



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
SILVA HENRÍQUEZ

Facultad de Educación en Humanidades y Ciencias  
Escuela de Educación en Humanidades y Ciencias  
Pedagogía en Historia y Geografía

**MOVILIDAD URBANA COTIDIANA DE LA COMUNIDAD  
DE PEDAGOGÍA EN HISTORIA Y GEOGRAFÍA DE LA  
UNIVERSIDAD CATÓLICA SILVA HENRÍQUEZ  
DURANTE EL SEGUNDO SEMESTRE DE 2012**

SEMINARIO DE GRADO PARA OPTAR AL  
GRADO DE LICENCIADO EN EDUCACIÓN  
Y AL TÍTULO PROFESIONAL DE PROFESOR DE  
EDUCACIÓN MEDIA EN HISTORIA Y GEOGRAFÍA

Max Israel Concha Peña  
Nicolás Francisco Gajardo Contreras  
María Fernanda Godoy Venegas  
Francisco Javier Huerta Hormazábal  
Enzo Andrés Martínez Díaz  
Romina Andrea Pinto Leal  
Susana Beatriz Plaza Jara  
Bianca Ismenia Sandoval Reyes

PROFESOR GUIA: Rafael Sánchez Acuña

Santiago, Chile

2012

*Yo soy ese que salió hace un año de su tierra*

*Buscando lejanías de vida y muerte*

*(...)*

*Guiado por mi estrella*

*Con el pecho vacío*

*Y los ojos clavados en la altura*

*Salí hacia mi destino*

**EL PASO DEL RETORNO (VICENTE HUIDOBRO)**

## DEDICATORIA

**Max Concha Peña:** No importa cuán fuerte te golpee la vida, sino cuán fuerte eres tú para seguir avanzando sin ponerte de rodillas frente a ella. A mis padres gracias por todo, a mis amigos Mateo, la miss, y Ricardo, con quienes siempre conté y a mi polola.

**Nicolás Gajardo Contreras:** Agradezco a todos los que me dieron su apoyo incondicional para poder concretar mis sueños en especial a mi familia y a mi polola que siempre estuvieron ahí para darme una palabra de ánimo.

**María Fernanda Godoy Venegas:** A mis padres y hermano, faltan palabras para agradecer todo su amor y apoyo incondicional ¡los amo!; a mis amigos, por cada momento especial que pasamos juntos para cumplir nuestros sueños.

**Francisco Javier Huerta Hormazábal:** A mis padres, hermana y sobrina por su apoyo incondicional durante este proceso, a mis amigos por los momentos emotivos que hemos compartidos y a mis profesores por cada uno de sus sabios consejos en los instantes que fueron requeridos. ¡Gracias a todos!

**Enzo Martínez Díaz:** A mis padres por todo el esfuerzo y apoyo otorgado, a mi pequeño por aguantar horas de postergación, a mi pareja por apoyarme en todo momento, a los profesores y amigos por compartir gratos momentos.

**Romina Pinto Leal:** Agradezco a mis padres, hermano y abuelos por todo su amor, esfuerzo y apoyo incondicional...a mi esposo que gracias a su ayuda, apoyo y compañía este camino se hizo más fácil de recorrer a pesar de todos los obstáculos. Simplemente ¡GRACIAS a todos por estar a mi lado!

**Susana Plaza Jara:** A los que quedaron en el camino... padres, amigos y novio por ser el anzuelo de perseverancia, por la paciencia y las variadas ocasiones de postergación, gracias.

**Bianca Sandoval Reyes:** ... a todas las palabras que salieron de mil voces, que hoy me ayudan a construir mi propia promesa. Porque estas manos que escriben son más de las que puedo contar. A todas las mujeres de mi vida.

## AGRADECIMIENTOS

Primero que todo es necesario agradecer a la Universidad Católica Silva Henríquez por brindarnos el espacio para realizar nuestra investigación, posibilitando las herramientas para poder llevar a cabo este Seminario de Grado.

No se puede olvidar el apoyo incondicional que nos brindó nuestro profesor colaborador Rafael Sánchez Acuña por habernos guiado en el camino para llevar a cabo el último esfuerzo en la Universidad y así realizar el mejor trabajo posible. Pese a que los tiempos fueron escasos él siempre confió en que podíamos desarrollar el Seminario de Grado de la mejor forma posible.

A su vez, a los profesores colaboradores Inés López y Ricardo Rubio por tener la disposición de corregir lo que llevábamos y así complementar el Seminario, enriqueciéndonos con sus conocimientos y diversas habilidades en el área tanto de Historia como de Geografía.

No podemos olvidar a los docentes que durante estos cinco años nos fueron enriqueciendo con su sabiduría, para poder tomar las mejores decisiones posibles sopesando siempre las diversas opciones que se nos presentan y presentarán. Junto con lo anterior, durante el transcurso de la carrera fuimos forjando una identidad como profesores que nos ayudaron para concretar el último esfuerzo que estamos realizando.

Por último agradecer tanto a los estudiantes como a los académicos por la disposición que tuvieron para contestar la encuesta, pilar fundamental en nuestro Seminario de Grado. Así como también a los estudiantes que posibilitaron la realización de los seguimientos, por su disposición, tiempo y colaboración en el desarrollo de éstos.

