



Facultad de Ciencias Sociales
Departamento de Sociología
Carrera de Sociología

**PRÁCTICAS Y EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD COTIDIANA DE LOS/AS
RESIDENTES DE PLACILLA DE PEÑUELAS**

Trabajo de Titulación para optar al Título de Socióloga

Autora: Fernanda Javiera Embry González

Profesora guía: Dra. Elizabeth Zenteno Torres

Valparaíso, Chile
Agosto 2025

Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación

Agradecimientos

Finalizando este proceso, quiero agradecer en primera instancia a las personas que dispusieron de su tiempo para lograr esta investigación de forma desinteresada.

Quiero expresar mi más profundo agradecimiento a Elizabeth Zenteno Torres por el apoyo que brindó en cada etapa de mi proceso universitario y de investigación. Sus consejos, observaciones han servido no solo para este proceso, sino también fue fundamental para todo lo que aprendí en la universidad. Agradecer también al cuerpo docente de la carrera de sociología, por sus consejos y enseñanzas dejarán una huella en mi formación académica y también humana.

Agradecimiento a mi padre Yuri Embry, que estuvo conmigo en todo momento, me recordó siempre la importancia de seguir adelante, tomar buenas decisiones y que fue un pilar para este camino y para culminar esta etapa. El amor de mi papá fue fundamental para todo esto. Gracias por tanto papito.

A mi madre Catherine González, agradezco el apoyo incondicional por mi educación, porque a través de su confianza en mí expresaba su amor y la fortaleza que quería que obtuviera. Gracias por tanto mamita.

A mis hermanitos Catalina y Tomás, con su amor, risas y bromas les agradezco por estar en mi vida. Gracias.

Agradezco a mis amigos/as que estuvieron presentes en mi etapa académica y de vida. A compañeros/as que fueron parte de este proceso.

Mención importante a mi gato que durante las noches de desvelo me acompañó, aunque él solo dormía, fue mi apoyo emocional.

Resumen

La investigación Prácticas y experiencias de movilidad cotidiana de los/as residentes de Placilla de Peñuelas examina cómo las dinámicas de desplazamiento diario evidencian y reproducen la fragmentación urbana en la localidad. El propósito es analizar las implicancias que tiene esa fragmentación en las prácticas de movilidad, considerando variables como sus patrones de desplazamiento, los medios de transporte usados, el sector de residencia, la edad de los/as participantes y las responsabilidades asociadas en algunos casos a los cuidados.

La metodología utilizada es mixta cualitativa, con entrevistas semiestructuradas y la técnica del sombreado, que permite profundizar en las experiencias de movilidad cotidiana desde distintas esferas. Para elegir el muestreo se determina de acuerdo a su residencia en Placilla o Curauma, empleo presencial o mixto, diversidad de género y mayoría de edad.

Los resultados evidencian que la centralidad ha sido focalizada en Curauma, lo que obliga a personas residentes de Placilla a que sus desplazamientos sean mucho más extensos y con más uso del tiempo. Las restricciones de desplazamientos son en base a los cuidados, la inseguridad y los viajes principalmente.

Se concluye que la fragmentación urbana de Placilla de Peñuelas no es solo en términos del espacio físico y la infraestructura urbana y residencial, sino también que por estas mismas se reproducen desigualdades sociales para lo cual se hacen necesarias políticas de planificación urbana para distribuir de mejor manera los servicios como de locomoción y de servicios básicos con la perspectiva de género y el acceso universal integrados.

Abstract

The study *Practices and Experiences of Daily Mobility among Residents of Placilla de Peñuelas* examines how everyday travel dynamics reveal and reproduce urban fragmentation in the locality. The purpose is to analyze the implications of this fragmentation for mobility practices, considering variables such as travel patterns, modes of transportation, place of residence, participants' age, and, in some cases, caregiving responsibilities.

The methodology follows a mixed approach with a qualitative emphasis, incorporating semi-structured interviews and the shadowing technique, which allows for an in-depth exploration of daily mobility experiences across different spheres. Sampling was determined based on residence in Placilla or Curauma, employment type (on-site or mixed), gender diversity, and legal adulthood.

The results show that the concentration of services and activities has been focused in Curauma, which forces Placilla residents to undertake significantly longer and more time-consuming journeys. Mobility restrictions are primarily linked to caregiving duties, perceptions of insecurity, and travel demands.

The study concludes that urban fragmentation in Placilla de Peñuelas is not only reflected in the physical space and urban and residential infrastructure but also reproduces social inequalities. This highlights the need for urban planning policies aimed at a more equitable distribution of transportation services and basic facilities, integrating both a gender perspective and the principle of universal access.

Contenido

Agradecimientos	2
Resumen	3
Abstract	4
Contenido	5
Índice de figuras:	7
Índice de tablas:	7
Introducción	8
Capítulo I: Formulación del problema	9
1. Planteamiento del problema	9
Pregunta de investigación:	19
Objetivos	19
Planteamiento hipotético	21
Capítulo II: Marco Teórico	22
1. Movilidad	22
1.1 El giro de las movilidades	22
1.1.1 Las formas de entender la movilidad	23
1.2 Movilidad cotidiana:	25
1.3 Transporte en la movilidad:	29
1.4 Movilidad desde una perspectiva de género	30
2. Fragmentación y diferencias en la ciudad	31
2.1 Segregación y Fragmentación:	31
3. Desigualdad urbana	32
4. Crecimiento urbano	34
4.1 Crecimiento urbano por dispersión	35
4.1.1 Crecimiento urbano horizontal	36
4.1.2 Crecimiento urbano vertical	36
4.2 Condominios cerrados	37
4.3 Ciudad dual	38
	5

Capítulo III: Marco metodológico	40
1. Enfoque Metodológico	40
2. Técnicas e instrumentos de información	41
3. Muestreo	41
4. Consideraciones éticas	45
5. Análisis de los datos	46
Capítulo IV: Análisis de información	47
1. Entrevistados:	47
2. Medios de transporte	62
3. Prácticas de movilidad cotidiana según su sector de residencia	64
4. Prácticas de movilidad y fragmentación urbana	65
Capítulo V: Conclusiones	69
Referencias bibliográficas	76
Anexos	83
Anexo 1: Matriz de Análisis. Tabla 2	83
Anexo 2: Formulario consentimiento informado: Sombreo	85
Anexo 3: Formulario consentimiento informado: Entrevista.	86
Anexo 4: Pauta entrevista semiestructurada.	87

Índice de figuras:

- Figura 1: Mapa de Placilla de Peñuelas
- Figura 2: Estructura general de Curauma.
- Figura 3: Entrada a blocks de vivienda.
- Figura 4: Aplicación de Rutas Jorge.
- Figura 5: Lugar donde estaciona vehículo Ana.
- Figura 6: Aplicación de rutas Ana.
- Figura 7: Entrada condominio Mariana.
- Figura 8: Zona donde mariana camina de hogar a paradero.
- Figura 9: Recorrido Mariana.
- Figura 10: Aplicación de rutas Camila.
- Figura 11: Entrada condominio.
- Figura 12: Lugar de trabajo y estacionamiento vehículo.
- Figura 13: Paradero y lugar de escuela hijos Rosa.
- Figura 14: Bajada para ir a trabajo Plaza Echaurren.
- Figura 15: Entrada condominio. Sombreo.

Índice de tablas:

- Tabla 1: Perfiles 42
- Tabla 2: Matriz de análisis 83 y 84

Introducción

La expansión urbana en Chile se ha caracterizado por procesos de fragmentación espacial en su estructura urbana. La concentración desigual que hay entre distintas zonas, condiciona a las personas a desplazamientos distintivos de acuerdo con sus lugares de residencia.

Placilla de Peñuelas, la localidad de la comuna de Valparaíso es un caso interesante y emblemático para entender en una escala más reducida de una ciudad construida en torno a las desigualdades. Curauma es un caso reciente de la localidad, donde su desarrollo inmobiliario se posiciona frente a lo que es el casco histórico de Placilla, que configuran diferencias socioespaciales.

El estudio de las prácticas de movilidad de las personas permite entender cómo los factores como el lugar de residencia, la edad, el trabajo, el tipo de vehículo que mayormente utilizan y sobre todo las labores de cuidados y de responsabilidades dentro del hogar influyen en los desplazamientos.

Capítulo I: Formulación del problema

1. Planteamiento del problema

La ciudad de Valparaíso es reconocida por su particular forma de anfiteatro natural, donde el crecimiento urbano ha sido desplazado hacia los cerros, pero también hacia zonas alejadas de esta tradicional imagen de la comuna como lo es Placilla de Peñuelas, un espacio donde actualmente concentra parte importante del crecimiento de la ciudad.

Placilla de Peñuelas es una localidad ubicada en la comuna de Valparaíso en la Ruta 68, que no comparte características de la tradicional zona portuaria de la comuna y sus cerros. Sin embargo, tiene otros valores que determinan esta zona como importante, pues, es un elemento central en la conexión por la carretera entre Santiago-Valparaíso y Santiago-Viña del Mar.

La conexión estratégica de Placilla de Peñuelas, como punto entre Valparaíso-Santiago no se inicia con la construcción de la Ruta 68, sino que históricamente ha sido un lugar de paso entre los dos centros. En el territorio ocurrió una batalla en la Guerra Civil de 1891, donde esa historia queda plasmada actualmente en el Museo Histórico de Placilla que tiene varios restos de la época encontrados en la zona. Por otro lado, Placilla destaca en el ámbito medioambiental, dada la cantidad de bosques, flora y fauna, tanto nativos como cultivos de pinos. Esto se reconoce como un valor importante de mantener y proteger.

El crecimiento de la población de Placilla de Peñuelas se ha dado sobre todo desde los años 2000 en adelante, por el aumento de la industria inmobiliaria en la zona, pero también por el crecimiento y formación de nuevos campamentos. Inicialmente Placilla de Peñuelas era un sector residencial, cuyas viviendas se ubicaban alrededor de las avenidas principales como Central y Cardenal Samoré.

Posteriormente la construcción de la carretera en la Ruta 68 aumentó la cantidad de viviendas ampliando el sector a gran escala.

La ciudad obtiene mayor visibilidad cuando la empresa inmobiliaria Curauma en el año 1996 materializa proyectos privados. Se trataron de megaproyectos urbanos, los cuales se emplazan en lo que antiguamente estaban destinados para un uso forestal y que eran parte del fundo “Forestal Valparaíso” que también era propiedad de la empresa de Curauma (Mansilla & Fuenzalida, 2010). Así se forma el sector de Curauma, que en la actualidad ha tenido un crecimiento urbano y demográfico que es considerado como una ciudad en sí misma (Mansilla & Fuenzalida, 2010).

La empresa Curauma vendió terrenos a otras inmobiliarias, lo cual amplió la zona residencial, donde se levantaron viviendas del tipo privado como condominios y edificios. Diferenciándose en gran medida de las construcciones ya emplazadas en el sector de Placilla, al tener valores mucho mayores. Además, la cercanía al Embalse Tranque la Luz parece definir el precio, pues las viviendas de mayor valor se encuentran cercanas al Embalse, mientras que aquellas residencias más lejanas de esa zona tienden a disminuir su valor, encontrándose a su vez, más cercanas a Placilla.

De este modo, la formación de Curauma da cuenta de un modelo neoliberal de ciudad, enmarcado en la diferencia socioeconómica de los habitantes, y perpetuando también lógicas de individualidad, que podría generar que grupos sociales se aislen, ya sea por niveles sociales o económicos.

Revisar las formas de habitar de las familias, las formas de interacción, lugares que frecuentan, podría determinar una posible heterogeneidad de la población de Curauma, en sí, encontrar esta heterogeneidad de ciertos grupos de la población significaría buscar formas de separar y regular las prácticas cotidianas y la delimitación de las clases sociales. Mancilla y Fuenzalida (2010) afirman que dentro de los intereses principales de la inmobiliaria Curauma S.A

es fortalecer la “heterogeneidad socio económica” de dicho sector, pero que también eso potencia algunos proyectos de vivienda social como el proyecto de Cardenal Samoré. Es la forma de producción de viviendas donde la industria inmobiliaria podría de alguna forma fragmentar o segregar Placilla de Peñuelas, de acuerdo con los intereses comunes y cualidades de las personas.

Teniendo en cuenta lo anterior, pareciera ser que se conforma una “ciudad” diferenciada por las clases sociales, cuyos sectores se distinguen tanto por sus orígenes – uno asociado a la autoconstrucción de viviendas y barrios y el otro vinculado a la instauración de inmobiliarias con viviendas destinadas a la élite. Pero también se distingue espacialmente, separándose en el territorio. Respecto a lo anterior, en esta investigación cuando se mencione a “Placilla de Peñuelas” es que se hace referencia a la ciudad y será entendida como tal. Por lo tanto, “Curauma” y “Placilla” corresponderían a dos sectores diferentes de la ciudad. Actualmente este es un mapa de Placilla de Peñuelas en su totalidad:

Figura 1

Mapa de Placilla de Peñuelas

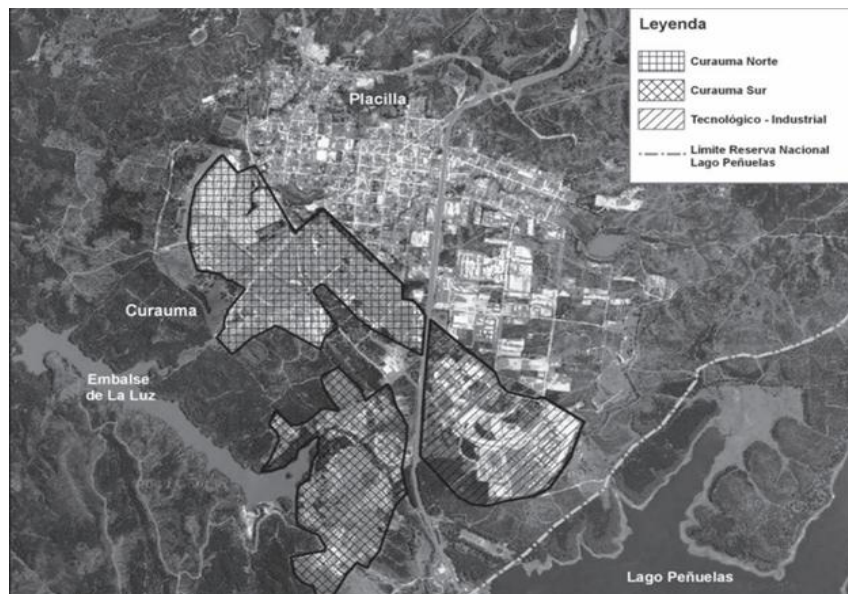


Mapa satelital de Placilla de Peñuelas, Valparaíso, Chile. Fuente: Google (2025).
Google Maps

Para especificar, en la siguiente imagen generada por Mansilla y Fuenzalida (2010) se plantea esta misma lógica de división de la ciudad, donde propone la diferencia radical entre Placilla y Curauma.

Figura 2

Estructura general de Curauma



Nota. De Procesos de desarrollo urbano - regional y exclusión territorial: Nuevas formas de urbanización en el área metropolitana de Valparaíso. Estudio de caso ciudad de Curauma. Por P. Mansilla & M. Fuenzalida, 2010.

Este mapa corresponde a la subdivisión de Curauma, sin embargo, se logra apreciar que Curauma es únicamente un sector de Placilla de Peñuelas, ya que la otra mitad corresponde a Placilla. Las partes que tienen tachadas son sectores que en la fecha de la publicación ya tenían construcciones, pero han pasado actualmente más de 10 años desde aquella imagen.

Del mapa de Mansilla y Fuenzalida (2010) para esta investigación propia, se recogen estas observaciones que podrían ser clave para comprender y revisar la segregación urbana en la ciudad, las cuales son:

(1) Hay una diferencia entre Curauma y Placilla separadas por un margen de la calle Cardenal Samoré, que es el antiguo paso de Valparaíso hacia Santiago.

(2) Curauma tiene subdivisiones que son dos zonas, Curauma Sur y Curauma Norte, ambas zonas residenciales.

(3) La zona industrial corresponde a una zona de servicios y mercado. La zona de servicios cuenta con elementos como de salud, comercio, transportes.

(4) Una de las diferencias principales entre Placilla y Curauma es el origen de esas viviendas, Placilla cuenta con viviendas y terrenos definidos hace muchos años. Curauma cuenta con elementos como condominios de casas y edificios, además de zonas de viviendas abiertas, pero que siguen siendo parte de una urbanización basada en las inmobiliarias y ese proyecto de ciudad diferente a Placilla.

Entonces, siguiendo con las lógicas de crecimiento urbano que ha tenido la localidad de Placilla de Peñuelas, con su rol concentrado en el carácter residencial, se comienza a formar una unidad entre ambos sectores Placilla y Curauma que los podría catalogar como una ciudad, porque únicamente el rol residencial no logra cumplir con los requisitos de una ciudad, si crecen a su alrededor los servicios, actividades, escuelas, y actividades económicas como está pasando actualmente.

Ahora bien, respecto al crecimiento actual de Placilla de Peñuelas, en el siguiente mapa se puede visualizar parte de la expansión inmobiliaria que ha tenido sobre todo en sectores cercanos al Tranque la Luz y hacia la ruta 68.

