12 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agurto, L & Espinosa, P. (2017). De transgresión urbanística a consolidación, presencia e identidad del espacio comunitario en el barrio Agüita de la Perdiz. Capital socio-espacial, transgresión urbana y urbanismo insurgente en una ciudad del sur de Chile.

Alfonzo, M. A. (2005). To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs. *Environment and Behavior*, 37(6), 808-836. <https://doi.org/10.1177/0013916504274016>

Alonso, B. (2021). Alternative methods to approach walkability: The use of feminist urbanism in Barcelona.

Amoroso, S. 2020. "URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO." *Crítica Urbana. Revista de Estudios Urbanos y Territoriales*, 8–10.

Avellaneda, P & Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 47-58.

Bahrainy, H & Khosravi, H. (2013) The impact of urban design features and qualities on walkability and health in under-construction environments: The case of Hashtgerd New Town in Iran. *Cities*, 31, 17-28 <https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.01.001>

Berrios, E & Greene, M. (2020). Barreras estructurales en la caminabilidad y accesibilidad a escala de barrio. Estudio de tres casos en Santiago de Chile. *Revista* 180, (46), 118-133

Buckingham, S. 2011. "Análisis Del Derecho a La Ciudad Desde Una Perspectiva de Género." *Dfensor* 4:6–12.

Burbano, A. (2013) Modelo territorial para el estudio del espacio público: concepción y producción de lugares desde la perspectiva de género-mujer. *Gestión urbana en América Latina. Debates desde reflexión –acción* (pp.173 - 182) [https://www.researchgate.net/publication/294609600\\_Modelo\\_territorial\\_para\\_el\\_estudio\\_del\\_espacio\\_publico\\_concepcion\\_y\\_produccion\\_de\\_lugares\\_desde\\_la\\_perspectiva\\_de\\_genero-mujer](https://www.researchgate.net/publication/294609600_Modelo_territorial_para_el_estudio_del_espacio_publico_concepcion_y_produccion_de_lugares_desde_la_perspectiva_de_genero-mujer)

Col·lectiu Punt 6. (2019). Urbanismo feminista: Por una transformación radical de los espacios de vida. *La Llevar-virus*.

Falú, Ana (editora). (2009) Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos Santiago de Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina, Ediciones SUR, 2009 Obtenido desde: <http://www.sitiosur.cl/r.php?id=902>.

Figueroa, M y Waintrub, N. Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana [online]. 2015, v. 7, n. 1

Fundación Cerros Isla. (2020). Atlas Nacional: Piezas clave para la planificación ecológica de ciudades - Cerros Isla. Recuperado de <https://www.fundacioncerrosisla.cl/cerros-isla-de-chile>

García, C., Carrasco, J., & 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), 75-99.

Guevara, S., & Pla, I. (2013). Hacia un enfoque integrador de la sostenibilidad: explorando sinergias entre género y medio ambiente. Revista CEPAL, 110. 20

Hanson, S (2010) Gender and mobility: new approaches for informing sustainability, Gender, Place & Culture, 17:1, 5-23.

Hernández, R. (2003). Elementos basicos que inciden en la construccion y re-construccion de identidad cultural popular. El caso de la Población Agüita de la Perdiz de Concepción; de la toma de terreno al asentamiento urbano definitivo (Tesis de licenciatura, Universidad de Concepción). Recuperado de <https://es.scribd.com/document/353520630/Tesis-Sociologia-Beto-PDF>

Instituto Nacional de Estadísticas (INE) (2017). Microdatos del Censo 2017 a nivel de manzana.

Isunza, G. (2017). La movilidad urbana: Dimensiones y desafíos. Colofón.

Jirón, P; Carrasco, J & Rebolledo, M. (2020). Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 140, Pages 204-214.

Jirón, P., & Gómez, J. (2018). Interdependência, cuidado e gênero estratégias de mobilidade na cidade de Santiago. *Tempo Social*, 30(2), 55-72.

Jirón, P & Imilan, W. (2018). "Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea" *Quid* 16 N°10-Dic.

Juárez, A; Grisales Cardona, W. (2020). De ciudad androcéntrica y productiva a ciudad inclusiva y cuidadora. En C. A. Arboleda Jaramillo, W. E. Grisales Cardona, J. Sepúlveda Aguirre (Eds.), *Realidades transversales al derecho* (pp. 341-356). Medellín: Sello Editorial Universitario Americana.

[https://web.archive.org/web/20210422160528id\\_/https://americana.edu.co/medellin/wp-content/uploads/2020/11/Realidades-transversales-al-derecho.pdf#page=341](https://web.archive.org/web/20210422160528id_/https://americana.edu.co/medellin/wp-content/uploads/2020/11/Realidades-transversales-al-derecho.pdf#page=341)

Kern, L. (2020). *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*. Verso.

León, J; Núñez, F y Albornoz, E. (2019). Participación ciudadana y movilidad sostenible: el caso del área metropolitana de Concepción, Chile. *Revista de Urbanismo*, 40, 1-18.