## TABLA DE CONTENIDO

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
OBJETIVOS.....	5
Objetivo general.....	5
Objetivos específicos .....	5
HIPÓTESIS.....	6
MARCO REFERENCIAL .....	7
I. METAMORFOSIS DE LAS GRANDES CIUDADES .....	7
1. Expansión urbana de las grandes metrópolis.....	7
1.1. Segregación / exclusión socio residencial .....	18
1.1.1. La expulsión de la vivienda social de los centros urbanos .....	21
1.1.2. Periurbanización.....	22
2. Transporte urbano y estructura vial .....	23
2.1. Problemas de desplazamiento en las grandes ciudades.....	24
2.2. El caso de Santiago de Chile.....	30
2.3. Transporte Urbano .....	33
2.3.1. Transporte Público .....	36
2.3.2. Las autopistas urbanas y el transporte privado.....	43
II. MOVILIDAD COTIDIANA EN LA METRÓPOLIS .....	48
1. ¿Qué es movilidad?.....	49
1.1. Movilidad urbana cotidiana .....	51
2. La construcción del espacio a través de los lugares.....	53
2.1. Identidad y apropiación de lugares.....	55
2.2. ¿Lugar de tránsito o no-lugares?.....	57
2.3. Lugares transientes: espacios de identidad y permanencia .....	58
2.4. Lugar móvil, un espacio de apropiación individual .....	59
MARCO METODOLOGICO .....	60
1. Tipo de investigación .....	60
2. Diseños de investigación: experimental y no experimental.....	62
2.1. Diseño de investigaciones no experimental.....	62
3. Diseños de investigación transeccionales .....	63
4. Instrumentos de recogida de datos: la encuesta y la observación etnográfica .....	63
4.1. Diseño de la encuesta .....	64

4.1.1.	Diseño y aplicación de la encuesta .....	67
4.2.	Investigación etnográfica .....	68
4.2.1.	Observación participante.....	70
4.2.2.	Observación no participante.....	70
4.2.3.	Definición del modelo etnográfico utilizado. ....	71
4.3.	Metodología del estudio de casos: los seguimientos.....	72
	RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LOS DATOS.....	74
I.	Identificación de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH .....	74
II.	La movilidad urbana cotidiana que realiza la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía durante el segundo semestre de 2012.....	86
1.	Medios de transporte utilizados .....	87
2.	Combinaciones entre distintos medios de transportes .....	92
3.	Costo monetario en transporte .....	95
4.	Evaluación de los medios de transporte utilizados .....	98
III.	Percepción traslado Hogar-Universidad y elección medio de transporte.....	100
IV.	Sobre el tiempo de traslado .....	105
1.	La comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía y su trayecto.....	106
V.	Las actividades que realizan durante el viaje la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía durante el segundo semestre de 2012.....	112
VI.	Lugares e identidad como elementos de orientación durante el trayecto.....	119
	SEGUIMIENTOS .....	125
1.	Seguimiento Luz .....	126
1.1.	Análisis del seguimiento de Luz .....	136
2.	Seguimiento Paula .....	144
2.1.	Análisis del seguimiento de Paula.....	151
3.	Seguimiento Joaquín.....	157
3.1.	Análisis del seguimiento de Joaquín .....	160
4.	Seguimiento Catalina .....	166
4.1.	Análisis del seguimiento de Catalina.....	176
	PROPUESTA PEDAGOGICA.....	183
	Planificación unidad Primeros Medios .....	185

Guía didáctica: “plano de tu viaje” / primeros medios .....	190
Guía de instrucciones: “Afiche: análisis de mi trayecto”/ primeros medios .....	191
Trabajo “Afiche: análisis de mi trayecto”. Escala de apreciación en relación a habilidades del estudiante .....	193
Guía de ejercicios N°12 primeros medios.....	194
Elaboración del informe de Investigación: Seguimiento del trayecto que realiza un compañero de curso .....	197
Pauta de evaluación. Trabajo de investigación seguimiento de un compañero.....	199
CONCLUSIÓN .....	201
1.1. Construcción social del espacio de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía en la UCSH .....	202
1.2. Proyecciones.....	205
BIBLIOGRAFÍA.....	206
ANEXOS .....	218
Anexo 1: Encuesta realizada a la comunidad universitaria de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez.....	218

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Localización de la Casa Central de la Universidad Católica Silva Henríquez .....	3
Figura 2: Evolución de la ciudad Latinoamericana, desde 1550 hasta 2000 .....	8
Figura 3: Crecimiento de la superficie del área urbana consolidada de Santiago entre 1960 y 2003 .....	15
Figura 4: Zonificación del Sistema de Transporte Público (Transantiago) año 2007 .....	38
Figura 6: Elementos de la encuesta de movilidad.....	65
Figura 7: Localización de las sedes de la Universidad Católica Silva Henríquez en Santiago.....	74
Figura 8: Localización de ciclovías cercanas a las sedes de la Universidad en la comuna de Santiago .....	77
Figura 9: Localización de las sedes de la Universidad Católica Silva Henríquez en la comuna de Santiago .....	78
Figura 10: Localización de la sede Lo Cañas de la Universidad Católica Silva Henríquez, en la comuna de La Florida .....	79
Figura 11: Comunas de residencia de los funcionarios de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012.....	86

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1: Trayecto de Luz Casa- Universidad Ida .....	139
Imagen 2: Trayecto de Luz Universidad - Casa Regreso .....	140
Imagen 3: Trayecto de Luz caminata de regreso.....	141
Imagen 4: Trayecto de Luz caminata Universidad / Metro.....	142
Imagen 5: Trayecto de Luz día regreso 2 (variación del trayecto) .....	143
Imagen 6: Trayecto de Paula Casa – Universidad.....	153
Imagen 7: Trayecto de Paula Universidad – Casa.....	154
Imagen 8: Trayecto de Paula caminata Metro / Universidad .....	155
Imagen 9: Trayecto de Paula caminata Casa / Paradero .....	156