Con algunas diferencias entre Placilla y Curauma, en cuanto a sus orígenes y crecimiento demográfico, se encuentra relevante conocer la situación de movilidad cotidiana, porque las personas deben transitar por la ciudad, vivirla, usarla y percibir al desarrollar su vida, porque los desplazamientos hacia distintos puntos de la ciudad se entrelazan con otras interacciones y actividades cotidianas que reflejan la complejidad de las relaciones sociales. Y también el medio que usan esas personas, porque depende de cada persona el qué medio utilizan para su movilización, pero también de las condiciones de infraestructura vial o de conectividad entre los sectores y otras ciudades. El tránsito de las personas por Placilla y Curauma podría verse determinado por la zona donde viven o quizás también por sus motivaciones y necesidades para hacerlo.

Dentro de esos márgenes de segregación, entre ambos sectores se forman distintas fronteras que enmarcan las diferencias sociales. Para Márquez pueden ser muros y rejas que se han ido naturalizando en un paisaje de desigualdad social (2017). Son límites, pero que contienen porosidades, porque a través de esos límites también transitan personas, se movilizan familias a distintos objetivos dentro de la ciudad o para otras grandes ciudades. Bajo esta premisa, una frontera porosa marca un límite, una separación, si existiese algo así por Placilla y el sector Curauma, pasaría dividir un sector de otro, pero con una coexistencia entre sus barrios porque se necesitan de elementos que ambos necesiten, como infraestructuras urbanas de plazas, zonas de comercio o locales de comida.

Según lo mencionado previamente, el carácter residencial y su crecimiento también generó que mayores servicios lleguen a la zona, servicios como de salud privada, universidad, escuelas, alimentación, supermercados que antes se encontraban únicamente en las ciudades más distantes como Viña del Mar y Valparaíso. Aunque esto se da particularmente en el sector de Curauma, más que en un nivel general de Placilla de Peñuelas.

El crecimiento de Curauma se refleja principalmente en el desarrollo de infraestructura urbana, como el mantenimiento de las calles y veredas, su calidad y también el estado de los espacios públicos, en contraste con lo que refleja el sector de Placilla, estas condiciones son menos favorables, porque presentan un deterioro más evidente. Además, se observa diferencias en términos económicos, marcadas por la concentración que hay en Curauma de servicios como los centros de salud privados, supermercados, establecimientos comerciales, configurando así un uso de espacio urbano que se da de forma distinta entre ambos sectores.

La presente investigación, busca comprender cómo se configura la movilidad de las personas residentes de Placilla de Peñuelas, considerando sus motivaciones y experiencias diferenciadas al desplazarse tanto dentro como fuera de su sector de residencia, hacia los espacios locales que utilizan, los servicios, los espacios públicos, el comercio y otros. Asimismo, se pretende analizar si, a partir de estas trayectorias y dinámicas de desplazamientos, se configura una localidad con una centralidad urbana propia, que se vincule a las experiencias de movilidad de las personas, pero también del uso diferenciado del territorio, en comparación al resto de la comuna de Valparaíso.

En el caso de Placilla, su crecimiento está orientado hacia la periferia, con un aumento significativo de viviendas sociales y la expansión de los campamentos. A diferencia de Curauma, este sector presenta menor presencia de comercios grandes y también limitados servicios privados.

Por lo tanto, ambos sectores han crecido y cambiado a lo largo del tiempo de formas completamente diferenciadas por los estratos sociales a los que pertenecen las familias que residen o por el tipo de vivienda en la que viven. Se han creado dos sectores diferenciados. Esta diferenciación tiene efectos también la forma en que se relacionan los habitantes de cada sector, en las formas de comprender a la ciudad, y da pie a que se considere que existe un

escaso fortalecimiento de redes. Para Francisca Márquez, una ciudad se teje al alero de la modernidad y de la búsqueda del derecho de la individualidad, pero también de la igualdad (2017, p.47). De esta manera explica que la ciudad, lo que busca es una igualdad, pero se diferencia esa significación de igualdad dependiendo de las miradas de los individuos y de las propias necesidades de esa comunidad. Es probable que las diferencias en sectores de Curauma y Placilla sean principalmente por esto, por las miradas de los individuos que las componen, por la búsqueda de igualdad que sirva a sus intereses personales. Márquez (2017) hace una referencia a las *fronteras*, que no son sino *fragmentos imposibilitados de conectar*. Es una cuestión que podría pasar en la localidad de Placilla de Peñuelas, que tanto Placilla como Curauma sean fragmentos que no pueden conectar por sus intereses, por una igualdad.

Todo esto pareciera conformar un panorama bastante claro de fragmentación urbana. Por ello, cabe cuestionarse cómo se vive y se expresa en la movilidad cotidiana de las personas (o familias), esta fragmentación del territorio. Las diferencias entre ambos sectores no significan que las familias se muevan solo por los lugares donde viven, existen vínculos, redes que se tejen entre ambos sectores de la ciudad, lo que significa que existe desplazamiento por distintas razones e intenciones dentro de la ciudad como hacia fuera de ella en el caso de Placilla de Peñuelas.

En este sentido, el enfoque de la movilidad daría algunas luces interesantes para comprender cómo se vive cotidianamente la fragmentación urbana en el territorio, evidenciando cuáles son los vínculos entre Curauma y Placilla. Así, nos interesa evidenciar las formas que tienen para movilizarse las personas de Placilla de Peñuelas, si lo realizan en bus, micro, a pie, en bicicleta, en vehículos particulares. Esto lleva a que también sea necesario conocer si aquellas formas de movilidad tienen alguna variación entre género, roles familiares y rangos de edad y si esas movیلidades familiares se dan de formas

diferentes de acuerdo con el sector donde viven ya sea Curauma o Placilla. Las formas de movilidades se pueden dar de diferentes formas, pero también será importante conocer si por aquellas movilidades se puede mostrar algún tipo de fragmentación urbana y desigualdad.

El género es una variable importante para la investigación, influye en comprender las formas que las mujeres y hombres experimentan los desplazamientos diarios, sobre todo aquellas personas que tienen responsabilidades de cuidados, que pueden combinar trayectorias y en base a esto condicionar también la movilidad. La seguridad y los cuidados son fuertes consideraciones a tener en cuenta para la investigación, donde podría entenderse la relación que hay entre los sectores en torno al estilo de la vida familiar y de las responsabilidades, porque tener a menores de edad a cargo puede tener una consideración importante para la movilidad cotidiana, o la cantidad de personas que residen en su hogar también puede afectar a los trayectos necesarios que deben realizar en el día a día y organizarlos de acuerdo a estos.

La importancia del transporte para Placilla de Peñuelas es una problemática arrastrada por años, evidenciada en algunas medidas recientes como la tomada por el Municipio de Valparaíso de suministrar microbuses que conecten del centro de Valparaíso a Placilla de Peñuelas el año 2022^[1].

Sin embargo, se trata de una dificultad que persiste en la actualidad. En el interior de Placilla de Peñuelas, como parte de la ciudad, está la locomoción privada como también la locomoción pública, incluyendo los microbuses y colectivos que se mueve hacia otras ciudades como Viña del Mar, Valparaíso y Quilpué, pero qué la cuestión es qué opinan las personas que residen en la localidad para considerar esto como un desafío para asegurar la conectividad de la población

Mansilla y Fuenzalida, explican que el crecimiento de la población en Curauma ha sido de aproximadamente 4.000 personas por año (p.110, 2010). Lo que de alguna forma lleva a pensar en las formas de moverse de las personas dentro de una ciudad que es principalmente residencial. La preocupación de la movilidad lleva a que se realicen proyectos como el de buses eléctricos[2] para Placilla de Peñuelas hacia Valparaíso.

Es compleja la situación de cómo se movilizan las personas y familias, considerando que la conectividad es fundamental para la ciudad, independiente del sector que vivan y con sus diferencias en torno a las necesidades económicas, para ambas zonas es importante que la conexión vial pueda comenzar a mejorar. Porque como se había mencionado, la movilidad hacia otras ciudades también podría llegar a ser relevante.

En este contexto, las personas se ven condicionadas a movilizarse por la ciudad de distintas formas, muchas veces determinadas por variables como sus responsabilidades de cuidado, sus limitaciones económicas, a veces la edad, su lugar de residencia o el género. Y comprender cómo estas variables se involucran con la producción de la fragmentación urbana a través de la movilidad cotidiana resulta importante para responder la pregunta central de esta investigación que es:

Pregunta de investigación:

¿Cómo se configuran las prácticas de movilidad cotidiana de las personas residentes de Placilla de Peñuelas según su sector de residencia, género, edad, responsabilidades de cuidado y condiciones socioeconómicas en su vinculación con las dinámicas de fragmentación urbana en la localidad?

Objetivos

Objetivo general: Analizar de qué modo la fragmentación urbana tiene implicancias en la vida cotidiana de las familias residentes de Placilla de Peñuelas.

Objetivos específicos:

1. Identificar los motivos que tienen las personas residentes de Placilla de Peñuelas para movilizarse.
2. Reconocer los medios de transporte que utilizan las personas residentes de los sectores de Placilla y Curauma.
3. Distinguir las prácticas de movilidad cotidiana que tienen las personas residentes de Placilla de Peñuelas, según lugar de residencia (Curauma o Placilla).
4. Conocer las prácticas de movilidad cotidiana que tienen los residentes de Placilla de Peñuelas y de qué modo expresan la fragmentación urbana.

Todo esto determina una **relevancia práctica** porque permite observar y ejemplificar la segregación urbana dentro de Placilla de Peñuelas, pero comprendiendo la realidad de la movilidad de las familias dentro de la ciudad, pero también hacia fuera de ella.

Y por otra parte la **relevancia teórica** porque logra evidenciar la movilidad de las familias dentro de una ciudad segregada o fragmentada, que sigue creciendo y pueden determinarse diferentes elementos característicos tanto de las familias como de la misma ciudad y también que pueden abrir paso a que se sigan investigaciones con respecto a las familias, las necesidades, pero también los puntos fuertes de la ciudad.

Planteamiento hipotético

Se plantea que la movilidad cotidiana de las personas residentes en Placilla de Peñuelas presenta una predominancia hacia el sector de Curauma, esto respondería en gran medida a la concentración que hay en Curauma de los servicios y equipamientos de carácter privado, como los supermercados, los centros de salud, los establecimientos educativos y los comercios de gran escala que no hay en la misma proporción en Placilla.

Por otro lado, las personas residentes en Curauma evidenciarían una menor necesidad de desplazarse hacia Placilla, porque la oferta que hay en su sector satisface la mayoría de los requerimientos cotidianos. Ese patrón de movilidad asimétrica podría estar vinculado a las diferencias socioeconómicas y la distribución diferenciada de las infraestructuras urbanas.

Sin embargo, existe un elemento común que podría vincular ambas áreas, que es su carácter residencial. La población de Placilla y Curauma tienden a desplazarse a otras ciudades para acceder a oportunidades laborales, servicios específicos y actividades de ocio. Por lo tanto, es la principal característica que los puede unificar

Capítulo II: Marco Teórico

1. Movilidad

1.1 El giro de las movilidades

El giro de las movilidades busca evidenciar qué sucede entre medio, entiende el movimiento como una relación entre el tiempo y el espacio. El concepto movilidad se ha construido por distintas disciplinas que realizan estudios urbanos como la arquitectura, sociología, geografía, antropología. Y por lo mismo existen distintas formas de conocer la movilidad, sus efectos, sus orígenes y las formas de reconocerla. Para Isunza (2017) la noción de movilidad en la sociología relaciona los distintos aspectos de la vida cotidiana, plasmados en los hábitos de movilidad de las personas, lo cual, implica el uso de la ciudad y la construcción de territorios.

El geógrafo cultural Tim Cresswell en su libro *On the Move* plantea que efectivamente la movilidad se entiende como un desplazamiento de un punto a otro, pero también distingue que hay cosas que se dan también en la movilidad que son prácticas sociales que pueden ser determinadas por el tiempo, el espacio e ideología. Es decir, la movilidad genera cambios en las estructuras sociales (Cresswell, 2006).

Cresswell (2006) identifica la movilidad con tres características, la primera es que la movilidad es un hecho observable, una realidad empírica. La segunda es que la idea sobre movilidad abarca más que el moverse de un punto a otro, también que la forma de moverse implica sentido y significado, el hecho de moverse entre esos puntos para el autor, esto es sinónimo de libertad. Por otro lado, una tercera forma de entender la movilidad es que esta se experimenta, es una forma de estar en el mundo. Entre medio de esos desplazamientos, Cresswell (2006) hace énfasis al tiempo y el espacio, determinando que estos

pueden cambiar el tipo de desplazamiento, es decir su significado, movimientos que tienen una ideología y se conectan entre sí con otros movimientos.

Según Sheller y Urry (2006) la movilidad no es solo desplazamiento de personas, la movilidad se da en objetos, en capital, información y transporte. Como complemento, para Cresswell (2006) en las movilidades se presentan también espacios ideológicos y significados, entre esos también son las relaciones de poder, en ese sentido las relaciones de poder en la movilidad evidencian la desigualdad. Los autores ofrecen un enfoque de la movilidad “desterritorializado”, cuestionando el sedentarismo, la estabilidad y la vivienda como estado estacionario (p.5). Así es como consideran a los aeropuertos como un ejemplo de un lugar intermedio, un espacio que es inmóvil para que otros puedan estar en movimiento. En los aeropuertos se dan complejos sistemas de movilidad, y también reflejan la fragilidad de estos sistemas, como las conexiones entre la máquina-hombre, los softwares y las tecnologías, de los cuales la movilidad como estudio debe tener más reconocimiento (Sheller y Urry, 2006). Los aeropuertos son también un ejemplo de inmovilidades, un concepto que conlleva que haya movimientos que tengan “límites”, como físicos, sociales, económicos y el aeropuerto es un *moorings*, es decir un anclaje. Aquello que permite la movilidad, también potencian una “sociedad interconectada” (2006).

Para los autores Sheller y Urry (2006), la movilidad es dinámica e interrelacional. Implica limitaciones que pueden ir desde lo social, económico, tecnológico, político, etc. Pero hay sistemas que permiten estas movilidades y esas son aquellas inmovilidades, y que han sido poco estudiadas en las ciencias sociales desde las relaciones de poder desiguales o desde las formas de gobernanza.

1.1.1 Las formas de entender la movilidad

La movilidad se presenta por medio de distintos tipos. Una es la *movilidad residencial*, porque las personas tienden a moverse por la ciudad, y

cuando ocurre que dentro de una misma ciudad las personas cambian de residencia, es que la movilidad puede comprenderse desde la movilidad residencial, donde Bayona y Pujadas (2014) determinan que son los cambios producidos con origen y destino dentro de una misma área urbana, y que en principio no deben suponer una modificación total de los espacios de vida de los individuos (Bayona y Pujadas, 2014). Además, plantean que, en Madrid, ocurre que el crecimiento de la movilidad cotidiana se produce por los precios de las viviendas, y los más alejados de las metrópolis permiten un aumento en la desigualdad social (2014).

Di Virgilio (2017) por su parte, sitúa la movilidad residencial como una dinámica entre el mercado inmobiliario y el mercado de suelo, la cual es el producto de las oportunidades habitacionales definidas por la existencia de viviendas nuevas o vacantes que resultan de los procesos de suburbanización. Este tipo de movilidad se presenta con la capacidad para aprovechar oportunidades habitacionales que existen por el mercado inmobiliario, afectado también por condiciones como el empleo y el contexto político que impera. Las consecuencias de este proceso de movilidad, para Di Virgilio (2017), es que puede afectar a la estructura sociourbana en general, así como la de los barrios o localizaciones particulares de la ciudad.

Insunza (2017) propone tres dimensiones para comprender la movilidad. Por un lado, la movilidad urbana que abarca aquellas transformaciones en la movilidad urbana y residencial, así como los agentes y la producción social, como lo es el desarrollo inmobiliario, que modifica la infraestructura vial y de transporte, también los sistemas de organización y ordenamiento territorial. La segunda dimensión corresponde a la socio ambiental, cuyo principal enfoque es que la movilidad tenga características de sustentabilidad, aquello que no afecte a futuras generaciones, oyendo las demandas de ciudadanos, revisando la accesibilidad y enfocado en el

medioambiente. Este punto, menciona Insunza, que también involucra a la urbanización dispersa, la cual no articula la localización de la vivienda y los lugares de trabajo. Por último, se encuentra una dimensión de la gestión de la movilidad urbana, que es principalmente para reconocer las políticas públicas involucradas.

1.2 Movilidad cotidiana:

La movilidad cotidiana es una categoría clave en la comprensión del fenómeno. Para Jirón e Imilan (2015) la movilidad urbana diaria se refiere a las formas en que el movimiento de la ciudad impacta la vida diaria y la forma en que las personas se relacionan con el movimiento (social, económica, cultural, política, etc. En ese sentido la movilidad puede relacionarse con cualquier aspecto que una persona tenga sobre su cotidianeidad como rutina. Brikman (2021), por su parte, indica que la movilidad ha sido estudiada siempre de forma pendular, es decir enfocadas casi exclusivamente en las movilizaciones que se realizan por trabajo y educación, pero la movilidad la se entiende desde dos perspectivas: como objeto y como enfoque, como la primera tiene por objetivo ver las características de los movimientos como el transporte, experiencias, equipamientos. Y la segunda corresponde a pensar problemáticas urbanas desde la movilidad como la segregación y la desigualdad (2021). Es de considerar que la movilidad ha sido estudiada desde distintos enfoques, pero lo que realizan Dureau, Giroud y Lévy (2021) es identificar que observan las movilizaciones cotidianas es en parte para entender los espacios de vida individuales, familiares, pero también las formas de configuración urbanas y territoriales.