Martínez, G. (2021). *Etnografía urbana en el estudio de la movilidad femenina*. Periferia, 26(2), 96-120. Recuperado de

[https://ddd.uab.cat/pub/periferia/periferia\\_a2021v26n2/periferia\\_a2021v26n2p96.pdf](https://ddd.uab.cat/pub/periferia/periferia_a2021v26n2/periferia_a2021v26n2p96.pdf)

McDowell, L. (2000). *Género, identidad y lugar: Un estudio de las geografías feministas*. Madrid: Cátedra.

Moura, F., Cambra, P., & Gonçalves, A. B. (2017). Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon. *Landscape and Urban Planning*, 157, 282-296.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204616301268>

Muxí, Z; Roser, A; Fonseca, M y Valdibia, B. 2011. "¿Qué Aporta La Perspectiva de Género al Urbanismo?" *Feminismo/s* N°17(17):105–29.

Oficina de la Mujer y Equidad (OGE). (2020). *Mujeres y reconstrucción: aprendizajes y expectativas*. Recuperado de

<https://oge.cl/mujeres-y-reconstruccion-aprendizajes-y-expectativas/>

Oluwatoyin, F; Kayode O, & Michael, T. (2024). SUSTAINABLE URBAN DESIGN: A REVIEW OF ECO-FRIENDLY BUILDING PRACTICES AND COMMUNITY IMPACT. *Engineering Science & Technology Journal*, 5(3), 1020-1030.



<https://doi.org/10.51594/estj.v5i3.955>

Paola Jirón, Mobile Borders in Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile, *International Political Sociology*, Volume 4, Issue 1, March 2010, Pages 66–79, <https://doi.org/10.1111/j.1749-5687.2009.00092.x>

PÁRAMO, P. y BURBANO, A. (2007) La experiencia de la mujer en el espacio público a partir del rol social. *Revista Pre-til*. Colombia.  
[https://www.researchgate.net/publication/250613839\\_La\\_experiencia\\_de\\_la\\_mujer\\_en\\_el\\_espacio\\_publico\\_a\\_partir\\_del\\_rol\\_social](https://www.researchgate.net/publication/250613839_La_experiencia_de_la_mujer_en_el_espacio_publico_a_partir_del_rol_social)

Páramo, P., Burbano, A., Aguilar, M., García-Anco, E., Pari-Portillo, E., Jiménez-Domínguez, B., López-Aguilar, R., Moyano-Díaz, E., Viera, E., Elgier, A. y Rosas, G. (2021). La experiencia del caminar en ciudades Latinoamericanas. *Revista de Arquitectura* (Bogotá), 23(1), 20-33. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2021.2830>

Picon, M; de la Barrera, F; Contreras, C; Reyes-Paecke, S, & Berrizbeitia, A. (2023). Cerros isla en las ciudades de Chile: oportunidades para una planificación ecológica. *Revista INVI*, 38(108), 255-298. <https://dx.doi.org/10.5354/0718-8358.2023.66953>

Rainero, L., S. Perez, y M. Rodigou. 2006. "Herramientas Para La Promoción de Ciudades Seguras Desde La Perspectiva de Género."

Ramos, L. (2002). Concepción: su planeamiento y el reconocimiento de su marco geográfico. *Urbano*, 5(6), 94–99.

Ricart, N., & Remesar, A. (2013). Reflexiones sobre el espacio público. *On the Waterfront: Public Space, Urban Design and Public Art*, 25, 5-35.

Rico, M. N., & Segovia, O. (2017). ¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad. CEPAL.

Sánchez, F. (2019). Fundamentos epistémicos de la investigación cualitativa y cuantitativa: consensos y disensos. *Revista Digital de Investigación en Docencia Universitaria*, 13(1), 102-122. <https://dx.doi.org/10.19083/ridu.2019.644>

Sanz, J., & Burgos, M. (2003). *Movilidad y género en el espacio urbano*. *Revista Colombiana de Antropología*, 39(1), 7-34. Recuperado de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0486-65252003000100001&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0486-65252003000100001&script=sci_arttext)

Segato, R. L. (2003). *Las estructuras elementales de la violencia: ensayos sobre género entre la antropología, el psicoanálisis y los derechos humanos*. Universidad Nacional de Quilmes. <http://repositorio.ciem.ucr.ac.cr/jspui/handle/123456789/156>

Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDUS) (2018). Cartografías, Línea base 2018.

Soto, P. (2014). "Patriarcado y Orden Urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad". *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*. Vol. 19. 199-214.

Tapia, M. (1996). El crecimiento urbano de la ciudad de Concepción. La vivienda y la ocupación del espacio citadino: problemas, tensiones y soluciones. *Revista De Historia*, n°6. <https://revistas.udec.cl/index.php/historia/article/view/6953>

Tonon, G. (2010). *Reflexiones Latinoamericanas Sobre Investigación Cualitativa*. Buenos Aires: Ediciones de las Ciencias Sociales.