Imagen 10: Trayecto de Joaquín Ida y Regreso .....	163
Imagen 11: Trayecto caminata de Joaquín Casa - Paradero.....	164
Imagen 12: Trayecto caminata de Joaquín Paradero Parque Bustamante - Universidad .....	164
Imagen 13: Trayecto de Catalina en automóvil (Casa – Universidad y viceversa) .....	180
Imagen 14: Trayecto de Catalina (caminata) .....	182

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Población total del Área Metropolitana de Santiago y tasa de crecimiento demográfico anual entre 1940 y 2002 .....	12
Gráfico 2: Viajes diarios por modo de transportes en las áreas metropolitanas del Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento .28	
Gráfico 3: Índice de movilidad personal en las áreas metropolitanas del Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento .....	30
Gráfico 4: Distribución por modo de transporte utilizados en la Región Metropolitana de Santiago .....	40
Gráfico 5: Tiempo de viaje en minutos por modo de transportes en la Región Metropolitana de Santiago .....	41
Gráfico 6: Cantidad de personas encuestadas según sexo pertenecientes a la comunidad educativa de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH .....	75
Gráfico 7: Cantidad de personas de la comunidad educativa de Pedagogía en Historia y Geografía que asisten a cada sede de la UCSH .....	75
Gráfico 8: Comunas de residencia de los miembros de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH muestreados .....	80
Gráfico 9: Comunas de residencia de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía distribuido por sexo .....	81
Gráfico 10: Sectores de residencia de la Región Metropolitana de Santiago y días asistidos de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía durante el segundo semestre de 2012.....	82
Gráfico 11: Comunas de residencia de los estudiantes de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 distribuido por sexo .....	84

Gráfico 12: Comunas de residencia de los funcionarios de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 distribuido por sexo .....	85
Gráfico 13: Medios de transporte utilizados por la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía para el viaje entre su lugar de residencia y la Universidad durante el segundo semestre de 2012.....	88
Gráfico 14: Comunas de residencia de los estudiantes de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 que viven fuera del Área Metropolitana de Santiago .....	90
Gráfico 15: Medios de transporte utilizados por los estudiantes de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 para el viaje Hogar-Universidad-Hogar .....	91
Gráfico 16: Medios de transporte utilizados por funcionarios de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 para el viaje Hogar-Universidad-Hogar .....	92
Gráfico 17: Cantidad de medios de transporte utilizados por la comunidad educativa de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 entre su trayecto Hogar-Universidad .....	93
Gráfico 18: Cantidad de medios de transporte utilizados por los estudiantes de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 entre su trayecto Hogar-Universidad .....	94
Gráfico 19: Cantidad de medios de transporte utilizados por los funcionarios de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 entre su trayecto Hogar-Universidad .....	95
Gráfico 20: Costo monetario individual semanal en el que incurre la comunidad educativa de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 para movilizarse entre su Hogar y la Casa de Estudios .....	96
Gráfico 21: Costo monetario individual semanal en el que incurren los estudiantes de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 para movilizarse entre su Hogar y la Casa de Estudios.....	97
Gráfico 22: Costo monetario individual semanal en que incurren los funcionarios de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 para movilizarse entre su Hogar y la Casa de Estudios .....	98

Gráfico 23: Calificación de los medios de transporte utilizados por la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 en una escala de 1 a 7 .....	99
Gráfico 24: Aspectos positivos que considera la comunidad educativa de la UCSH en el trayecto Hogar/Universidad por sexo .....	100
Gráfico 25: Aspectos negativos que considera la comunidad educativa de la UCSH en el trayecto Hogar/Universidad por sexo .....	101
Gráfico 26: Elección del medio de transporte de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH para realizar el Trayecto diario Hogar-Universidad-Hogar .....	103
Gráfico 27: Aspectos que considera la comunidad educativa de la UCSH en la elección del medio de transporte diario. ....	104
Gráfico 28: Aspectos que consideran los miembros de la comunidad educativa de la UCSH en la elección del medio de transporte por sexo .....	105
Gráfico 29: Tiempo aproximado de viaje según sexo, de la comunidad de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 en minutos .....	108
Gráfico 30: Tiempo de viaje según sexo en minutos (ida) .....	109
Gráfico 31: Tiempo de viaje por sexo Hogar-Universidad de la comunidad de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012.....	110
Gráfico 32: Tiempo de viaje según sexo en minutos (regreso).....	111
Gráfico 33: Tiempo aproximado para viajar considerando tramo/sexo de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH.....	111
Gráfico 34: Interés que expresan los miembros de la comunidad por el paisaje que puedan observar mientras se trasladan.....	112
Gráfico 35: Número de personas con las cuales los miembros de la comunidad realizan sus viajes.....	114
Gráfico 36: Actividades durante el viaje según acompañamiento Hogar-Universidad .....	116
Gráfico 37: Actividades durante el viaje según acompañamiento Universidad-Hogar .....	117
Gráfico 38: Porcentaje de la Identidad de lugares que permiten la orientación del trayecto de la comunidad universitaria de Pedagogía de Historia y Geografía de la UCSH.....	121

Gráfico 39: Reconocimiento de lugares que permiten la orientación del trayecto de los estudiantes de la UCSH. (Cantidad en número de personas).....	123
Gráfico 40: Reconocimiento de lugares que permiten la orientación del trayecto del Personal Administrativo UCSH. (Cantidad en número de personas).....	124

## ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1: Red vial jerarquizada en la Región Metropolitana de Santiago en el año 2007 .....	46
---	----