Desde la perspectiva del trabajo, Jirón e Imilan (2014) analizan cómo la movilidad cotidiana permite estudiar las formas de trabajo. El caso que presentan es del trabajo flexible, es decir, aquellos trabajos que permiten una flexibilidad horaria en la ciudad de Santiago de Chile. Para esto los autores distinguen dos

movilidades laborales: movilidad geográfica y movilidad ocupacional. (1) La movilidad geográfica, es movimiento de un lugar a otro y también la capacidad de un trabajador para trabajar en un lugar físico determinado; (2) La movilidad ocupacional corresponde a la capacidad de un trabajador para cambiar de tipo de trabajo.

En resumen, “el trabajo flexible se origina en un mundo donde las ciudades globales tienden a requerir de diversos servicios, ello implica que esas subespecializaciones modifiquen el trabajo” (Jirón & Imilan, 2014, p.3). La flexibilidad involucra la capacidad de adaptación de los trabajadores, involucrando sus tiempos-espacio. Esto trae consigo que no se considere el tiempo de los trabajadores en transporte, por ejemplo, que implica escasa calidad de condición laboral. Para ambos autores, esto lleva a la precariedad con la que tienen que lidiar los trabajadores, sobre todo en lo que respecta a la transformación de la gestión del tiempo. El trabajo no solo lo realiza el trabajador dentro de un lugar físico específico, sino que, a través de la movilidad, la noción misma de lugar de trabajo se vuelve borrosa. La división entre lugares privados (no productivos) y lugares de trabajo se ve socavada por la producción flexible (Jirón & Imilan, 2014). Principalmente lo que quiere decir, es que los trabajadores ven afectados sus horarios y espacios privados para poder trabajar en horarios flexibles, por ello es por lo que se vuelven borrosas.

Entienden la movilidad como no solo necesaria para el individuo, sino importante para la conexión con todo lo que pueda relacionar a ese individuo, como la familia, el trabajo, el transporte; todo movimiento como las rutinas y trayectorias que generan experiencias. (Jirón & Imilan, 2014). Por ello, indican que la movilidad cotidiana relacionada al trabajo, por sobre todo el flexible, genera cambios en la estructuras urbanas y pensamiento de ciudad, principalmente por las formas en que deben adaptarse las ciudades en sus formas de transporte y de ubicación.

Brikman, convergiendo con Jirón e Imilan, indica que las formas de estudiar la movilidad en términos de origen-destino o pendulares, no son suficientes, también es necesario identificar otras externalidades que puedan estar presentes dentro de la ciudad que afecta a los individuos. Y es en este caso que en una investigación analiza la segregación desde la movilidad cotidiana. Esta perspectiva pone énfasis en la localización de los territorios y para determinar si existe o no segregación en la ciudad, en su caso la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, utiliza la movilidad cotidiana. Plantea que la localización moldea prácticas de movilidad cotidiana a partir de habilitar o restringir determinado uso de la ciudad y sus beneficios (Brikman, 2021). Brikman indica que es necesario complejizar el término de movilidad cotidiana, porque en él, la localización genera segregación a través de distintos modos de habitar, que terminan expresando accesos desiguales a las externalidades positivas distribuidas desigualmente por la ciudad (2021).

En esta misma línea de configuración de la ciudad, de lo urbano y lo territorial, es que Dureau, Giroud y Lévy (2021), en su interés en mostrar las movیلidades a través de los desplazamientos, indican que estos son un medio para realizar alguna actividad localizada en el espacio y el tiempo (2021, p.211). Se tiene en consideración el área geográfica al igual que menciona Brikman, las prácticas de movilidad cotidiana distintas generan accesos desiguales a externalidades positivas distribuidas desigualmente en la ciudad (Brikman, 2021, p.113). En el caso de su investigación, fue realizada en asentamientos informales con distintas ubicaciones donde unos se ven más segregados que otros en términos de accesos. Sin embargo, lo que falta es información sobre dimensiones de la vida de los individuos (su trayectoria residencial o su experiencia de desplazamiento cotidiano, por ejemplo) que permita entender los comportamientos de movilidad cotidiana en relación con otras formas de movilidad (Dureau, Giroud, & Lévy, 2021, p.221).

Los autores mencionados plantean puntos de coincidencia, principalmente la *lugarización* es fundamental para comprender las movilidades urbanas, los estudios de los distintos autores proponen formas de investigar la movilidad cotidiana urbana a través de líneas de estudio como lo son el trabajo, la segregación, informalidad y la lugarización a través de distintas metodologías.

Jirón e Imilan (2015) utilizan la etnografía para estudiar a la movilidad cotidiana, realizan un seguimiento de distintas personas que tienen un trabajo flexible, a través de la encarnación de las prácticas de movilidad podemos detectar los significados específicos que estas prácticas proporcionan a los viajeros diarios y observar cómo las diferencias sociales pueden reconocerse en/a través de los cuerpos de los viajeros. El seguimiento implica acompañar a los participantes en su viaje diario desde que salen de sus casas hasta que consideran que su viaje ha finalizado. Los viajeros fueron acompañados en sus actividades cotidianas desde el inicio hasta el final de su rutina diaria. (2015). Como resultados se obtienen observaciones en torno a los distintos modos de trabajos flexibles que realizaron el seguimiento, identificando conceptos claves para el estudio que son la experiencia de los espacios, el transporte, la precariedad laboral, los lugares de trabajo disperso, los horarios laborales, y la capacidad de agencia de trabajadores. Además, el trabajador se ve afectado por la constante negociación que tienen que tener los empleados entre el tiempo, espacio, jornada y lugar de trabajo. El segundo, La planificación urbana (en transporte, infraestructura e inversión) no contempla la forma de producción del trabajo flexible, por ello se vuelve insuficiente. (2015).

Brikman (2021) por su parte, realiza una estrategia de metodología cuantitativa, comparativa y multiescalar. Desde un nivel macro y un nivel micro analiza las prácticas de movilidad de dos asentamientos informales de distintas zonas de Buenos Aires. Donde analizan las posibilidades de los territorios en disponibilidad de servicios y equipamientos y además las prácticas de movilidad

obtenidos de encuestas en vía pública (2021). Desde la mirada micro, quieren encontrar los elementos comunes y diferentes que tengan esos asentamientos, y desde la perspectiva macro de la investigación, se busca describir el capital físico que componen los desplazamientos de las personas de esos asentamientos. La infraestructura urbana. Para elegir los asentamientos, Brikman elige dos que tienen diferencias de ubicación, por lo tanto, un capital físico diferente para analizar la segregación.

El trabajo investigativo de Dureau Giroud y Lévy (2021) para observar los desplazamientos proponen tres tipos de enfoques: (1) Preguntas sobre los desplazamientos efectuados; (2) Preguntas sobre las actividades practicadas y la localización de dichas actividades y (3) Preguntas sobre el uso del tiempo (en rangos de 5 a 15 minutos). Concluyendo, que es necesario combinar dos tipos de estrategias metodológicas, la de una encuesta por individuo y otra que es la observación en el sitio. Además, mencionan el uso del GPS, y que dicha metodología requeriría más investigación. (2021)

La movilidad presenta desafíos, para Georgina Insunza (2017) se relaciona con los signos de la pobreza y la segregación, por su falta de accesibilidad, altos costos, tiempo y relativo aislamiento social de los pobres en las urbes. La separación de proyectos privados como sociales en las periferias de la ciudad de las zonas céntricas de la ciudad, convierte la movilidad cotidiana urbana en un factor relevante de análisis para la comprensión de las transformaciones en la calidad de vida de la población. (Jirón, Lange y Bertrand, 2010).

1.3 Transporte en la movilidad:

Para Hannam, Sheller y Urry (2006), los avances en las infraestructuras de transporte y de comunicaciones presentan nuevos desafíos para la gobernanza, ya que la movilidad es ahora una dimensión para entender también

relaciones de poder desiguales, donde afectan cuestiones como la vida familiar, la vida educativa, los viajes, migración, desplazamientos con riesgos, etc.

Sheller & Urry (2006) abordan también la “automovilidad” refiriéndose al impacto del automóvil en la formación de subjetividades de género, familiares y sociales. Esto afecta a las redes, barrios urbanos segregados relacionados a una aspiración de modernidad. Esto lleva a otro lado de estudio de las movilidades desde los estudios de consumo, en la sociología industrial y de transporte.

1.4 Movilidad desde una perspectiva de género

La movilidad diferenciada refleja las estructuras, jerarquías de poder y las posiciones de raza, género, edad, clase, tanto a nivel local como global. Según Jirón y Singh (2017), la movilidad no debe estudiarse desde una perspectiva individual, ya que las decisiones de movilidad son interdependientes, según ciclo de vida, edad, conformación familiar, entre otros. Las autoras indican que si se entiende a la movilidad como enfoque y con una mirada de género, da la posibilidad de develar complejidades en el territorio que muchas veces son difíciles de observar desde lo tradicional. En este mismo sentido, Buchely, Castro, Arias-Arévalo y Pinzón (2021) declaran que las mujeres somos amenazadas en el espacio público y eso lleva a inequidades y asimetrías en el juego social.

En la última década, y con la proliferación de los estudios de la movilidad, algunas autoras han sugerido que los estudios de género deben poner énfasis en las relaciones entre varones y mujeres, niñas y niños, y no sólo focalizarse en la historia de mujeres y transporte (Jirón & Singh, 2017). Y, según Buchely, Castro, Arias-Arevalo y Pinzón (2021), “La violencia en las calles genera que las mujeres nos movamos menos, que circulemos solo a determinadas horas, que gastemos más en desplazarnos y que tengamos menos libertad al decidir por donde movilizarnos, entre muchas otras restricciones” (p. 113).

Las ciudades de las mujeres son, a causa del miedo al acoso, más pequeñas, más cortas (porque no pueden transitar de noche, por ejemplo) y sistemáticamente más costosas que las de los hombres. Este costo se hace exponencial cuando consideramos, por ejemplo, la mayor carga de trabajo de las mujeres, teniendo en cuenta sus labores productivas y reproductivas (Buchely, Castro, Arias-Arevalo, Pinzón, 2021, p.114).

2. Fragmentación y diferencias en la ciudad

2.1 Segregación y Fragmentación:

La cuestión de fragmentación y segregación: ambos conceptos aplicados en la ciudad consideran una desigualdad social, existe un “quiebre” entre clases que se puede visualizar en la ciudad principalmente por las condiciones de las viviendas y de la organización de la ciudad.

La segregación, para Insunza (2017), además de ser un reflejo de las desigualdades sociales, se relaciona con los procesos sociales y la movilidad social. Ahí tienen una gran proximidad física entre los espacios residenciales de los diferentes grupos sociales, hay también una homogeneidad social de las unidades territoriales que pueden estructurar una ciudad o la concentración de grupos sociales en zonas específicas de una ciudad. Insunza (2017) retoma también dentro de la movilidad urbana, que la fragmentación se da también con el desarrollo inmobiliario, que genera esquemas fragmentados y dispersos de urbanización.

Como efectos de la segregación, Carrión (2008) afirma que la segregación residencial crea barreras de diferenciación que conducen a la desigualdad y, por tanto, también, inducen a la violencia. Principalmente por inducir a realidades inequitativas que aumentan la percepción de inseguridad, de sus estereotipos de estigmas, revancha social y vandalismo.

Pablo Mansilla y Paola Jirón (2014), retoman las consecuencias del urbanismo fragmentador, pero en la vida cotidiana de los habitantes, en el caso de Santiago de Chile. Tomando como noción que la fragmentación permite describir lógicas de separación, extensión y nuevas fronteras urbanas, que establecen distinciones entre los diversos grupos sociales. Para los autores, la fragmentación involucra un fraccionamiento cerrado con relativa autonomía y aislamiento espacial. *Las separaciones se dan entre ciudad fragmentada de ganadores y de perdedores, territorios iluminados y oscuros* (p.8).

Para Molinatti (2013), la segregación residencial corresponde a “*una forma espacial y arquitectónica de la ciudad que se retroalimenta de un tipo de interacción social que contribuye poco a la conformación de relaciones sociales más inclusivas, justas y democráticas*” (p.67) Esto por la conformación de barrios con perímetros cerrados.

Márquez, condiciona a la segregación como una consecuencia de la fractura urbana delimitada por fronteras, muros o rejas que se naturalizan en la ciudad. Eso corresponde a una segregación residencial, las clases sociales viven de forma más “acorralada”, en términos de la autora creando para algunas clases lo que es la visión de “ciudad soñada” (2017).

3. Desigualdad urbana

Los procesos de urbanización constituyen un proceso global complejo que involucra distintos factores desiguales en la configuración de las ciudades. Este desarrollo no se distribuye de forma equitativa, y no sólo se limita a la distribución inequitativa de recursos, también influye en las relaciones sociales en el entorno urbano (Dammert, 2019).

Estas desigualdades se hacen visibles en fenómenos concretos, generando consigo diferentes características y consecuencias que se expresan en la cotidianidad de la vida urbana. Una de sus principales expresiones es la

segregación residencial, visible a través de los modelos cerrados de habitar. La adopción de este tipo de diseños de barrios cerrados forma parte de estrategias de expansión de la oferta inmobiliaria. Según Galván y De la Torre (2023), este proceso de diseño de barrios ha propiciado que la segregación residencial se manifieste en función del nivel socioeconómico, produciendo una diferenciación espacial entre familias que se expresa tanto en su capacidad adquisitiva como en el lugar que ocupan dentro de la ciudad.

En términos más específicos, es necesario destacar dos dimensiones objetivas de la segregación residencial, tal como lo plantean Sabatini et al., (2001). En primer lugar, la inclinación de los grupos sociales a concentrarse en ciertas áreas de la ciudad; en dónde se expresan factores estructurales relacionados con la oferta inmobiliaria y el tipo de ingreso. Y en segundo lugar, la conformación de sectores o barrios con un alto grado de homogeneidad social, es decir espacios en dónde habitan grupos que comparten ciertas características socioeconómicas específicas, lo cual acentúa las dinámicas de desigualdad. Los condominios son el claro ejemplo de los modelos cerrados de habitar y de esta idea de concentración en algún área de la ciudad, es por medio de elementos físicos como muros o portones que se refuerza esta idea de distanciamiento. “La característica urbano-arquitectónica del muro en materialidad, dimensiones, accesos principales y diseño, entre otros, posibilitaría la representación y comunicación de la identidad de clase, prestigio y/o status que él mismo oculta” (Rosenmann, 2017, p.83). Es así como los muros no sólo cumplen una función de separación de espacios, sino también una forma de limitar diferencias, establecer estatus y jerarquías territoriales en las formas de habitar.

Otra de las consecuencias latentes de la desigualdad urbana, se proyecta a través de los efectos de movilidad y accesibilidad, representados por los desplazamientos socio - residenciales de las personas. Para Bayona (2014) el crecimiento de la movilidad cotidiana es también por los precios de las

viviendas, que tienden a ser más asequibles para los más jóvenes y que se ven en la obligación de moverse a otros lados de las metrópolis, algo que tiende a aumentar la desigualdad social. Esto se puede ocasionar por una desconexión cotidiana entre las distintas clases sociales o, por una falta de espacios compartidos, Moreno et al., (2021) destacan que el grado de accesibilidad está estrechamente vinculado al desplazamiento de las personas, la cuál depende de las condiciones socioeconómicas y la conectividad que ofrecen los distintos territorios. Es un desplazamiento presente en la cotidianidad, según destaca Rodríguez (2008) esta movilidad se liga con aspectos laborales como las ofertas y el mercado, las cuales configuran los desplazamientos. Quienes habitan en zonas con menos oportunidades y servicios de tipo laboral, son quienes más se desplazan en búsqueda de mejores condiciones, lo cual profundiza las dinámicas de desigualdad.

4. Crecimiento urbano

El crecimiento urbano constituye un proceso constante y propio de la urbanización contemporánea que implica cambios en el uso del suelo a raíz del crecimiento de la población. Según Oropeza y Leyva (2020) hablamos de crecimiento urbano cuando se modifica el uso del suelo para propósitos de equipamiento, servicios o áreas de vivienda proporcionadas a una población en específico. En este sentido, el crecimiento se manifiesta en la expansión planificada o irregular de las ciudades, implicando diversas causas y características dependiendo del contexto territorial en el que se produce.

Los procesos de globalización, expansión y reestructuración han tenido un papel clave para entender este fenómeno, según Sassen (2011) la globalización ha establecido que el concepto de lo urbano se reinterprete desde una asociación de concentración, tanto poblacional como de urbanización para redefinirse en función de estructuras socioespaciales diversas y fragmentadas. A estos factores se suman también el aumento de la esperanza de vida, los

procesos migratorios y el crecimiento demográfico, los cuáles han sido causas y fenómenos primordiales del crecimiento urbano. Desde la perspectiva teórica desarrollada por Burgess (1925) se plantea que las ciudades tienden a expandirse en función de dinámicas y presiones externas que no confluyen de manera homogénea. A través de su modelo de los círculos concéntricos (The Loop), Burgess (1925) sostiene que el crecimiento urbano en las ciudades se produce desde un centro hacia la periferia, condicionado por procesos diferenciados de expansión y de uso de suelo, los cuáles generan una estructura urbana segmentada.

En América Latina, las causas del crecimiento han estado profundamente influenciadas por lógicas capitalistas y modelos neoliberales, al urbanizar zonas que antes no lo estaban. Ducci (1998), plantea que se responde a estas lógicas al incorporar políticas de crecimiento en espacios periféricos, bajo las características de ser terrenos en menos valor, generando que sean menos atractivos o que conlleven complicaciones.