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Producto Interno Bruto de la Región Metropolitana de Santiago (2003-2005).....	11
Tabla 2: Tasa de crecimiento espacial y anual densidad poblacional del Área Metropolitana de Santiago (1940-2002).....	17
Tabla 3: Viajes diarios por modo de transportes en las áreas metropolitanas del Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento .....	29
Tabla 4: Cantidad de viajes motorizados por hogar y por persona en la ciudad de Santiago.....	34
Tabla 5: Evolución del parque automotor en la Región Metropolitana de Santiago por tipo de vehículo entre los años 2001 y 2007 .....	35
Tabla 6: Vehículos de transporte colectivo en las áreas metropolitanas del Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento .....	42
Tabla 7: Vehículos de transporte colectivo de la Región Metropolitana de Santiago.....	42
Tabla 8: Vehículos de transporte privado en las áreas metropolitanas del Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento .....	44
Tabla 9: Vehículos de transporte privado de la Región Metropolitana de Santiago.....	44
Tabla 10: Resumen de los indicadores de infraestructura vial de la ciudad de Santiago.....	45

Tabla 11: Descripción de las vías expresas construidas y en proyección en la Región Metropolitana de Santiago.....	47
Tabla 12: Dimensión temporal, noviembre 2012.....	143
Tabla 13: Total de distancias recorridas por un día, considerando (ida y regreso) .....	143
Tabla 14: Total de distancias recorridas durante el seguimiento, considerando: variación, distancia ida y regreso.....	144
Tabla 15: Dimensión temporal, noviembre 2012.....	156
Tabla 16: Tabla de distancias recorridas (Ida).....	156
Tabla 17: Tabla de distancias recorridas (regreso).....	157
Tabla 18: Total de distancias recorridas (ida y regreso) .....	157
Tabla 19: Total de distancias recorridas por un día, considerado (ida y regreso) .....	165
Tabla 20: Total de distancias recorridas (ida y regreso) .....	165
Tabla 21: Dimensión temporal, noviembre 2012.....	165
Tabla 22: Dimensión temporal, noviembre 2012.....	178
Tabla 23: Distancias recorridas, trayecto de Ida.....	179
Tabla 24: Distancias recorridas, trayecto de Regreso .....	179
Tabla 25: Total de distancias recorridas (Ida y Regreso).....	179

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La idea de movilizarse por el territorio está condicionada por una serie de factores tales como políticos, económicos, sociales y culturales. Dentro de las intencionalidades de dichos traslados, éstas pueden ser forzadas, por iniciativa de los involucrados u obligatorias o impuestas por no tener otra opción. Así, es posible encontrar las migraciones (que se definen como locales o internas recurrentes o periódicas, locales o internas y no periódicas, extra locales estacionales o temporales de duración limitada y cíclicas, y extra locales y no recurrentes), exilios, destierros, viajes, entre otros que pueden calzar con los motivos anteriormente mencionados.

En la literatura especializada es posible encontrar trabajos relacionados con los tiempos de traslados que realizan los habitantes que viven en el área metropolitana. Tal es el caso de la Encuesta de Calidad de Vida del año 2010 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, la que refleja que durante los últimos 10 años los habitantes de la ciudad han visto incrementados sus tiempos de desplazamiento en al menos 10 a 15 minutos, siendo los más afectados los habitantes de la zona sur (Observatorio Urbano, 2010), quienes demoran más de una hora en desplazarse hacia sus respectivos lugares de trabajo o estudio. Un segundo estudio fue realizado por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile (FAU) financiado por Fondecyt y tiene relación con la forma de apropiación de los espacios de los usuarios de metro, el cual cataloga a las personas según las actividades que realiza durante el trayecto en el tren subterráneo (2009). De lo mencionado, es posible realizar la siguiente pregunta ¿Qué tipo de transporte utilizan y cuál es la movilidad urbana cotidiana que realizan los miembros de la comunidad universitaria de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez entre su casa y las dependencias de la Universidad?

La ampliación de la oferta universitaria (consecuencia de las reformas sociales, económicas y políticas impulsadas en las décadas de 1970 y 1980 por el Régimen Cívico-Militar<sup>1</sup>), junto con la concentración de los planteles

---

<sup>1</sup> Se define como Régimen Cívico-Militar *“porque el gremialismo fue el partido político no oficial que organizó en no poca medida sus espacios administrativos y el neoliberalismo sus políticas*

universitarios en la comuna de Santiago y en municipios pericentrales de la ciudad, por ejemplo, San Joaquín y Estación Central, el mayor ingreso de distintos sectores socioeconómicos a los estudios superiores sumado a las transformaciones territoriales que ha experimentado la ciudad, ha impulsado cambios en la movilidad urbana cotidiana de los que ingresan a estudiar y que la comunidad educativa de la Universidad Católica Silva Henríquez no ha estado exenta de estos procesos.

La movilidad urbana cotidiana es entendida como la *“práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares”* (Jirón *et al.*, 2010: 24). Por esta razón, *“la experiencia de movilidad tiene implicancias en la vida de las personas que no son homogéneas; estas experiencias urbanas se viven de manera diferenciada por hombres y mujeres y entre mujeres”* (Jirón, 2007: 173). En el caso de los estudiantes que ingresan a la UCSH, su movilidad urbana cotidiana puede estar condicionada por diversos elementos extraacadémicos. Entre estos la accesibilidad entregada por el transporte público y privado, el tiempo de traslado y la seguridad y calidad del sector del barrio San Isidro, que para la comunidad universitaria de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía pueden ser relevantes. También es menester mencionar que *“las experiencias de movilidad reflejan una accesibilidad diferenciada a espacios de educación, empleo, salud, recreación entre otros, además se basan en distintas condiciones sociales”* (Jirón, 2007: 174), lo que se asocia a lo anteriormente mencionado en relación a las diferencias de hombres y mujeres al realizar las diversas actividades.

La Universidad Católica Silva Henríquez se encuentra localizada en la comuna de Santiago, en el barrio San Isidro, cercana a las estaciones de metro Santa Lucía (línea 1) y Parque Bustamante y Santa Isabel (línea 5), como es posible observar en la figura 1. La comunidad universitaria de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía corresponde 335 estudiantes, 1 funcionario administrativo (secretaria) y 26 profesores entre los de planta y contrata.

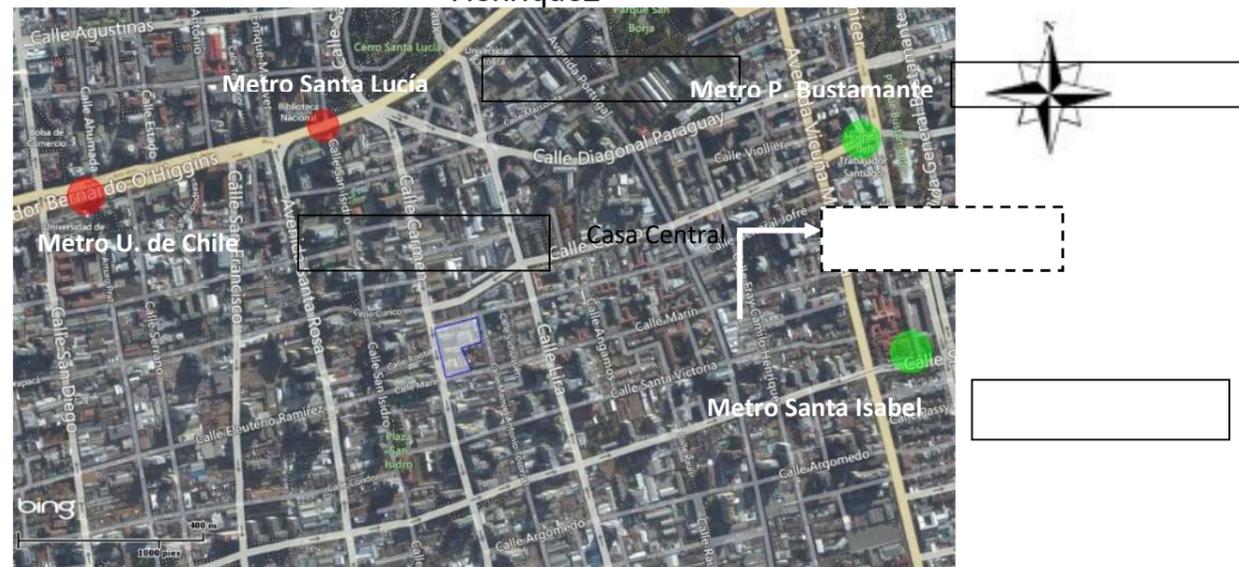
---

*económicas. Habría que agregar el papel que cumplieron los civiles en el Poder Judicial y el del grupo “Patria y Libertad” en los organismos de seguridad, entre otros”* (Timmermann, 2011: 122).

Además de lo anterior La Declaración de Principios habla de formar *“un nuevo y gran movimiento cívico militar”* (1974: 29).

Independiente que puedan existir estudios similares para comunidades particulares como lo realiza Luis Álvarez para el caso de la comunidad de la Universidad Técnico Federico Santa María en Valparaíso (Álvarez *et al.*, 2009); el propósito de esta investigación es aportar a la comunidad educativa de la UCSH para que en futuras investigaciones relacionadas con la movilidad y el transporte de los estudiantes sirvan para tomar decisiones de mejoras tanto para la Universidad como para las personas que forman parte de la comunidad educativa en torno a la localización de las sedes, los horarios de clases, entre otros.

Figura 1: Localización de la Casa Central de la Universidad Católica Silva Henríquez



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

Cabe mencionar a su vez, que al momento de utilizar los diversos medios de transporte (sean públicos o privados) las personas se mueven siguiendo ciertas pautas culturales impuestas por el Estado y que han sido adoptadas por parte de la comunidad (de forma dialéctica) siendo interiorizadas y realizadas desde el inconsciente y exigidas hacia el resto, como el dar el asiento a las embarazadas, gente de la tercera edad o personas con movilidad reducida. Estos elementos son interesantes para que los estudiantes de colegios reconozcan los elementos de la movilidad y hacer más soportable y consciente el viaje, ya que *“las prácticas de movilidad cotidianas como lugar de expresión*

*de las relaciones de poder entre los usuarios y los sistemas de transportes”* (Jouffe y Lazo, 2010: 32) se deben hacer explícitas y así superar la idea del viaje como un mero traslado.

Siguiendo lo expuesto en las líneas precedentes el crecimiento constante de la ciudad ha afectado directa o indirectamente a las personas, lo que ha producido una generación de diversas políticas públicas para mejorar la calidad de vida de ellas, pero que muchas veces no consideran la movilidad urbana cotidiana, la cual, *“es relevante para la calidad de vida urbana, por un lado en cuanto al acceso a diferentes espacios en la ciudad, pero por otro lado, también es significativa en relación a como cuando y con quien se llevan a cabo o no esta movilidad”* (Jirón, 2007: 174). Se hace necesario relacionar las investigaciones que existen y asociarlas a la enseñanza, para primero actualizar los contenidos y los conocimientos de los estudiantes y de la educación formal. Segundo para dar forma a una propuesta educativa, que en este caso hace referencia a la necesidad de transversalidad de la geografía en todos los años de formación educativa de los estudiantes, tanto de sus primeros años en educación de párvulos, como en los últimos de enseñanza media.