Las formas en que se estructuran los suelos son un elemento clave en el crecimiento urbano, “se trata de un proceso dinámico de cambio en el uso del suelo el cuál no se detiene desde el origen de las ciudades” (Bernal et.al, 2022, p. 436). Cada urbe adopta formas en el uso del suelo, dependiendo de contextos históricos y sociales que dan lugar a diversas formas de crecimiento.

Tanto para Sanabria & Ramírez (2017) como para Burneo & Ordóñez (2023), las formas de crecimiento urbano se pueden presentar de formas estructurales diversas, destacando tres tipos de manifestaciones principales: Por dispersión, horizontal y vertical.

4.1 Crecimiento urbano por dispersión

Es el tipo de crecimiento urbano más presente en la sociedad moderna, sus características se centran en que es un crecimiento discontinuo y que se

genera fuera del límite urbano, es decir, en las periferias de las ciudades. Tiende a producir una discontinuidad entre las nuevas y antiguas formas de las lógicas de urbanización, ya que como bien plantean Usach y Freddo (2016), esta modalidad no sólo obedece a nuevas dinámicas o preferencias locacionales de la población y del empleo, sino que también se vincula con patrones históricos de expansión urbana. En muchas ciudades la dispersión urbana ha sido la forma tradicional de crecimiento, siguiendo una distribución fragmentada de actividades productivas, lo que vincula a mayores desplazamientos y una reproducción de las lógicas de segregación.

4.1.1 Crecimiento urbano horizontal

Ante el crecimiento de la población las ciudades también aumentan de tamaño. Esta modalidad también conocida como “Urban sprawl”, ha sido descrita por Schuster et al., (2024) como una expansión dispersa, acelerada y alejada del núcleo central de las ciudades. A diferencia de otros tipos de crecimiento, este modelo se desarrolla en zonas que previamente no estaban urbanizadas, haciendo un mayor uso del suelo con construcciones de mayor extensión.

Como todo crecimiento urbano también presenta sus consecuencias, al ser zonas de las ciudades que están algo alejadas y no contar con todos los servicios requeridos al no estar completamente expandidas del todo, genera un mayor desplazamiento cotidiano de las personas dada la diferencia de distancias entre los sectores habitacionales y los centros de servicios

4.1.2 Crecimiento urbano vertical

Refiere al crecimiento arquitectónico hacia arriba en las ciudades, mediante la edificación en altura. Este tipo de desarrollo surge como una respuesta a las problemáticas derivadas a la falta de suelo urbano y el aumento sostenido de la densidad poblacional, lo que a su vez permitiría optimizar el uso de suelo disponible, para incorporar, dar solución y cabida a otros programas acordes al contexto (Pumarino, 2017).

Pese a ser una estrategia de rapidez ante el aumento de la densidad poblacional, también supone diferentes desafíos y problemas urbanos. Para Gehl (2014) la edificación en altura deja de lado la cohesión, debido a que el crecimiento vertical no promueve espacios para la interacción. Lo cual, debilita la generación de interacciones y relaciones cotidianas entre grupos y el entorno común. A ello, se suman los problemas asociados a la movilidad y congestión frente a la alta concentración de personas que residen en un mismo barrio vertical, generando aglomeración y mayores tiempos de desplazamiento.

A estas modalidades de crecimiento, se suman también fenómenos específicos que se han expandido en las últimas décadas y forman parte del crecimiento urbano.

4.2 Condominios cerrados

Los condominios cerrados se han consolidado como uno de los proyectos inmobiliarios más recurrentes. De acceso cerrado y controlado, han tenido un notable crecimiento, según Hidalgo et al., (2003) se estructuran de diversas maneras en el espacio urbano residencial, y cada una de estas modalidades involucra aspectos del crecimiento urbano, ya sea por medio de extensiones de la infraestructura o al hacer mayor uso de los espacios al interior de las ciudades.

Desde la mirada de la sociología urbana, diversos autores refuerzan la idea de que los condominios cerrados contribuyen a la segregación urbana. Esto, al agrupar a la población en función de su nivel económico (Moura 2016; Roitman 2004). En este sentido, los condominios cerrados no sólo representan un modelo de vivienda y habitabilidad, también son parte de un modelo de fragmentación territorial.

Molinatti (2013) abarca la idea de los condominios, pero aquellos que se encuentran localizadas en zonas más periféricas, que posibilitan hablar de una suburbanización de las elites y las clases medias. *“La adopción del diseño de*

barrio cerrado (countries) como estrategia de expansión de la oferta inmobiliaria para los sectores más pudientes de la sociedad” (p.89)

4.3 Ciudad dual

La ciudad dual, es el resultado de una división entre sus habitantes a raíz de una estructura económica y social polarizada. Desde una perspectiva urbanística, el efecto de esta dualidad son ciudades que tienen un crecimiento disperso y divisorio (Valenzuela et al., 2018).

Una de las características centrales de las ciudades duales es que impulsan la fragmentación urbana. Dalla & Ghilardi (2012) abordan que la ciudad dual:

La ciudad dual se materializa con la aparición, por un lado, de villas de emergencia o conjuntos de viviendas de construcción estatal y por otro, nuevas urbanizaciones destinadas a familias con ingresos medios y altos, que buscan una mejor calidad de vida; se trata de barrios cerrados y countries (p.7).

Es relevante destacar que las ciudades duales también incorporan una mirada más allá de las diferencias en el tejido urbano. Como bien señala Suarez (2020) “la esencia opuesta de la ciudad dual se refleja en la coexistencia de zonas altamente calificadas con otras de deficiente calidad espacial” (p. 26). Estas coexistencias se evidencian por medio de las desigualdades socioespaciales, la exclusión y la concentración de oportunidades en sectores en específico.

En resumen, la ciudad dual revela las diferencias urbanas que impactan en el entorno, la calidad de vida y la distribución de bienes, accesos y servicios en sectores de la ciudad.

La presente investigación se enmarca en la teoría de las movilidades, principalmente desarrollada por autores como Insunza (2017), Urry (2007), Sheller y Cresswell (2006), que entienden a la movilidad cotidiana como

desplazamiento físico, pero también como fenómeno social que atraviesa por desigualdades y experiencias de habitar el territorio.

Esta perspectiva se articula bien con los enfoques de la fragmentación urbana, trabajado por De Mattos (2010), Márquez (2017) que explican el crecimiento desigual de las ciudades, produciendo centralidades y periferias segregando socio-espacialmente. Y también complementa con la movilidad y el género trabajado por Jirón (2007) y Buchely et al.(2021) que muestra como las responsabilidades de cuidado y las condiciones materiales generan prácticas de movilidad diferenciadas por el género, sexo, edad y estructura familiar. Esto permite analizar las trayectorias de las personas que residen en Placilla de Peñuelas, para comprender la forma en que se reproduce la fragmentación urbana a través de las prácticas de movilidad cotidianas en las personas.

En este marco teórico, se integra la teoría de las movilidades como eje sustantivo, junto con los enfoques de fragmentación urbana, segregación y movilidad con perspectiva de género. Esta articulación permite entender las desigualdades socioespaciales en la ciudad, y también en las prácticas de movilidad cotidiana de los desplazamientos en contextos distintos como lo son Placilla y Curauma.

Capítulo III: Marco metodológico

1. Enfoque Metodológico

El objeto de estudio en esta investigación se centró en conocer las prácticas y experiencias de la movilidad cotidiana en los y las residentes de Placilla de Peñuelas, para esto fue necesario entender cómo las personas se mueven, sus dificultades, facilidades, prácticas sociales, territoriales, etc. Por lo que para abordarla, se utilizó un enfoque inductivo, ya que se buscó comprender las prácticas de la movilidad cotidiana desde la experiencia situada de los mismos sujetos. Además, el diseño flexible en esta investigación permitió que se fuera adaptando de acuerdo con los relatos de las personas, para abarcar las subjetividades sin estructuras rígidas, permitiendo que la investigación se concentre en la complejidad de los relatos y los datos sin imponer un diseño metodológico que no permita ver estos elementos y detalles que se dan en los análisis.

Para lograr los objetivos de esta investigación, se elaboró una propuesta metodológica mixta con carácter cualitativo. Se toma esta decisión porque para lograr los objetivos de la investigación es necesario conocer las experiencias, significados y prácticas cotidianas de las personas que residen en Placilla de Peñuelas y este enfoque permitió obtener ciertos patrones y relaciones entre la movilidad cotidiana de las personas y su relación con la ciudad y la fragmentación urbana

La mixtura de este enfoque buscó enriquecer el análisis combinando complementariamente dos técnicas: Entrevistas semiestructuradas; y sombreado (shadowing), incluyendo el registro en cuaderno de campo como herramienta para documentar las observaciones, interacciones con su entorno, y también las conversaciones con los entrevistados.

2. Técnicas e instrumentos de información

Las entrevistas semiestructuradas fueron considerando principalmente preguntas claves que permiten considerar los objetivos de la investigación más la presentación y dispersión de la discusión. En la entrevista se intenta lograr conocer las trayectorias cotidianas que tienen las personas en su rutina semanal, sus percepciones sobre las mismas, sobre la ciudad, sobre la movilización, así como considerar la adaptación del relato para lograr llegar a temas como el género, labores de cuidado o el lugar de residencia.

El sombreado permite estar situados en el desplazamiento de las personas, en el mismo espacio y observar las subjetividades y uso del espacio durante sus rutinas cotidianas. El uso de esta técnica permite “sumergirse profundamente en la observación de una práctica estando presente” (Jirón, 2012)

3. Muestreo

Dado el enfoque cualitativo de la investigación, se optó por seleccionar casos que permitan abarcar una diversidad de experiencias cotidianas en la ciudad y localidad de Placilla de Peñuelas, considerando tanto la dimensión social como la territorial de las trayectorias. Para ello, se recurrió a un muestreo teórico, entendido como una estrategia de selección intencional de participantes, que, por los objetivos de este estudio, posibiliten incorporar casos que aportan con información relevante para desarrollar y profundizar conforme se avanza el trabajo de campo, pero también para ajustarlo en base a los objetivos de la investigación. El universo está constituido por personas residentes de Placilla de Peñuelas, hombres y mujeres mayores de edad que desempeñan alguna actividad laboral formal.

Para llegar a las personas se utilizó la **técnica de bola de nieve**, que permitió acceder a participantes que cumplían con los criterios establecidos y que no eran de fácil acceso. Esta técnica permitió aprovechar las redes de confianza

que ya existían entre los entrevistados para facilitar la disposición. Además, amplió la diversidad de experiencias para profundizar el análisis cualitativo.

Tabla 1: Perfiles

Pseudónimo	Edad	Género	Localidad	Trabajo	Fecha entrevista	Fecha Sombreo	Integrantes del hogar	Integrantes de cuidado	Vehículo frecuente
Ana	53	Mujer	Curauma	Público	13-ene-25	10-feb-25	2	1	Auto
Jorge	41	Hombre	Placilla	Privada	18-nov-24	22-nov-24	3	1	Micro
Mariana	40	Mujer	Curauma	Público	21-ene-25	23-abr-25	3	0	Micro, Auto
Camila	36	Mujer	Curauma	Público	16-ene-25	11-mar-25	4	2	Auto
Rosa	49	Mujer	Placilla	Público	14-mar-25	03-abr-25	4	2	Micro, Auto
Dante	30	Hombre	Curauma	Privada	20-ene-25	No se realiza.	5	0	Micro

Fuente. Elaboración propia.

Las personas seleccionadas cumplían con los criterios necesarios para la investigación. De las personas seleccionadas para el estudio se les aplicó ambas técnicas, exceptuando a Dante, quien solo se logró coordinar la entrevista que de igual forma fue incluida en la investigación dado el significativo aporte a los contenidos de esta investigación.

Respecto a Tabla 1, la indicación de Localidad corresponde a lo que indican las personas, dónde percibían que ellos viven. Los integrantes de cuidado son todos menores de edad, no hay cuidadores de adultos ni de adultos mayores.

Todas las personas seleccionadas firmaron dos consentimientos informados, uno para la entrevista y el otro para el sombreado (anexo 2 y anexo 3) Además se les cambió del nombre real a un pseudónimo para proteger su identidad.

El proceso de investigación consistió en dos etapas: (1) entrevista semiestructurada y (2) sombreado.

A todas las personas seleccionadas para el estudio se les aplicó las dos técnicas, exceptuando a Dante, en dos etapas:

Etapas 1: entrevista semiestructurada:

La entrevista se realizó en base a una pauta de entrevista semiestructurada (ver anexo 4), cuyo objetivo principal fue primero, dar con el perfil general de la persona, donde indica su edad, sexo, con quienes vive. Luego con la rutina cotidiana general, motivaciones de esos desplazamientos como ocio, trabajo, cuidados, salud, etc. Así como también describir cómo se desplaza, en qué medio de transporte lo hace generalmente y sus percepciones de ello. Para concretarlo, se realizaron en su mayoría encuentros presenciales un lugar más cómodo para las personas entrevistadas, pero también algunos solicitaron que fuera de forma remota.

Una vez iniciada la entrevista, que dura aproximadamente entre 20 a 40 minutos, se presenta la investigación, se habla un poco sobre la misma y luego de ello se entrega el consentimiento informado (ver anexo 3) para ser firmado y luego continuar con la siguiente etapa.

Se inicia con la grabación, en el orden establecido, dejando margen a que las preguntas y la conversación fluya para evitar cambios abruptos, pero siempre orientando la conversación los objetivos de la investigación en sus relatos de las rutinas cotidianas. La entrevista permite que fluya con énfasis en los/as participantes, con lógica flexible, propio de la entrevista semiestructurada. Y al finalizar la entrevista se agradece por el tiempo entregado, así como también se organiza con la persona la segunda etapa que es el **acompañamiento de sombreado**.

Etapas 2: Sombreado.

Se coordina luego el primer *shadowing*, un seguimiento a la persona en su rutina cotidiana y trayectos realizados por la/s ciudad/es como observador registrando todo en cuaderno de campo y también en una aplicación de rutas/trayectos llamada *Ruotingo* y también se agregó otra aplicación de tipo deportiva donde se dejaba el registro de mapa de la trayectoria. En *ruotingo* es donde se registran las horas y los puntos principales de sus trayectos. Los

trayectos también pueden tener registros de fotos o grabaciones en algunos casos necesarias.

Esta técnica consistió en **acompañar a la persona durante parte de su trayecto cotidiano**, durante todo el día, desde que sale de su hogar, hasta que llegan, actuando como una “sombra” que observa sin intervenir activamente. No obstante, en la práctica, mantener un silencio absoluto resultó difícil, ya que muchas veces las personas optan por **compartir de manera espontánea sus reflexiones, preocupaciones y vivencias durante el trayecto**. Estas conversaciones, lejos de interferir, **enriquecieron el proceso etnográfico**, aportando información valiosa sobre los sentidos que las personas atribuyen a su movilidad, las dificultades diarias, la percepción de la ciudad y las estrategias para organizar su día.

El registro de los sombreos se realizó a través de **tres herramientas principales**:

1. Una **aplicación móvil** que permitía trazar las rutas recorridas y mapear los desplazamientos dentro del territorio urbano. En algunos casos hubo fallas técnicas, ya sea por problemas de conexión o de los dispositivos, pero igualmente se logró registrar los trayectos de forma complementaria. Principalmente en las dos aplicaciones mencionadas, la de registro de puntos, y la de registro de trayectoria, en algunos casos no se logra realizar en ambas aplicaciones por las fallas.

2. **Observación directa y toma de notas en cuaderno de campo**, que permitió describir el entorno, las emociones, los tiempos de espera, los obstáculos físicos y las interacciones de las personas durante el trayecto.

3. **Registros fotográficos** (cuando las condiciones lo permitieron), utilizados con criterio ético y con el consentimiento de los/as

participantes, para documentar aspectos del espacio urbano y elementos que ayudarán a comprender el contexto de movilidad.

En esta etapa, los sombrosos tenían sus dificultades, por ejemplo, si la persona indicaba que su jornada ya había terminado, luego iban directo a su vivienda, pero justo ocurrió que decidió ir a otro lado, y como investigador a cargo del sombrero no estaba presente para acompañarlo, se dejaba en claro que eso si lo podía indicar por algún otro medio. En este caso solo ocurrió una vez algo similar, que fue una de las complejidades del sombrero realizado. Sin embargo, el sombrero en casi todos los casos de los entrevistados.

Y para finalizar como el sombrero era estar en relación directa entre investigador y la persona, debía mantenerse con especial atención al tipo de relación asimétrica de la investigación para considerar ese cuidado interpersonal entre ambos. En este caso la investigación tuvo un rol activo, pero también empático con las situaciones dadas, pero sin intervenir ni alterar el curso de los desplazamientos de las personas para tener la perspectiva crítica de las observaciones.

4. Consideraciones éticas

Las entrevistas y las etnografías fueron desarrolladas bajo los principios éticos del trabajo social y académico con las personas, para cuidar su confidencialidad y espacio de respeto y cuidado.

Con cada una de las personas se realizan dos consentimientos informados. Una antes de iniciar la entrevista y la segunda antes de iniciar los sombrosos, se explica detalladamente la investigación y por qué es requerida su participación. Además, se informa los datos de contacto y también sobre el uso de la información.

La confidencialidad es resguardada mediante el uso de los seudónimos en la redacción de la investigación y eliminando datos que permitan identificar a los participantes.

5. Análisis de los datos

Para analizar los datos obtenidos se siguieron distintas etapas complementarias, en primer lugar, se realizó la transcripción de las entrevistas y del cuaderno de campo. Esta organización permitió tener todo más ordenado y legible en el caso del cuaderno de campo. Ahí se incorporaron las observaciones que fueron realizadas en terreno de cada una de las seis personas.

Luego se realizó la lectura de las transcripciones para identificar elementos relevantes tanto de las entrevistas como las del cuaderno de campo, fueron fundamentales para la recogida de los datos, la forma también en que los datos del cuaderno de campo fueron anotados permitió entender lo que fueron las opiniones de las personas, las observaciones del entorno, las observaciones de las interacciones y las propias de la investigación.

La codificación se realiza a través de una matriz de análisis donde se asignan categorías y subcategorías que fueron definidas de acuerdo al marco teórico, como los motivos, el medio de transporte, género, territorio y fragmentación, pero también algunas que fueron emergiendo del trabajo de campo y entrevistas como los condominios privados, la seguridad, las interacciones en los trayectos.

Finalmente se realiza una triangulación entre las entrevistas, observaciones del sombreado y notas del cuaderno de campo. Esto permitió contrastar las prácticas observadas y reforzar la validez de los resultados para comprender las dinámicas de la movilidad en Placilla de Peñuelas, así esto permitió vincular las trayectorias, experiencias de los/as participantes con los enfoques de movilidad y fragmentación urbana.

Capítulo IV: Análisis de información

En este capítulo se tiene por objetivo analizar los hallazgos obtenidos a partir del trabajo de campo que se desarrolló en Placilla de Peñuelas a 6 personas residentes. Esto considera a las entrevistas semiestructuradas y los sombreos. Este análisis se realiza en base a los objetivos específicos de la investigación, lo que permite que se articulen los conceptos y la relación con la movilidad cotidiana, la fragmentación y las desigualdades socioespaciales.

La movilidad cotidiana en Placilla de Peñuelas fue investigada a través del trabajo de campo realizado así también como las entrevistas iniciales a personas residentes de la localidad. Se identifican distintos elementos que permiten comprender las trayectorias y los sentidos que las personas que viven en la zona les dan a sus desplazamientos de forma recurrente y cotidiana.

1. Entrevistados:

Antes de comenzar con el análisis en base a los objetivos, primero está la construcción del perfil de los entrevistados, considerando lo más general obtenido principalmente de los sombreos y entrevistas.

a) Jorge:

Es un hombre adulto, padre de un niño pequeño, el cual cría junto a su pareja que también trabaja en el centro de Valparaíso, como lo indica en el trayecto del sombrero. Utiliza únicamente la micro y camina para llegar a distintos sitios. Los cuidados de su hijo son divididos, pero generalmente él es quien lleva en la mañana a su hijo al jardín que se encuentra en el sector de Curauma, a unos 25- 30 minutos caminando de su vivienda. Como es un niño el tránsito en la micro a veces es mucho mejor opción, aunque indica que de igual manera se demora lo mismo que caminando, ya que en la espera y que la micro pare para llevarlos es eso mismo

“¿Como cuánto más o menos te demoras al jardín de tu hijo en micro y cuanto te demoras buscando a tu hijo caminando?”

E: A ver, es que es relativo porque ese como un círculo vicioso podría decir porque caminando me puedo demorar no sé, por decir 30 minutos, un número. Pero esperando la micro a veces te podí demorar casi lo mismo porque esperando que pase la micro que corresponde” (Jorge, entrevista, 2024)

Figura 3

Entrada a blocks de vivienda

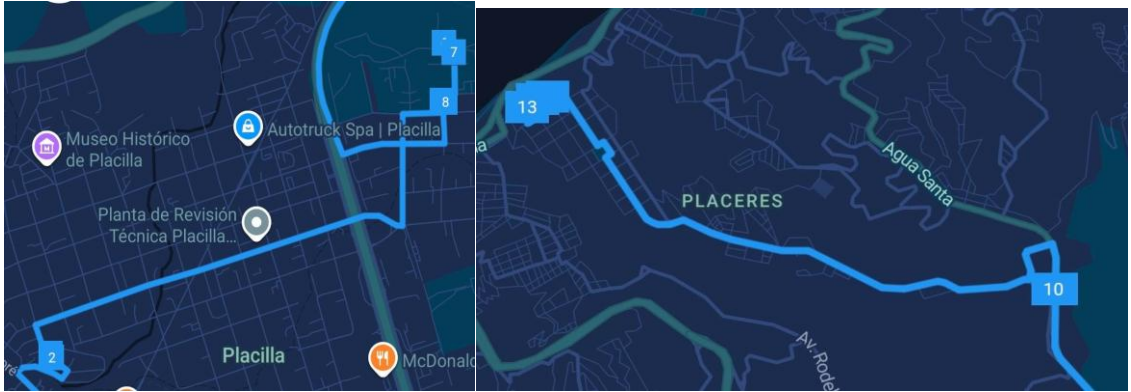


Elaboración propia.

La entrada es de tierra, a pesar de que hay otra entrada a los blocks desde lo alto, por una calle pavimentada, Jorge opta por esta ruta ya que la micro lo deja más cerca y es menos lo que tiene que caminar.

Figura 4

Aplicación de Rutas: Jorge



Elaboración propia. Aplicación *Ruotingo*.

En el punto 10 marcado por el mapa, es una de las paradas principales de Jorge, que es donde realiza el cambio de locomoción directa, de la micro 402 (Placilla-Viña del Mar-Concón), toma una de Placeres, para llegar a su lugar de trabajo ubicado cercano a la Universidad Técnico Federico Santa María en dicho cerro. El indica:

“Yo ya me acostumbré, pero aquí se ve mucho más que en otros cerros el tema de las micros más llenas, así como casi colgando” (Jorge, entrevista, 2024).

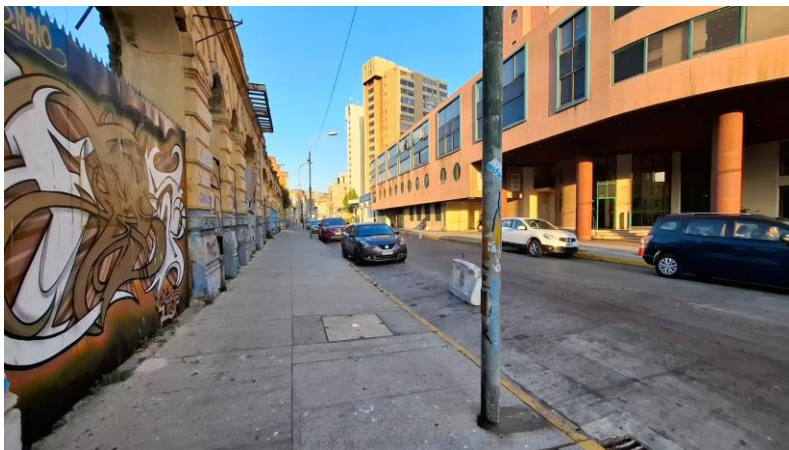
Finalizando, el núcleo familiar de Jorge debía mantener un margen de flexibilidad constante por los cuidados de su hijo, había una organización familiar siempre en torno a los cuidados. Donde tanto padre como madre estaban activos en ese rol. Jorge, iba siempre a buscar a su hijo por su facilidad con el horario laboral. Jorge, además como observación en el sombreado, se hacía de conocidos rápidamente, ya que, durante la mañana, logró reconocer y conversar con el mismo chofer de micro con el que se iba todos los días, y el chofer le daba indicaciones de los horarios y eso a él le facilitó el transporte.

b) Ana:

Ana es una mujer que vive con su hija de 17 años, ella vive en un condominio cerrado con caseta de guardia. Su hija va a colegio privado dentro de Curauma y se moviliza únicamente en auto desde que se divorció. Antes requería estar dependiendo de su exesposo. Ella indica durante el sombreado que muchas veces en su vehículo pasa a buscar a amigas de ella que viven dentro de Placilla para bajar al centro de Valparaíso que es su zona de trabajo donde estaciona a menos de una cuadra de su trabajo.

Figura 5

Lugar donde estaciona el vehículo Ana

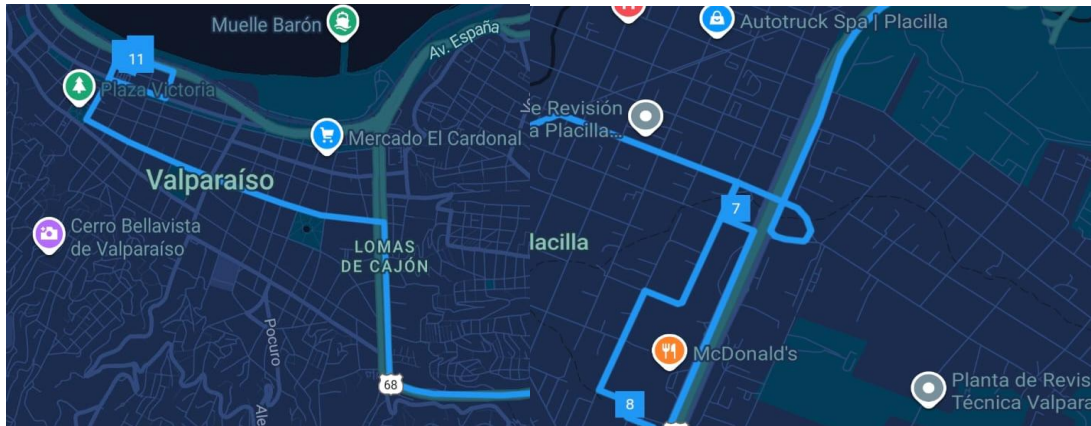


Elaboración propia

Ella indica que tiene una buena calidad de vida, participa de actividades recreativas como ir al gimnasio, ubicado también en Placilla de Peñuelas, puntualmente en Curauma hacia la ruta 68. Durante los fines de semana ella opta por salir idealmente a Viña del Mar.

Figura 6

Aplicación de rutas Ana



Elaboración propia. Aplicación *Ruotingo*.

Los desplazamientos que realiza ella son solo los de vehículo, ya que sus desplazamientos a pie no los realiza en distancias muy largas, va en auto propio a todos lados, y deja siempre estacionado cerca. Es rara la ocasión que se desplaza lejos de su vehículo.

En términos de seguridad, ella realiza comparaciones constantes con Valparaíso, donde menciona que prefiere siempre “andar arriba” (Ana, sombrero, 2025) refiriéndose al sector de Placilla de Peñuelas.

Algo interesante de Ana, obtenido durante el sombrero es que las redes de contacto que tiene durante sus desplazamientos son importantes, su hija transita por lo mismo, en el sentido que comparten vehículo con más gente para apoyar en esos desplazamientos, en la crianza y cuidados en ese caso.

c) Mariana:

Mariana de 40 años, vive con su hija y su pareja. Vive hace 14 años en el sector y usa frecuentemente el transporte público, aunque en su caso, eso varía mucho de acuerdo con distintos factores.

Figura 7

Entrada condominio Mariana



Fuente. Elaboración propia

La zona donde viven corresponde a un condominio, una calle cerrada con portón de seguridad donde hay al interior aproximadamente 20 viviendas. No cuenta con caseta de seguridad ni cámaras.

Ella sale temprano de su vivienda para tomar micro o colectivo, en sus palabras “*lo primero que pase*” (Mariana, sombrero, 2025) para tomar esto camina desde su vivienda hasta el paradero.

Figura 8

Zona donde Mariana camina de hogar a paradero



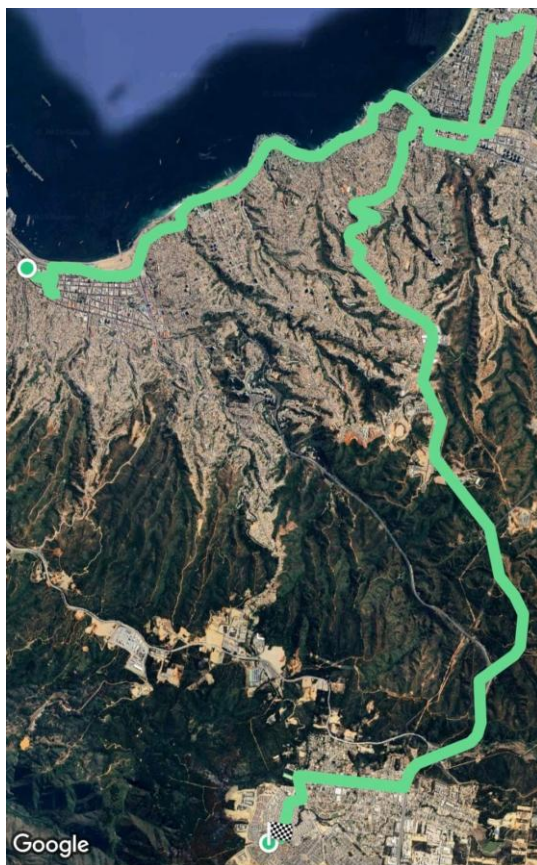
Elaboración propia

Lo interesante del caso de Mariana, es que no siempre es la misma ruta, ya que algunos días comparte vehículo con una compañera de trabajo, que la lleva hasta el centro de Valparaíso. Pero todo depende del “*cupo*” de este vehículo, ya que algunas veces esa compañera debe dejar a más personas familiares, entonces coordinan la noche anterior.

Además, otro punto considerable es la intención de movilizarse lo que más pueda a pie, siempre y cuando su tiempo lo permita.

Figura 9

Recorrido Mariana



Elaboración propia. Aplicación de running.

El día del sombrero, Mariana tuvo que visitar distintos sectores para trámites, primero en Valparaíso por la zona de Avenida Brasil, luego en dirección

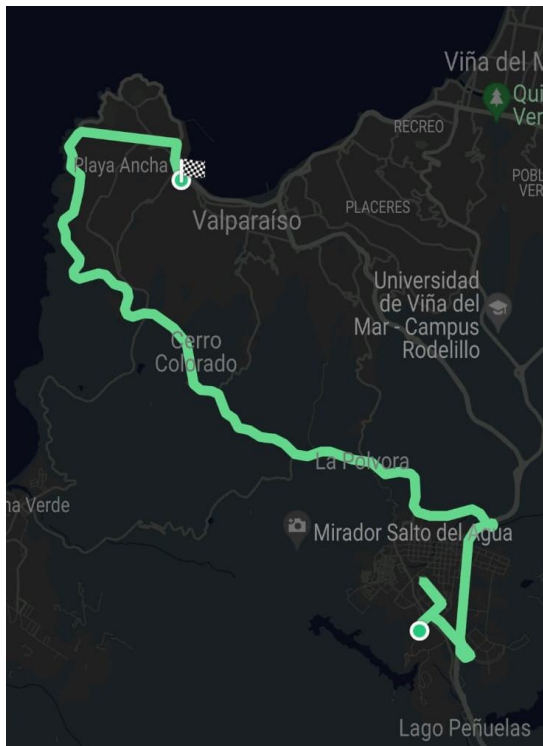
hacia Viña del Mar, por motivos de salud y luego ahí tomar micro hasta su hogar, donde además se baja varias cuadras antes del paradero cercano a su vivienda para caminar y comprar pan.

d) Camila:

Camila tiene 36 años, tiene dos hijos menores de 10 años. Su desplazamiento es principalmente en vehículo particular que maneja su pareja, tanto para ir al trabajo, dejar a los hijos a su colegio y otras actividades. Trabaja en el centro de Valparaíso, cerca de su pareja también.

Figura 10:

Aplicación de rutas Camila



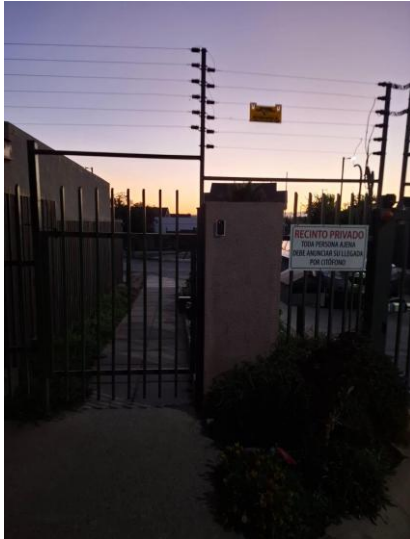
Elaboración propia, Aplicación de Running

Vive en un condominio cerrado, aunque sin caseta de seguridad. Al interior se encuentra una plaza pequeña. El condominio ubicado en Curauma queda

alejado de zonas donde hay paradas de transporte público. Solo se llega en auto o caminando.

Figura 11

Entrada condominio

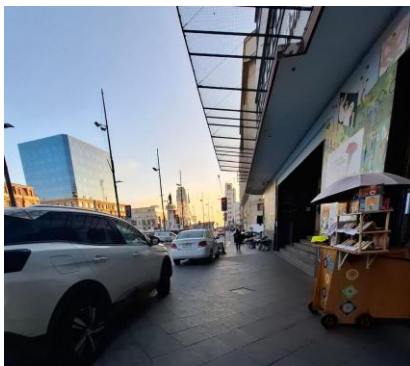


Elaboración propia

Al ir a dejar a sus hijos, a un colegio privado en Curauma, toman la ruta La Pólvara para llegar a su lugar de trabajo, donde estacionan el vehículo frente a su edificio de trabajo.

Figura 12:

Lugar de trabajo y estacionamiento vehículo



Elaboración propia

Ella no sale de su lugar de trabajo, sólo su pareja para ir a buscar a sus hijos al colegio en Curauma los lleva a su trabajo y luego algunos días van hacia Placeres por clases de karate y si no, directo a su hogar.

e) Rosa

Rosa, una mujer de 49 años, dos hijos menores de edad, es de Placilla y trabaja en Valparaíso y sus hijos van a una escuela en uno de los cerros de Valparaíso.