Para ello, se realizará un registro de todas las unidades de geografía, que se encuentran presentes en la educación formal, desde los planes y programas y las bases curriculares, identificando los espacios reales para la aplicación de actividades didácticas referentes a la geografía y en específico a la movilidad urbana diaria cotidiana.

Se planificaron distintas estrategias didácticas para el nivel medio 1 que refieren a la aplicación de los contenidos trabajados en la investigación, en busca principalmente de una enseñanza transversal de la geografía, y más ligada aun, al conocimiento y a la construcción de la ciudad (propia), de la movilidad, de la apropiación de los espacios, de la conectividad, de la formación de la metrópolis, entre otros elementos.

## OBJETIVOS

### Objetivo general

Analizar la movilidad urbana cotidiana que realiza la comunidad educativa, estudiantes, docentes y personal administrativo de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía entre su hogar y las distintas sedes de la UCSH durante el segundo semestre de 2012.

### Objetivos específicos

1. Describir los medios de transporte y el tiempo promedio en la movilidad urbana cotidiana, a través de la realización de una encuesta a toda la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH.
2. Explicar los fenómenos del desplazamiento y de las apropiaciones del espacio que realiza un grupo determinado de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Casa de Estudios.

## HIPÓTESIS

Siguiendo los planteamientos de Jirón, esta investigación pretende conocer cómo la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía al momento de movilizarse van construyendo una ciudad mental que va siendo dotada de diversos sentimientos, dependiendo de lo transitado y de su permanencia tanto de los lugares móviles como lugares transientes, condicionados por diversos factores, por ejemplo lugar de residencia, núcleo familiar, condiciones socioeconómicas, horarios de académicos, medio de transporte escogido (autobuses, colectivo, taxi, metro, caminar, auto, etc.) entre otras variables que pueden configurar las posibilidades de viaje, condicionando la forma en que pueden asumir las diversas funciones que debe realizar la comunidad educativa tanto en la Casa de Estudio como en las prácticas profesionales que realizan en el último año de la carrera, ya que pueden demostrar cansancio, o bien una mayor predisposición al momento de trabajar, como bien se ha establecido para el caso de la Universidad Técnico Federico Santa María (Álvarez *et al.*, 2009).

## MARCO REFERENCIAL

### I. METAMORFOSIS DE LAS GRANDES CIUDADES

Durante la segunda mitad del siglo XX se vivió un explosivo crecimiento de las ciudades a nivel mundial, primero en Europa y Norteamérica y unas décadas más tarde en las principales ciudades de América Latina, como es el caso de Sao Paulo, México D.F., Buenos Aires y Santiago, por nombrar algunas, en las que se han realizado una serie de transformaciones, producto de al menos dos factores, en primer lugar, los efectos relacionados de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones (NTIC) y por otra una liberalización económica que se ha aplicado en mayor o menor medida en los distintos países de la región, estos factores han provocado cambios a nivel interno de las ciudades dando paso al predominio del proceso de globalización en la cual se ha realizado una *“homogeneización de los patrones culturales”* (Hidalgo *et al.*, 2005: 11); en las cuales además durante la última década del siglo XX se han expandido una serie de problemas que las aquejan principalmente a las áreas metropolitanas, donde se replican fenómenos tales como, segregación, suburbanización, deficiencia de los servicios básicos, congestión vehicular, contaminación ambiental, sólo por nombrar algunos, siendo un claro desafío para generar políticas públicas que apunten hacia una mejor convivencia dentro de las grandes urbes que a diario se ven enfrentadas a éstas problemáticas.

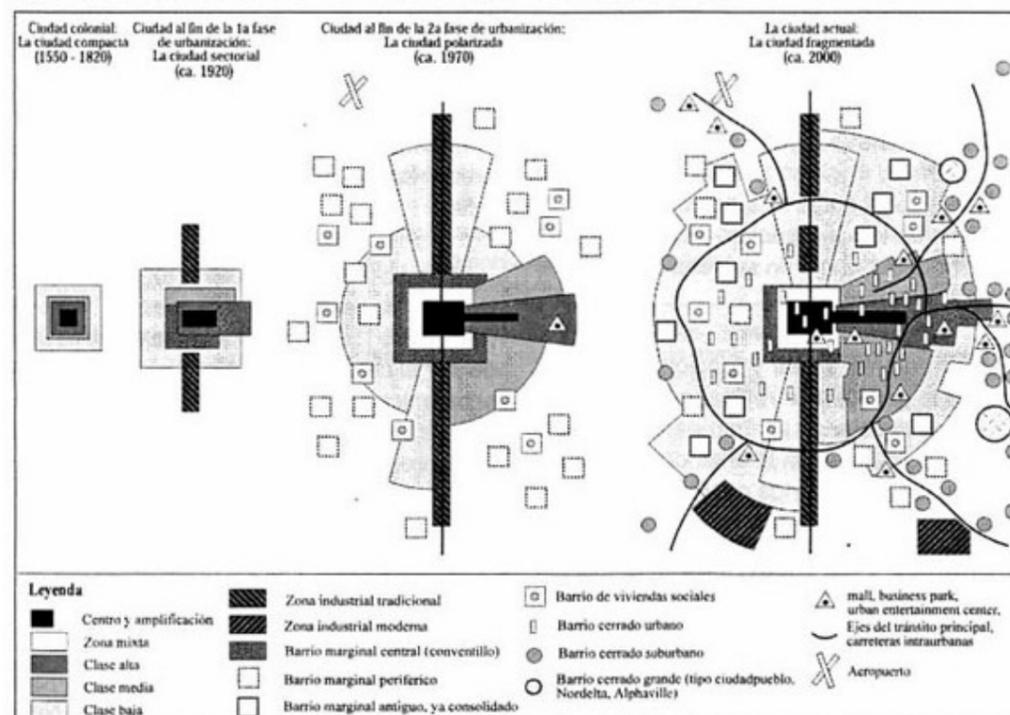
#### 1. Expansión urbana de las grandes metrópolis