La zona donde vive Rosa es una avenida por donde hay mucho tráfico, micros y servicios, corresponde a la zona de Placilla, pero muy cercano también en límites a lo que corresponde a Curauma. Junto con sus hijos salen durante la mañana mientras aún está oscuro, primero pasan al trabajo de ella ubicado en sector puerto de Valparaíso a dejar sus implementos de trabajo, compran desayuno y luego van en auto hacia el colegio ubicado en Cerro Cárcel. Ahí estaciona el vehículo y baja nuevamente a su trabajo en micro.

Figura 13

Paradero y lugar de la escuela hijos Rosa



Elaboración propia

En este paradero ella toma la micro para volver a su trabajo. Y el vehículo de ella lo deja cercano también al colegio de sus hijos.

Figura 14:

Bajada para ir a trabajo Plaza Echaurren



Elaboración propia

Cuando sale de su trabajo se dirige generalmente directo al colegio a buscar a sus hijos y realizar el trayecto, luego pasa a Placilla a su vivienda, donde compra generalmente cerca de ella.

“Si tiene que ir a comprar lo hace generalmente al líder, en auto. Pero si es poco compra en los negocios cerca a pie” (Rosa, sombrero, 2025).

f) Dante

Dante tiene 30 años y trabaja en Valparaíso, con él no se logra coordinar para un sombrero, pero se mantiene la entrevista realizada por su importancia académica para esta investigación. No posee hijos ni vive con personas a su cuidado. Sus motivos de desplazamiento corresponden principalmente a trabajo y ocio, de vez en cuando,

El vive hace 20 años en la localidad, en el sector Curauma. Actualmente vive en un pasaje cerrado, donde las mismas personas se pusieron de acuerdo para hacer el portón ya que antes estaba abierta la calle. No vive con ningún menor de edad.

Sus motivos para movilizarse se basan en lo laboral y el ocio, pero principalmente en sus formas de

2. Motivos para movilizarse

En el análisis realizado, se evidencia que existen diferencias importantes en los motivos para movilizarse, tanto hombres como mujeres y también por edades. En el caso de los hombres, si bien uno de ellos está al cuidado de un menor de edad, su movilidad consta de ir a trabajar y luego encargarse de sus labores de cuidado en conjunto siempre a su pareja.

“Mi pareja lo va a dejar y yo lo voy a buscar” (Jorge, entrevista, 2024)

Pero en su caso, también depende de redes de contacto de la madre, la hermana de ella es quien a veces debe retirar a su hijo en el jardín si es que alguno de los padres no puede, eso ocurrió el día del sombrero, donde tuvo que pasar a buscar a su hijo al sector de Nuevo Placilla, donde vive su cuñada.

“A las 16:20 sale de su lugar de trabajo y a las 17:45 llega a la casa de su cuñada a buscar a su hijo” (Jorge, sombrero, 2024)

El otro hombre que realiza la entrevista es Dante, como se menciona en su perfil, él no tiene labores de cuidado, su movilidad se determina únicamente por lo laboral. Vive con sus padres y hermanos entonces generalmente no es quien se encarga del transporte o de las compras.

Me voy de la casa y de ahí voy caminando hacia Obispo Valdés, ahí ya tomo la locomoción. Llego directamente al trabajo (...) Si salgo después de las

siete, si como a las ocho, ya ahí tengo que caminar a la Plaza Victoria. Tomo la micro ahí donde se pone la micro o tomo un colectivo” (Dante, entrevista, 2025)

Por el contrario, las mujeres, que en varios de los casos son cuidadoras y madres de menores de edad, su movilidad involucra directamente los cuidados, y sus destinos eran motivo de eso.

Sin embargo, el análisis evidencia que estas diferencias no involucran el sector donde viven. Pero si, los destinos y la cantidad de desplazamientos afectan, en el caso del Jorge y Rosa, ambos del sector de Placilla, la cantidad de paradas y distancias recorridas que realizan siendo cuidadores, son mucho más de las que realiza una mujer que se moviliza solamente por Curauma.

“Se mueve por la ciudad únicamente por sus hijos. Sus compras las realiza por aplicaciones para su casa, y si sale a comprar es cuando le falta algo a ellos. En el trayecto del colegio a su trabajo (am) dice que está acostumbrada a ese desplazamiento” (Rosa, sombrero, 2025)

Respecto a los cuidados hay mucho que decir, la importancia de la autonomía en las mujeres adultas que cuidan a sus hijos se les hace fundamental, en torno a las entrevistas todas hacen una leve mención a que sus parejas fueron quienes manejaban el vehículo principal familiar, lo que condiciona a una dependencia de la movilidad en torno a lo que ellos hagan.

En el caso de Camila, ella no maneja, tampoco tiene vehículo propio, pero si su pareja quien es la que la lleva tanto al trabajo como a otros lugares de esparcimiento como son sus hobbies y los de sus hijos. Su vida rutinaria se organiza también dentro del vehículo, sus siguientes movimientos, sus comidas, sus horarios, sus deberes, etc.

“Por ejemplo, yo siempre salgo en vehículo. Sergio me lleva, yo no manejo. Es muy poco probable que ande sola” (Camila, 2025)

Para esto, Jirón indica:

“Donde puede suponerse que las mujeres ganan independencia, el “saber manejar” puede resultar esclavizante dado que sus experiencias cotidianas pueden estar mayormente pautadas para facilitar la movilidad de los demás (llevar a otros)”. (2017, p. 16).

En ese caso la dependencia al vehículo privado es mucho mayor, las mujeres entrevistadas adaptan sus recorridos a los horarios escolares, cercanía de servicios y la necesidad de acompañar a otros.

“En ese tiempo estaba casada entonces mi exmarido me movía para todas partes” (Ana, entrevista, 2025)

Para esto, en ese caso, Ana hace una reflexión en torno a la autonomía, considerando su experiencia dependiendo de su exmarido, considera que su hija, actualmente de 17 años debía aprender a manejar.

“Su hija de 17 años hará curso de manejo. Lo considera necesario para no depender de nadie y por seguridad de ella misma” (Ana, notas cuaderno de campo, 2025)

Las trayectorias que tienen las mujeres combinan múltiples destinos en un mismo día, la movilidad de las mujeres se concentra en su sector de residencia, pero la oferta de servicios amplía el desplazamiento hacia Curauma. Un punto de vista importante es que muchas veces el tener o no vehículo particular si define el tipo de movilidad, porque tienen mayor flexibilidad temporal para realizar sus desplazamientos, sin embargo, la sobrecarga es mayor.

Otros motivos de movilización son la salud, en los hallazgos obtenidos, se hace la pregunta directamente por su uso de la salud pública y privada. La mayoría de los casos indican que recurren más a la salud privada con excepción de Jorge.

“¿Usted frecuenta más la salud pública, más la salud privada? Normalmente la salud privada. Y hay dos centros que voy, como de urgencia, que es la Clínica Valparaíso (...) y un centro médico que está aquí en Placilla” (Rosa, entrevista, 2025).

“Si es dentista o medicina general (...) todo lo hago cerca de mi trabajo o en Placilla (...) Por urgencias me dirijo habitualmente a Viña porque tengo convenio (...) acudo regularmente a la Clínica Reñaca y Ciudad del Mar” (Mariana, entrevista, 2025).

“Hasta al médico voy acá a los centros médicos de acá del sector” (Ana, entrevista, 2025).

La mayoría de los casos usan los centros médicos del sector, exceptuando las urgencias.

Por otra parte, por motivos de educación, los hijos suelen ir a centros educativos dentro de la localidad, exceptuando a Rosa, aunque indican que *“faltan colegios”*, por el aumento de la población. Jirón (2007) plantea que las prácticas de movilidad responden a necesidades funcionales y también a patrones de uso del territorio, condicionados por la localización de recursos. Esto puede explicar de cierta forma el patrón de uso de las personas de Placilla, en el caso de Mariana, ella no tiene hijos menores de edad, sin embargo, su hija ya adulta sí fue parte de este patrón de uso educativo que le dan a la localidad, estudió en Curauma igualmente, así también como la hija adulta de Rosa.

Los habitantes de Curauma suelen dejar todo focalizado en su sector, utilizando ampliamente las ofertas de servicios privados, por el contrario, las personas de Placilla distribuyen sus desplazamientos, aunque también los focalizan, deben moverse aún más por motivos de necesidades.

Estos motivos de movilidad evidencian la centralidad que ha adquirido Curauma, reforzando la fragmentación urbana principalmente por la diferencia de

la oferta de servicios, pero también por el flujo desigual de las personas que transitan hacia ellos.

2. Medios de transporte

Los medios de transporte son un factor determinante en las posibilidades y limitaciones que tienen las personas en la movilidad cotidiana. Se identifican las dos categorías principales que son el uso de autos privados y transporte público. La oferta de transporte público tiene varias limitaciones.

Por una parte, las personas que viven más alejadas de la zona centro de la localidad se condicionan a requerir un transporte privado porque su realidad es que hay una baja frecuencia del transporte público. Las partes más alejadas además de tener menos micros o colectivos se ven afectadas en el sentido que todo el sector más cercano a las zonas de condominios o grandes poblaciones de inmobiliarias hacía sector Curauma, tienen mucho más cerca lo que son los supermercados.

Las problemáticas de la locomoción dentro de la ciudad también tienen sus diferencias de acuerdo con los sectores en los que viven, por ejemplo, la importancia de los microbuses en zonas cercanas al Tranque la Luz a diferencia de la importancia de los microbuses en la zona de Placilla oriente, no es la misma. En varias zonas de Placilla aún no cuentan, por ejemplo, con calles pavimentadas, y tampoco acceso a vehículos privados. Por otra parte, Curauma sí cuenta con casi la totalidad de sus calles pavimentadas, aunque en muchos casos sí quedan muy lejos de las paradas públicas de microbuses, pero también cuentan con más posibilidades de acceso a vehículos privados, principalmente considerando el nivel socioeconómico que requieren para vivir en esas zonas.

Como señalan Fuentes y Pezoa (2017), en ciudades como Valparaíso y Viña del Mar esta situación ha incentivado el crecimiento y desarrollo hacia áreas periféricas como Curauma en Placilla o Montemar en Concón. Este tipo de

crecimiento hacia nuevas zonas responde a la lógica de mercado que transforma el uso de suelo en espacios habitacionales o industriales, en esta línea Avella (2018) subraya que Valparaíso necesitó de zonas como Placilla de Peñuelas para cubrir estas necesidades vinculadas a usos mixtos, tales como la industria, vivienda y servicios de almacenamiento para el puerto.

Jorge, es trabajador y además padre, durante la mañana con su pareja se organizan para ver quien va a dejar a su hijo al jardín, desde su sector que son blocks abiertos, deben caminar hasta el jardín con su hijo aproximadamente 20 minutos, sin embargo, pueden tomar micro, aunque se puedan demorar lo mismo, en condiciones de invierno optan por tomar la locomoción hasta allá.

Su desplazamiento está centrado en el cuidado de su hijo, y condiciona también las redes familiares que tejen, ya que durante la tarde si es que existe algún percance su cuñada va a buscar a su hijo, ya que él trabaja en Cerro Placeres y su pareja en Valparaíso. Las estrategias de cuidados que deben realizar son sobrepuestas a sus desplazamientos, ya que en su caso no tiene vehículo comparte más lo que es el transporte junto a su pareja.

La localidad de Placilla de Peñuelas ha ido creciendo, junto con esto también cambian las experiencias del desplazamiento de personas que viven en la localidad, algunos que viven hace muchos años más evidencian esto mismo, el cambio que ha tenido en términos de transporte.

“La micro pasa mucho, el problema es que vive demasiada gente”
(Mariana, 2025).

“Placilla nuevo tiene una locomoción super mala, solo dos micros”
(Jorge, 2024).

El tipo de transporte que usan las personas también es notorio, es más común que personas que son del sector de placilla utilicen más el transporte público que las personas que viven en Curauma, que tienen a disposición un

transporte privado, ahora bien, suelen optar a veces por usar más el transporte público o caminar.

La precariedad del transporte público y la ausencia de recorridos toman en consideración lo que Ruiz-Tagle denomina “segregación urbana de facto” donde la exclusión no es solo espacial, sino también funcional, que limitan las posibilidades de acceso a la ciudad.

3. Prácticas de movilidad cotidiana según su sector de residencia

Las diferencias entre Placilla y Curauma evidencian la fragmentación urbana. En Placilla el uso del transporte público y movilidad a pie son más frecuentes que las personas que viven en Curauma donde predomina el automóvil particular.

La dinámica del mercado inmobiliario ubicado en Curauma afecta también a la movilidad cotidiana, las oportunidades habitacionales resaltan la movilidad residencial, por ejemplo, ya que personas que siempre han vivido en la zona, si tienen que cambiarse, lo hacen dentro del mismo sector, por ejemplo Dante que ha vivido en distintas casas de Curauma.

Desde esta investigación, los enfoques teóricos que comprenden la movilidad como una experiencia compleja, se da énfasis que todo lo que sucede en los trayectos, obstáculos, emociones y relaciones que se mueven por el territorio, en ese sentido, la movilidad cotidiana como indica Brikman (2021) no es solo un movimiento pendular, es también cuando involucra a problemáticas urbanas como la segregación y la desigualdad.

Las prácticas de la movilidad cotidiana en Placilla reflejan como un espacio es desigual y fragmentado, las decisiones que toman las personas para sus trayectorias giran en torno a terceros lo que reflejan también sobre todo las carencias de las distintas zonas donde viven, pero carencias que son determinadas también por un carácter socioeconómico, lo que para algunos

refleja una opción otros lo ven como una obligación como lo fue el transporte público. Se revela una ciudad fragmentada y construida para diferenciar las clases, imponiendo barreras imaginarias a las personas donde no solo se aíslan socialmente, sino que es casi nula la vida barrial.

4. Prácticas de movilidad y fragmentación urbana

Este análisis ha evidenciado que existen diferencias que reproducen percepciones de los espacios urbanos de la localidad de Placilla de Peñuelas, por ejemplo, las personas de Curauma describen principalmente su sector como más seguro, más limpio y ordenado, asociando esto a la mejor calidad de vida. En Placilla, por el contrario, la menor inversión en mantenimiento y servicios refuerza una sensación de abandono institucional, lo condiciona no solo a la movilidad sino también a la apropiación del espacio y acceso a él.

Las personas que son de Curauma no transitan tanto por la zona de Placilla, solo como lugar de paso, sin embargo, notan las diferencias.

“Tú vas al otro lado de Placilla y todavía tienen calles con tierra, todavía hay poco acceso (..) hay una disparidad horrible (...) sería ideal que el sector, “lo que es Placilla” no fuera tan notorio la diferencia entre uno y otro” (Camila, entrevista, 2025)

“Todo el comercio en general se enfoca en este sector que es más de Curauma (...) allá hay menos colegios por ejemplo” (Ana, entrevista, 2025)

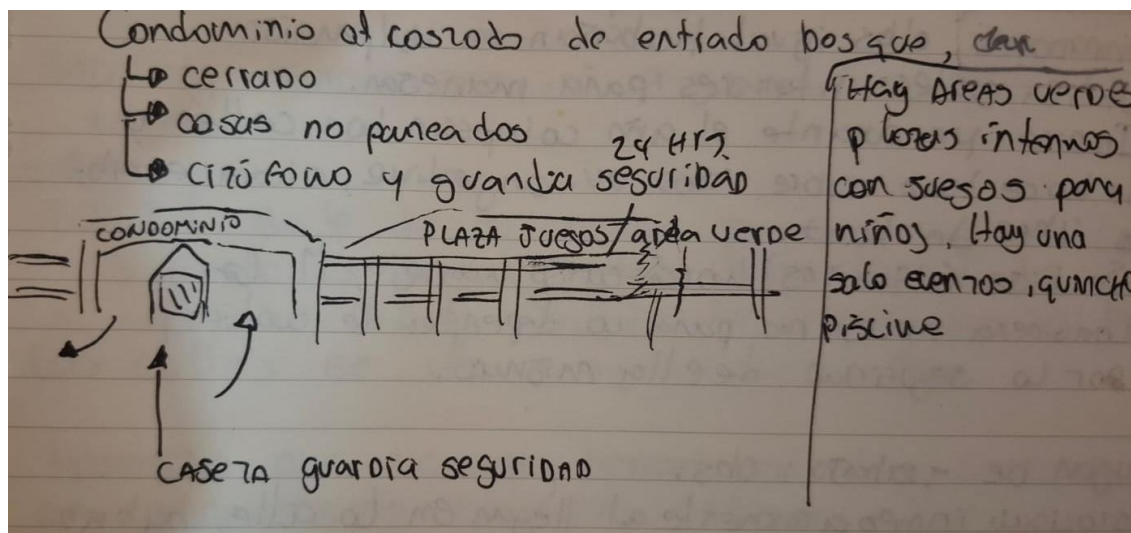
Este análisis además de comprender la fragmentación urbana que se genera y reproduce en la localidad, también advierte del nuevo centro urbano que se está desarrollando en Curauma, donde si bien la localidad es Placilla de Peñuelas, la concentración de abastecimiento, lugares de esparcimiento, todo depende de un único polo urbano, que crea el flujo de la periferia de la localidad hacia el “centro”. Esto evidencia un abandono institucional, pero principalmente también de que las vías de conexión no están siendo suficientes para la cantidad

de personas de la localidad, debe haber más distribución equitativa de servicios y oportunidades, pero para eso debe existir una planificación territorial por parte de autoridades.