El proceso de crecimiento de las principales ciudades latinoamericanas no es nuevo, ni tampoco de los últimos veinte o treinta años, sino que es un proceso que se ha vivido desde Europa y Estados Unidos unas décadas antes que en Latinoamérica. La apertura y desregulación de la economía se dio a partir de los años ochenta y noventa (Figueroa, 2005) en América Latina, siendo en Chile con más antelación que en el resto de los países de la región se experimentó la *“liberalización de los mercados urbanos (1978-1985)”* (Sabatini, 2000: 50),

dónde inauguró un patrón similar que dio como ejemplo para el resto de los países de la región.

En el caso de la ciudad de Santiago de Chile se produjo más temprano que en otros países del continente, ya desde los años treinta del siglo pasado la población urbana comenzó a sobrepasar a la rural, lo que se ha asociado al proceso de urbanización de la población del país con la Industrialización Sustitutiva de Importaciones (ISI) –también llamado modelo hacia adentro- ocurrida entre 1939 y mediados de los años sesenta, dónde se concentró la actividad industrial, comercial y financiera en los diferentes centros urbanos del país, tales como Santiago, Valparaíso y Concepción, siendo en Santiago la principal ciudad que concentró la mayor cantidad de actividades de tipo industrial.

Figura 2: Evolución de la ciudad Latinoamericana, desde 1550 hasta 2000



Fuente: Borsdorf e Hidalgo, 2005.

Casi de manera simultánea se inició un proceso de expansión del área urbana de estas ciudades, es así que producto de ambos elementos -liberalización económica y expansión urbana- influyen tanto en la morfología de las ciudades

y en la forma en que sus habitantes realizan sus actividades al interior de las urbes.

Durante la década de 1960, *“se empezó a criticar la estrategia del ISI”* (Meller; 1998: 50), puesto que existían signos generalizados que no se estaban cumpliendo la independencia de la economía interna de la externa, en otras palabras, el nivel de dependencia se mantenía de la misma forma. A pesar de haber tenido una duración por casi cuatro décadas, momento en el cual se habían perpetrado profundas transformaciones en la estructura social, política y económica del país, llegando a tal punto de existir diferentes proyectos políticos para llevar a cabo en el país, ante lo cual no se encontrará una salida de manera democrática para encauzar al país. Es así que tras el golpe militar de 1973, específicamente a partir del año 1975 cuando se comienzan a adoptar medidas que apuntaban a la liberalización y desregulación de la economía que estaban orientadas a dismantelar el aparato institucional y a sentar las bases de un nuevo modelo de crecimiento centrado en *“el rol fundamental lo ejercerá el mercado en desmedro de lo vivido en décadas pretéritas”* (De Mattos, 1999: 32).

Es así que a mediados de la década de los ochenta comenzó una etapa de fuerte crecimiento económico, producto de haber logrado equilibrios macroeconómicos, período denominado como el milagro económico, se vio traducido en importantes transformaciones en el *“sector servicios, dónde el crecimiento del número de empleos generados por las actividades de transportes y comunicaciones, comercio y servicios financieros, compensan la caída debida a la reducción del empleo público”* (De Mattos, 1999: 32), estos cambios acrecentaron más las tendencias de urbanización del empleo que fue iniciada a partir de los años treinta.

Durante la década de los años noventa esto no parece haber sufrido grandes modificaciones, más bien tomaron impulso una mayor apertura económica y el auge exportador de productos agrícolas, forestales, pesqueros y mineros, haciendo pensar que con estos nuevos impulsos se cambiaría la tendencia demográfica del país, sin embargo, esto no ocurrió, sino que por el contrario *“las actividades económicas y el capital han seguido concentrados en Santiago, al igual que la población, y ello a pesar del discurso desconcentrador de la*

*dictadura militar, o el discurso de la descentralización de los gobiernos de la Concertación*” (Rodríguez y Winchester, 2004: 118), siendo aun más patente en la actualidad con la concentración de la población en la Zona Central del país donde el crecimiento poblacional no ha sido de manera homogénea con respecto al resto de las regiones del país.

De lo anterior, y tomando en consideración la reestructuración económica llevada a cabo en los últimos treinta años De Mattos (1999) distingue dos fases. En la primera fase del proceso de reestructuración se produjo una disminución de las actividades productivas en Santiago provocando una disminución de su área de influencia inmediata, produciendo un *“mayor crecimiento de otros lugares que contaban con ventajas comparativas para la producción y procesamiento de recursos naturales para mercados externos”*. En la segunda fase, durante la segunda mitad de la década de los ochenta, una vez que el periodo reestructurador de mayor intensidad pasó, volvieron las tendencias de localización en torno al Área Metropolitana de Santiago<sup>2</sup> (AMS) una *“atractividad superior a la que poseían los restantes centros urbanos”* (De Mattos, 1999: 37).