Según Márquez (2017), *“el imaginario de ciudad atrincherada pareciera derivar en nuestras formas de segregación espacial que producen quienes se encierran y ocultan mediante muros, rejas y privatización de las calles”* (p.2). Respondiendo a la cuestión de los condominios y calles cerradas, en los sombros la observación se basó en revisar también las entradas o sectores de cómo vivían las personas, los que indican vivir en condominios, era a través de tener guardia o calles cerradas, y los que vivían en zonas abiertas, barrios residenciales, pero sin rejas más que las de sus viviendas.

Figura 15

Entrada condominio. Sombreo



Elaboración propia.

“Condominio al costado de entrada bosque. Cerrado. Casas no pareadas. Citófono y guardia seguridad 24 horas. Plaza de juegos. Área verde. Caseta guardia seguridad. Hay áreas verdes, plazas internas con juegos para niños. Hay una sala de eventos, quincho, piscina” (Ana, sombrero, 2025)

La observación de las fachadas de los sectores se considera principalmente para revisar el elemento de “calidad de vida” que mencionaron muchos en las entrevistas, donde decían sentirse “privilegiados” del entorno. En el caso anterior, los muros delimitan los tipos de condominios que hay en la zona.

En las entrevistas, también ocurrió otro elemento importante es que, se menciona siempre la importancia de la seguridad, quienes menos mencionan como complejidad eso son los residentes de Placilla, por el contrario de los que viven en Curauma. En los sombrosos no se logra obtener algún motivo de porqué ocurre esto, sin embargo, se obtiene que respecto a la seguridad muchos son los que optan por tomar siempre medidas extras, como reforzamiento en ventanas, cámaras de seguridad, métodos de alerta vecinal, comunicación interbarrial a través de grupos de WhatsApp, y otros métodos que parecen para las personas de ambos sectores ser suficientes juzgando por únicamente las entrevistas.

De los entrevistados, 4 viven en condominios, pero los condominios que ellos mencionan son distintos, 2 viven en calles cerradas por vecinos, 1 vive en condominio con guardia, 1 vive en condominio sin guardia, pero siempre cerrado. Las otras dos personas, viven en zonas abiertas, un block con seguridad en su portón de entrada, las ventanas de los primeros pisos todas reforzadas. La otra persona su vivienda está cerrada con rejas de seguridad y sus ventanas también con reforzamiento. Esto es importante, en los sombrosos resultó que al observar la forma en que habitan sus barrios involucra también el énfasis que pusieron en entrevistas a la importancia de la seguridad. En el caso de Camila, ella vive en condominio lejano a otras zonas, es un lugar privilegiado, pero excluido por el sistema de transporte público o donde no se ven negocios alrededor del mismo.

La elección de la técnica de sombreado permitió entender también lo que es la carga corporal para las personas en sus trayectorias, lo que es vivir en un entorno fragmentado porque las diferencias entre personas que no viven cerca de un paradero de micro, que no viven en condominios cerrados, sus

percepciones de inseguridad incluso son distintas. La movilidad no es solo física, sino también simbólica. Hay miradas afectivas y políticas, las conversaciones en el trayecto son también evidencia de lo mismo.

Capítulo V: Conclusiones

El objetivo general de la investigación fue analizar de qué modo la fragmentación urbana tiene implicancias en la vida cotidiana de las familias residentes de Placilla de Peñuelas. De esta forma, es posible concluir que las familias residentes de Placilla de Peñuelas sí enfrentan implicancias y barreras en sus actividades cotidianas, vinculadas en su movilidad cotidiana, su transitar y en el uso de medios de transportes tanto públicos como privados.

La investigación permitió entender cómo la fragmentación urbana no es solo una mirada desde lo físico y espacial, es también un condicionamiento social que afecta también a las personas de formas que no logran verse a simple vista, pero sí a través de la prácticas de su movilidad cotidiana en sus trayectorias del día a día, complejidades o facilidades que suelen darse de forma distinta de acuerdo al sector donde vive, como viven en la ciudad y como se atribuyen también emociones y significados distintos a lo que son variables como lo es el transporte o el uso de los servicios.

La elección de Placilla de Peñuelas como caso de estudio es pertinente, ya que permite observar de forma concreta cómo se manifiesta la fragmentación urbana, tanto estructural como en la vida cotidiana de las personas que residen en la localidad, tanto en Curauma como Placilla se evidencian micro escenarios que representan procesos urbanos interesantes, como las dinámicas desiguales, la segregación socio-espacial, la distribución del territorio y de los tipos de trayectorias, tiempos y experiencias que se ven diferenciadas por sus habitantes.

En este sentido, se responde directamente a la formulación del problema al constatar que la fragmentación urbana en Placilla de Peñuelas se manifiesta en trayectorias diferenciadas, condicionadas tanto por el sector de residencia (Curauma o Placilla), como las variables de género, la edad de las personas y las responsabilidades de cuidados que tienen. Esas diferencias producen

desigualdades en el acceso de servicios, en los tiempos de traslado y experiencias de trayectorias.

Las realidades urbanas que se presentaron entonces son dos, Curauma se volvió un centro para las personas que se investigan, actualmente realizan todo en la ciudad de no ser por trámites como bancos o notarías, los equipamientos que tiene Curauma, en sentido de infraestructura urbana son mayores porque concentran la mayor cantidad de ingresos económicos en dichas zonas, calles que fueron residenciales ahora son principalmente comerciales como en el caso de sector “los fundadores”. Ahora bien, Curauma tiene sus límites marcados por las formas de infraestructuras de sus residencias, por lo tanto, hay zonas que son únicamente residenciales lejanas a la zona centro del sector, donde no llega el transporte público y los trayectos de caminar o de los vehículos particulares son mucho más lejos, teniendo un bajo nivel de comercio o negocios comunes de barrios, como el caso de Camila, vive más alejada de todos esos servicios pero para ella no es de gran relevancia porque pide todo a través del *delivery*.

Se hace relevante la particularidad de todas formas, de la formación como centro, según comentaron tanto en entrevistas como en los sombros, es que antes había mucho menos acceso a supermercados, de a poco fueron incorporándose más y todos juntos, además, muy cercanos los unos de los otros, hasta que pusieron el centro comercial grande, por lo tanto, la expansión de este tipo de centro se ha dado también en el tiempo en que varios de los entrevistados han vivido en la localidad.

Lo anterior, permite responder al primer objetivo específico, ya que se identifican los motivos principales de movilidad, que es el trabajo, el consumo, la educación y los cuidados, y así como estos se configuran de forma desigual según el lugar de residencia. Junto con abarcar el primer objetivo específico, también se confirma la hipótesis, que los habitantes de Placilla se ven obligados

a desplazarse hacia Curauma para acceder a servicios, los habitantes de Curauma, por el contrario, resuelven sus necesidades dentro del sector, sin acceder tanto al de Placilla.

Lo que sorprende es que, en relación con el servicio de consumo, como los supermercados, aun así, las personas que viven en Curauma realicen la mayor cantidad de compras a través de servicios de *delivery*, intentando no salir de sus viviendas a comprar, lo que claramente limita el tipo de trayectos semanales que hacen y por sobre todo la forma de consumir. El tiempo es un factor para que decidan utilizar este tipo de servicio.

Todas, sin excepción, las personas entrevistadas trabajan en otras zonas de la ciudad, todos en Valparaíso, distintos lugares, por lo tanto, desde este punto de vista, ellos si utilizan Placilla de Peñuelas como una zona residencial, que actualmente también es comercial. La educación es también dentro de la localidad, exceptuando el caso de Rosa quien opta por una escuela en Valparaíso, también por un tema de trayectos diarios que realiza, también influenciados por la brecha educativa, porque actualmente hay solo un colegio público en el sector. El resto de la educación es privada en general y costoso de acceso.

Esto aborda el segundo y tercer objetivo, que es primero, distinguir los medios de transporte utilizados y también las prácticas de movilidad diferentes por el lugar de residencia. La dependencia del transporte público en Placilla, comparado con el uso del automóvil particular y del *delivery* en Curauma, que son experiencias que repercuten en la calidad de vida y la vida diaria de las personas para hacer sus actividades como sociales o de ocio.

La ciudad fragmentada se vuelve una realidad, que fue diferenciada por los trayectos, los servicios usados y las actividades que realizan las personas residentes de distintas zonas, porque la calidad de vida y el estilo de esta misma, permite entender las diferencias entre ambas zonas. No es solo infraestructura y

accesos, es la forma en que transitan las personas lo que la categoriza como una ciudad fragmentada. Lo cual es otro hallazgo interesante en términos de fragmentación social y urbana, porque la limitación que tienen las personas territorialmente se da tanto socialmente, porque comparten casi únicamente con gente de sus condominios, es un proceso de socialización muy privado.

De Mattos (2010) y Márquez (2017), señalan que la fragmentación urbana se manifiesta en centralidades que concentran servicios frente a las periferias dependientes, eso mismo ocurre en el caso de la investigación, el hallazgo del nuevo centro de Placilla de Peñuelas, concentrado en lo que es Curauma, refleja las teorías de ambos autores según las experiencias de las personas investigadas.

Durante las entrevistas, surgió la intención de preguntar por las percepciones que tenían las personas respecto a las autoridades locales y las políticas públicas que pueden visualizar en la localidad. Sin embargo, esto únicamente logró reflejar que en los sombros las personas constantemente advertían de falta de infraestructura vial, acudiendo a las necesidades de mejoras para el tránsito de los vehículos privados, más que del público. Era una pregunta interesante, el tipo de calidad que ellos consideran adecuados o necesarios para su buen vivir. Sin embargo, la tesis no comprende el abordar de eso, principalmente porque se enfoca más en que las prácticas de movilidad refuerzan la fragmentación urbana y como distintas variables repercuten también en esto. Sin embargo, como reflexión final sobre la importancia de las percepciones del trabajo de las autoridades locales, ya sean municipales y/o estatales tienen en el sector puede ser relevante para el conocimiento teórico de la localidad, ya que permite formular nuevas ideas, propuestas que permitan mejorar y reevaluar las condiciones en las que se vive.

La movilidad está determinada principalmente a los cuidados, a las actividades de ocio, al trabajo y al tipo de acceso a servicios que tienen. Las

personas que residen en Curauma tienen a tener desplazamientos más cortos y autosuficientes, y resuelven de forma más rápida las necesidades que tienen dentro del mismo sector. A diferencia de las personas que residen en Placilla, que sus trayectos son extensos, de tiempo y espacio, también pueden verse un poco más costosos, por la cantidad de transporte que deben utilizar. Pero sobre todo la movilidad de las personas se diferencia en el tiempo utilizado, la calidad de vida se ve afectada en sentido de sus capacidades o requerimientos para poder participar por ejemplo de actividades sociales o recreativas durante la semana, cosa que se ve complejiza por sus escasos tiempos. En algunos casos las personas que residen en Curauma pueden participar de actividades recreativas en el sentido deportivo dentro de otras zonas, pero siempre y cuando se movilizan en vehículos particulares.

El cuarto objetivo específico se refleja en esta observación porque se evidencia como las prácticas de movilidad expresan la fragmentación urbana y producen también desigualdades en posibilidades de acceso a los servicios y recreación. Además, muestra como las labores de cuidado y las responsabilidades familiares condicionan las trayectorias de las personas, esto como plantea Jirón (2017).

En este sentido, la inclusión de hombres y mujeres cuidadores en la muestra, permitió analizar también las variables que influyen en los cuidados y en la movilidad cotidiana en una ciudad fragmentada. Si bien en el caso del entrevistado cuidador, no se vio una diferencia radical de género, si se vio incluida la percepción de seguridad por transitar en la calle, para él no fue considerado un tema necesario a considerar para la conversación en la entrevista como el sombrero.

Hay elementos que son hallazgos importantes, como las trayectorias de las mujeres y la organización en los mismos vehículos, la dependencia de un hombre para el transporte y también la forma que tienen las personas de pensar

incluso en qué zonas de la micro sentarse, principalmente para acortar tiempos, ajustar su día a día en torno a las trayectorias y los vínculos que se generan en estos movimientos como lo son las amistades y las conexiones de cuidados.

Desde el marco de las movilidades, los hallazgos confirman que la fragmentación urbana produce desigualdad en el acceso a los servicios, pero también a las formas de habitar y las relaciones sociales cotidianas de las personas. Se cumple con el objetivo general de la investigación, que se fundamenta teóricamente con la necesidad de continuar explorando la movilidad como dimensión central de la vida urbana.

Por otro lado, desde una mirada a las limitaciones o dificultades de la investigación, resulta relevante destacar las dificultades que generó la etapa de trabajo de campo al implementar las técnicas de sombreado. Lamentablemente, algo complejo y que si impidió realizar un análisis más exhaustivo, es que muchas personas no estuvieron dispuestas a permitir el sombreado, ya que sentían una invasión a la privacidad de su rutina cotidiana, accedían a entrevistas pero no al sombreado, aunque se haya explicado en profundidad no se logra abarcar todos los sectores de Placilla de Peñuelas, o al menos una persona de cada uno de esos sectores, como zona industrial y placilla nuevo, también hacia el lado de peñuelas una zona con un crecimiento exponencial ya que tienen siempre nuevos elementos de condominios e infraestructuras. Hubiese sido interesante lograr abarcar más territorios para efectos de la investigación. Otro elemento es que

Se espera que la investigación sea un aporte al conocimiento académico y futuras investigaciones sobre lo que es la movilidad y la fragmentación. Al igual que un insumo para pensar en nuevas políticas o repensar nuevas estrategias para la planificación territorial de la localidad que pese a que está en crecimiento urbano constante siguen dándose vínculos segregados. Tanto académicamente como también socialmente la investigación puede ser pertinente para organizaciones sociales o instituciones públicas.

Finalmente, se sugiere que las futuras investigaciones profundicen en el rol de las políticas públicas y de las intervenciones urbanas que puedan configurar la movilidad cotidiana. Ya que fue un tema considerable para las entrevistas de las personas y hay mucha intención y opiniones interesantes de los habitantes sobre eso. Esto podría potenciar el conocimiento académico y contribuir a diseñar formas de planificación territorial que fueran más inclusivas para toda la localidad.

Referencias bibliográficas

Avella, C. (2018). *Identificación de oportunidades de desarrollo inmobiliario de equipamientos de servicios en Placilla de Peñuelas (Curauma), comuna de Valparaíso*. [Tesis de Magíster]. Repositorio académico de la Universidad de Chile.

<https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/151611>

Bayona, J. & Pujadas, I. (2014). Movilidad residencial y redistribución de la población metropolitana: los casos de Madrid y Barcelona. *Eure (Santiago)*. 40(119), 261-287. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000100012>

Bernal, A., Hernández, Y., & Beltrán, J.(2022). Reflexiones en torno a los factores que influyen en la expansión urbana: revisión de metodologías e instrumentos de investigación. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 31(2), 434- 449. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v31n2.89742>

Brikman, D. (2021). Localización diferencial, modos de habitar disimiles. Analizando la segregación desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 36(102), 80–108. Recuperado a partir de <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63508>

Burgess, E. (1925). *The City*. University of Chicago Press.

Burneo, M. & Ordóñez, A. (2023). Crecimiento urbano disperso en la ciudad intermedia y su incidencia en el espacio público. Caso de estudio en Loja- Ecuador. *CienciaAmérica*, 12(2), 11-31.

<https://doi.org/10.33210/ca.v12i2.433>

Dalla, J., & Ghilardi, M.(2012). Aproximación a la ciudad dual. Fragmentación espacial y segregación material y simbólica en el Área Metropolitana de Mendoza, Argentina. *Revista proyección*, 6 (12), 6 - 25.

Dammert,M., Delgadillo, V., Erazo, J. (2019). La ciudad, espacio de reproducción de las desigualdades. *Revista Andamios*, 16 (39), 7-13.

<https://doi.org/10.29092/uacm.v16i39.672>

Ducci, M.(1998). Santiago, ¿una mancha de aceite sin fin? ¿que pasa con la población cuando la ciudad crece indiscriminadamente? *Eure (Santiago)*, 24 (72), 85-94.

<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611998007200005>

Fuentes, L., & Pezoa, M.(2017). Crecimiento urbano reciente del Gran Valparaíso ¿Hacia una reconfiguración confusa? *Revista 180*, 40, 108- 118.

<https://repositorio.uc.cl/handle/11534/37232>

Galván, A.G., & De la Torre, M.I.(2023). Segregación residencial socioeconómica en Latinoamérica. Una visión crítica del concepto. *Revista de Arquitectura*, 25(2), 69-79.

<https://www.redalyc.org/journal/1251/125176913007/html/>

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Infinito.

Hidalgo, R., Salazar, A., & Álvarez, L. (2003). Los condominios y urbanizaciones cerradas como nuevo modelo de construcción del

espacio residencial en Santiago de Chile (1992 - 2000). *Scripta Nova Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 146 (123),1-18.

[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(123\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(123).htm)

Instituto Nacional de Estadística (2017). Censo 2017.

Instituto Nacional de Estadísticas (noviembre, 2019). Estimaciones y proyecciones de la población de Chile 2002-2035 a nivel comunal. Recuperado de_

<https://www.ine.gob.cl/estadisticas/sociales/demografia-y-vitales/proyecciones-de-poblacion>

Isunza, G. (2017). *La movilidad urbana: dimensiones y desafíos*. Ciudad de México: Colofón. Pp. 146

Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*,25 (68), 15-57.

<https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582010000100002>

Jirón, P. (2012). Transformándome en la “sombra”. Bifurcaciones. *Revista de Estudios Culturales Urbanos*. 10, 1-14.

Jirón, P., & Imilan, W. A. (2014). Embodying Flexibility: Experiencing Labour Flexibility through Urban Daily Mobility in Santiago de Chile. *Mobilities*, 10(1), 119–135.
<https://doi.org/10.1080/17450101.2013.848583>

Jirón, P. & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *Eure (Santiago)*, 40 (121), 5-28.

<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300001>

Jirón, P., & Singh, Z. (2017). Presentación. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16(16), 1–8.

<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591001>

Jirón, P. (2017). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina. Lugarización en movimiento*. La ed. – Ciudad autónoma de Buenos Aires: Biblos. Pp. 87-93

Jirón, P. & Iturra, L (Agosto, 2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *ARQUITECTURAS DEL SUR*, 29(39), 44-57. Recuperado de: <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/805>

Jirón, P. (2012). Transformándome en la “sombra”. Bifurcaciones. *Revista de estudios culturales*. Recuperado de: <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/143722>

Mansilla, P., & Fuenzalida, M. (2010). Procesos de desarrollo urbano-regional y exclusión territorial: Nuevas formas de urbanización en el área metropolitana de Valparaíso. Estudio de caso ciudad de Curauma. *Revista Invi*, 25(69), 103-123. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582010000200003>

Márquez, F. (2017). *Relatos de una ciudad trizada*. Santiago de Chile. Ocho Libros Editores.

Moura, R. (2016). Espacios cerrados y ciudades. Inseguridad urbana y fragmentación socioespacial. *Prospectiva, Revista de Trabajo Social e Intervención Social*, 21, 263-269. <https://doi.org/10.25100/prts.v0i21.928>

Molinatti, F. (2013). Segregación residencial socioeconómica en la ciudad de Córdoba (Argentina): Tendencias y patrones espaciales. *Revista INVI*, 28(79), 61-94. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582013000300003>

Moreno, D., Figueroa, O., Gurdon, C.(2021). Desigualdades urbanas: costos y tiempos de viaje en el Área Metropolitana de Santiago. *Revista INVI*, 36(102), 54-79.

https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-83582021000200054&script=sci_arttext&tlng=en

Oropeza, D., & Leyva, V.(2020). El crecimiento urbano y sus consecuencias en la movilidad. Caso de estudio: Zona conurbada de Querétaro. *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura, Diseño*, (27), 129-155. <https://doi.org/10.24275/ARWI7430>

Pumarino, N. (2017). Edificio residencial: un Gigante Egoísta. *Revista AUS*, (15), 46-51.

<https://doi.org/10.4206/aus.2014.n15-09>

Radio Festival (septiembre 26, 2022). *En la moneda alcalde Sharp solicitó al MIDESO agilizar los procesos para levantar nuevo Cesfam Las Cañas y los SAR de Placilla y Quebrada Verde*. <https://www.radiofestival.cl>

Roitman, S. (2004). Urbanizaciones cerradas: estado de la cuestión hoy y propuesta teórica. *Revista de Geografía Norte Grande*, 32, 5-19.

Rosenmann, I. (2017). El muro: una significación de “clase social” segregada en la ciudad. *Revista de Urbanismo*, 36, 82-96.

<http://dx.doi.org/10.5354/0717-5051.2017.45176>

Rodríguez, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE*, 34 (103), 49-71. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000300003>

Rodriguez, L., Ramírez, D., & Desmaison, B. (2023). Entender la desigualdad urbana en Lima Metropolitana: historia, multidimensionalidad y pistas para combatirla. *Ensayo: Revista de arquitectura, urbanismo y territorio*, (3), 19-41.

<https://doi.org/10.18800/ensayo.202303.001>

Ruiz-Tagle, J. (2016). La segregación y la integración en la sociología urbana: revisión de enfoques y aproximaciones críticas para las políticas públicas. *Revista INVI*, 31(87), 9-57.

Sabatini, F., Cáceres, G., & Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *EURE*, 27 (82), 21-42.

<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612001008200002>

Sanabria, T. & Ramírez, J. (2017). Ciudad compacta vs. Ciudad difusa: Ecos antiguos y recientes para las políticas de planeación territorial y espacial. *Cuaderno urbano*, 22 (22), 29-52.

https://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-36552017000100002&lng=es&tlng=.

Sassen, S. (2011). *Ciudad y globalización*. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos (OLACCHI) & Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ). Recuperado de: <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/129051-opac>

Schuster, J., Vich, G., & Miralles, C. (2024). Expansión urbana más allá del límite urbano: un análisis de Santiago de Chile desde la planificación urbana y sus contradicciones normativas territoriales. *Revista EURE*, 50 (150).

<https://doi.org/10.7764/EURE.50.150.08>

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38(2), 207-226.

Suarez, G. (2020). *De la fragmentación a la articulación urbana en la ciudad dual: Caso: La Boquilla, Cartagena*. [Tesis de maestría]. Repositorio Institucional UNAL, Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/79166>

Usach, N. y Freddo, B. (2016). Dispersión y fragmentación socioespacial en el crecimiento reciente de una ciudad petrolera de la Patagonia Argentina. *Papeles de Población*, 22 (90), 265-301.

Valenzuela, M., Berent, M., Bennato, A., Prez, G., & Horñachek, G. (2018). ¿Ciudad dual o fragmentación urbana? El caso de Ituzaingó. Actas del XXXVIII Encuentro de Geohistoria Regional: VIII Simposio Región y Políticas públicas.

Anexos

Anexo 1: Matriz de Análisis. Tabla 2

Eje	Categoría	Subcategorías	Citas textuales
Movilidad cotidiana	Dependencia del vehículo particular	Pareja conductor exclusivo, no saber manejar, no tener licencia, rutinas centradas en el vehículo.	"Sergio me lleva, yo no manejo, siempre me viene a buscar o dejar" (Camila, 2025) "En ese tiempo mi exmarido me movía para todas partes" (Ana, 2025) "Hay una dependencia casi total a mi pareja, todo en vehículo" (Camila, sombreo, 2025) "Ella sabe manejar pero no tiene licencia" (Camila, sombreo, 2025) "Tuve que aprender a manejar al separarme para movilizarme a mis hijos" (Rosa, sombreo, 2025)
	Movilidad activa limitada		"No se me complica caminar un poco, pero a veces vuelvo en micro por cansancio" (Jorge, 2024) "Procuró hacer todo caminando cuando es en Placilla" (Mariana, 2025) "Se moviliza poco por Placilla, no hace actividades recreativas" (Rosa, sombreo, 2025)
		Poca caminata, caminata solo local, preferencia por la micro o colectivo.	"Para llegar no hay micros cerca, solo caminar o vehículo privado" (Camila, sombreo, 2025) "La movilización en Placilla era muy mala, esperas interminables de colectivos" (Ana, 2025) "En zona industrial hay menos locomoción" (Mariana, 2025)
			"Placilla nuevo tiene muy mala locomoción, solo dos micros" (Jorge, 2024) "Falta locomoción para Viña, pasan muy pocas micros" (Jorge, 2024) "El mayor problema es la poca frecuencia y horario reducido de micros" (Dante, 2025)
	Problemas de conectividad con el transporte público	Mal servicio de micros, poco frecuentes, esperas largas, buses no llegan a la zona industrial.	"Durante la tarde mi pareja va a buscar a los hijos" (Camila, sombreo, 2025) "Ambos trabajan en el mismo lugar, pero él se encarga de buscar a los hijos" (Camila, sombreo, 2025) "La organización familiar ocurre en el vehículo" (Camila, sombreo, 2025) "Dicen que facilita trabajar en el mismo lugar y hacer solo un viaje" (Camila, sombreo, 2025)
	Movilidad asociada al trabajo	Compartir trayectos con pareja o con más personas, trabajo y cuidado infantil en el mismo lugar.	
	Adaptaciones individuales	Uso de micros específicas, redes informales (amistades con el chofer o compañeros de trabajo), organizarse para bajar rápido.	"Conoce al amigo del chofer y coordina viajes" (Jorge, sombreo, 2024) "Prefiere sentarse adelante para bajarse más rápido" (Jorge, sombreo, 2024) "Si no usa auto, combina micro local y bus eléctrico" (Ana, sombreo, 2025)

Género y movilidad	Feminización del cuidado	Mujeres coordinando transporte de sus hijos, pagan a otras mujeres por el cuidado, hijas aprenden a manejar.	"Le pago a una mamá de compañera para que traiga a mi hija" (Ana, 2025) "Su hija de 17 años hará curso de manejo para no depender de nadie" (Ana, sombreo, 2025) "A la hermana hay que ir a buscarla, a los hombres no" (Dante, 2025)
	Dependencia conyugal para moverse	"Mi marido me lleva", "Yo no manejo", "Me vienen a buscar siempre".	"Siempre me busca o me deja mi pareja" (Camila, 2025)
	Planificación	coordinan con familiares o amigos, llevan a sus hijos al trabajo.	"Coordino con familiares para el traslado de mis hijos" (Camila, sombreo, 2025) "Llevo a mis hijos a la oficina y seguimos la rutina desde ahí" (Camila, 2025)
	Fragmentación	Malos accesos a ciertos sectores, calles de tierra, blocks cerrados, zonas desconectadas.	"Entorno con acceso de tierra y blocks cerrados" (Jorge, sombreo, 2024) "Caminos de tierra dificultan el acceso a empresas alejadas" (Ana, 2025) "Al otro lado de la carretera hay menos locomoción" (Mariana, 2025) "Sectores con calles de tierra y diferencias notorias con Curauma" (Camila, 2025)
	Saturación de infraestructuras	Cesfam colapsado, supermercados llenos, exceso de población, mala conexión urbana a otras ciudades.	"El SAPI y Cesfam están saturados por el aumento de población" (Ana, 2025) "El crecimiento poblacional ha generado congestión vehicular" (Ana, sombreo, 2025)
Urbanismo y territorio	Seguridad	Problemas en la laguna, incendios intencionales, actos delictivos.	"Curauma sigue siendo transitable, aunque con más cuidado de noche" (Camila, 2025) "Su vehículo le da más seguridad que la micro" (Camila, sombreo, 2025) "Comparado con Valparaíso es más seguro para los hijos" (Rosa, 2025)
	Centralidad en el vehículo	Transporte al colegio, trabajo y ocio, la vida familiar dentro del vehículo.	"La vida familiar se organiza en el vehículo" (Camila, sombreo, 2025)
	Uso de espacio por necesidad	Colectivos en la Plaza Victoria, caminatas por falta de micros, evitar lugares concurridos como supermercados u otros.	"Evito ir al supermercado, prefiero pedir a domicilio" (Mariana, 2025) "Compro en la panadería o Unimarc de Placilla" (Jorge, 2024)
	Estrategias domésticas	División de funciones con la pareja, llevar hijos al trabajo, preferencia en trabajar cerca de la casa.	"Nos facilita trabajar en el mismo lugar para hacer un solo viaje" (Camila, sombreo, 2025)

Anexo 2: Formulario consentimiento informado: Sombreo

Formulario de consentimiento informado para participantes.

Etnografía: *Shadowing*

Estimado/a/e:

Ha sido usted invitado para participar en la investigación titulada “**Movilidades en Placilla de Peñuelas: Casos de Placilla y Curauma**” a cargo de Fernanda Javiera Embry González, tesista de la carrera de sociología en la Universidad de Playa Ancha.

El objetivo general del estudio es analizar de qué modo la fragmentación urbana tiene implicancias en la vida cotidiana de las personas residentes en Placilla de Peñuelas, región de Valparaíso.

Para alcanzar el objetivo de estudio, se realizará una técnica etnográfica que corresponde al *shadowing*, o en su traducción, sombreo. Corresponde principalmente a “ser la sombra” del participante durante su rutina cotidiana, es decir, de inicio a fin durante toda su jornada y rutina cotidiana durante **un día completo**.

El *shadowing* tiene un registro principalmente de notas en cuaderno, pero será complementado con algunos registros audiovisuales o imágenes, sólo en caso de que se requiera, y utilizados únicamente para los objetivos de la investigación, cuyos resultados serán presentados de forma anónima sin comprometer el aspecto de la persona, y al finalizar, esos registros deberán ser validados por usted.

La información entregada conlleva un riesgo mínimo, sin embargo, debido a su privacidad usted puede desear pausar cuando desee el proceso, o finalizar su participación.

Si durante el transcurso de la investigación surgen dudas de esta misma y/o sobre la participación de usted, puede contactar con el investigador responsable, Fernanda Javiera Embry González cuyos datos de contacto son:

Teléfono: +569 95447529

Correo:

Fernanda.embry@alumnos.upla.cl

Al firmar este documento usted declara que comprende los objetivos de estudio, sus posibles riesgos y beneficios en su participación y acepta participar de manera voluntaria. Recibirá una copia firmada de este consentimiento.

Fecha: / /

Firma:

Nombre de investigador:

Firma de investigador:

Anexo 3: Formulario consentimiento informado: Entrevista.

Formulario de consentimiento informado para participantes.

Entrevista inicial

Estimado/a/e:

Ha sido usted invitado para participar en la investigación titulada “**Movilidades en Placilla de Peñuelas: Casos de Placilla y Curauma**” a cargo de Fernanda Javiera Embry González, tesista de la carrera de sociología en la Universidad de Playa Ancha.

El objetivo general del estudio es analizar de qué modo la fragmentación urbana tiene implicancias en la vida cotidiana de las personas residentes en Placilla de Peñuelas, región de Valparaíso.

Para alcanzar el objetivo de estudio, se realizará una entrevista inicial semiestructurada, con una duración aproximada de 20 a 40 minutos. La entrevista será grabada en un ambiente seguro para conocer analizar la vida cotidiana que tiene como persona residente de la localidad Placilla de Peñuelas.

La participación es voluntaria y existe una confidencialidad respecto a toda la información entregada durante la entrevista. Se usará un nombre ficticio para proteger su identidad y asegurar su privacidad.

La información será utilizada únicamente para fines académicos. Todos los datos empleados serán únicamente para los objetivos de la investigación. Y los resultados serán presentados de manera anónima.

La información entregada conlleva un riesgo mínimo, sin embargo, usted puede solicitar pausa cuando lo desee, también omitir preguntas o finalizar la entrevista sin ninguna repercusión.

Si durante el transcurso de la investigación surgen dudas de esta misma y/o sobre la participación de usted, puede contactar con el investigador responsable, Fernanda Javiera Embry González cuyos datos de contacto son:

Teléfono: +569 95447529
Fernanda.embry@alumnos.upla.cl

Correo:

Al firmar este documento usted declara que comprende los objetivos de estudio, sus posibles riesgos y beneficios en su participación y acepta participar de manera voluntaria. Recibirá una copia firmada de este consentimiento.

Fecha: / /

Firma:

Nombre de investigador:

Firma de investigadora:

Anexo 4: Pauta entrevista semiestructurada.

Preguntas Entrevista inicial:

Perfil del entrevistado/a:

Nombre:

Edad:

Sexo:

Sector donde reside:

Hace cuanto vive en su lugar de residencia:

Con quienes vive:

Ítem 1: Motivos de movilidad

- ¿Cuáles son las razones principales por las que te desplazas en un día normal? (Trabajo, estudio, ocio, cuidado de familiares, etc.)
- ¿Cuáles son los principales destinos a los que te diriges a lo largo de la semana?
- ¿Qué importancia tienen estos motivos en tu vida cotidiana? Del más importante al menos importante.
- ¿Dónde realiza sus principales actividades de compras?

Ítem 2 Medios de transporte:

- ¿Qué medio de transporte usas con más frecuencia para tus desplazamientos cotidianos? Y ¿Por qué prefieres ese medio de transporte? (Disponibilidad, costo, rapidez, comodidad, etc.)
- ¿Has notado alguna diferencia en la calidad o facilidad de transporte según la zona en la que vives (Placilla o Curauma)?
- ¿Con qué frecuencia necesitas desplazarte a otras localidades cercanas a Placilla (por ejemplo, a ciudades más grandes o centros urbanos)?

Ítem 3: Prácticas de movilidad según lugar de residencia:

- ¿Cómo describirías tu rutina de movilidad diaria desde tu sector de residencia?

Ítem 4: Responsabilidades y labores de cuidado:

- ¿Tienes responsabilidades de cuidado (por ejemplo, de niños, personas mayores o familiares enfermos)? Si es así, ¿cómo afectan estas responsabilidades tu movilidad diaria?
- ¿Cómo gestionas tus responsabilidades de cuidado en relación con tus desplazamientos cotidianos? ¿Hay algo que facilite o dificulte esta tarea?
- ¿Las instituciones o servicios de salud y educación en Placilla son accesibles para las personas que tienen responsabilidades de cuidado?

Ítem 5: Fragmentación urbana

- ¿Has tenido dificultades para moverte por tu sector debido a la distribución de servicios o infraestructura?
- ¿Qué cambios te gustaría ver en tu sector para mejorar la movilidad cotidiana?
- ¿Cómo ha cambiado tu manera de moverte por la ciudad a lo largo del tiempo, si es que ha cambiado?
- ¿Cómo describirías la relación entre la fragmentación urbana y la calidad de vida en tu sector?
- ¿Qué diferencias considera principalmente entre Placilla y Curauma?
- ¿Sientes que hay sectores de Placilla más "aislados" debido a la falta de infraestructura o conectividad? ¿Qué problemas genera esto?