Este atractivo que nuevamente alcanzó el AMS es posible atribuirlo a una serie de factores, siguiendo los lineamientos de De Mattos (1999), en primer lugar, mejores y más expeditos sistemas de comunicaciones –entiéndase red de comunicaciones con el exterior, aeropuertos-; un segundo factor se puede atribuir es la conformación de condiciones para una más fluida comunicación directa cotidiana entre personas que desarrollan trabajos de innovación. Un tercer factor es atribuible a la eficiente y diversificada oferta de servicios especializados para el desarrollo de actividades productivas e industriales. Por último, es posible considerar al tejido productivo amplio y diversificado, en el

---

<sup>2</sup> El AMS forma parte de la Región Metropolitana de Santiago (RMS). La RMS está dividida en seis (6) provincias –Chacabuco, Cordillera, Maipo, Melipilla, Santiago y Talagante) y en 52 comunas. La Provincia de Santiago está dividida en 32 comunas, las que en conjunto con las comunas de Puente Alto (Provincia de Cordillera) y de San Bernardo (Provincia de Maipo) conforman el AMS. El Área Metropolitana de Santiago se encuentra compuesta por treinta y nueve comunas: Santiago, Independencia, Conchalí, Huechuraba, Recoleta, Providencia, Vitacura, Lo Barnechea, Las Condes, Ñuñoa, La Reina, Macul, Peñalolén, La Florida, San Joaquín, La Granja, La Pintana, San Ramón, San Miguel, La Cisterna, El Bosque, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, Estación Central, Cerrillos, Maipú, Quinta Normal, Lo Prado, Pudahuel, Cerro Navia, Renca Quilicura, Colina, Lampa, Puente Alto, San Bernardo, Padre Hurtado, Pirque y Calera de Tango.

que las nuevas actividades puedan contar con la existencia y proximidad de otros productores.

Fruto de lo anterior es que en el AMS es donde se *“establecieron las más importantes funciones de dirección general, planificación y control del aparato productivo emergente”* (De Mattos, 1999: 38). Por las mismas razones mencionadas se establecieron las sedes corporativas y oficinas centrales de gran parte de las empresas transnacionales que se encuentran en el país, las cuales se han visto incrementadas en el último tiempo en Chile.

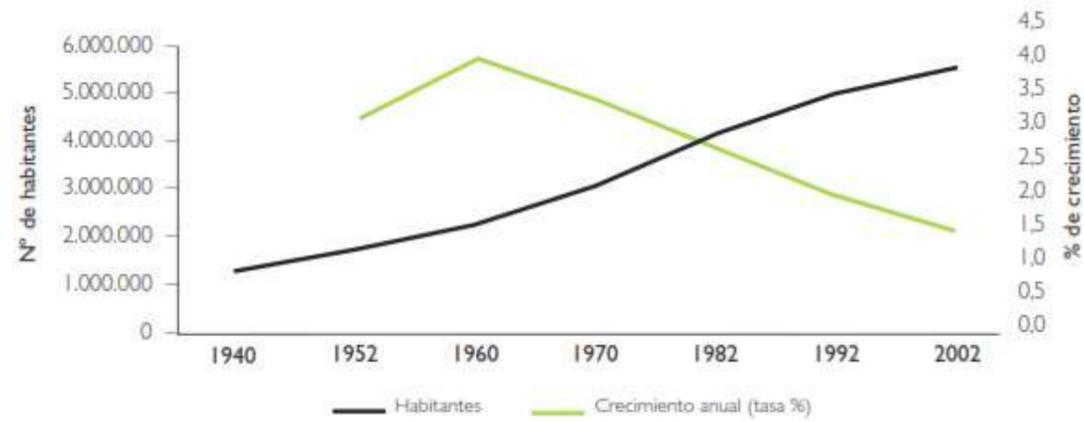
Tabla 1: Producto Interno Bruto de la Región Metropolitana de Santiago (2003-2005)  
(en millones de pesos constantes de 2003)

	2003	2004	2005
Región Metropolitana de Santiago	21.770.457	23.140.107	24.461.582
Total nacional (sub total regionalizado)	46.860.327	49.496.063	52.065.965
Porcentaje del total nacional	46,5	46,8	47,0

Fuente: Compendio Estadístico 2007 INE, con base en datos preliminares del Banco Central de Chile, 2004 y 2005.

En definitiva, la población de Santiago se ha más que quintuplicado desde la década de 1940 hasta comienzos del 2000, pero cuando se hace referencia a las tasas de crecimiento poblacional, éstas *“arrojan un crecimiento significativo hasta la década de los 60, momento en el que comienza a disminuir el ritmo de crecimiento”* (CAF, 2011: 127).

Gráfico 1: Población total del Área Metropolitana de Santiago y tasa de crecimiento demográfico anual entre 1940 y 2002



Fuente: Galetovic y Jordán, 2006.

Este alto crecimiento poblacional se relaciona con un acentuado proceso de migración campo-ciudad desde la segunda mitad del siglo XX y que significó que arribaran aproximadamente medio millón de nuevos habitantes entre 1940 y 1970, en la que al igual que en otros países latinoamericanos se vio una fuerte presión de ocupaciones irregulares, las cuales se vieron enérgicamente incrementadas durante el gobierno de Salvador Allende (1970-1973), estimándose en cifras cercanas a las 400.000 personas, las “tomas” no se realizaban en zonas lejanas al centro de la ciudad, sino que también se realizaban en terrenos más centrales y de mayor valor.

La situación cambia de manera significativa desde el año 1973, momento en que el Régimen Cívico-Militar observa que *“la movilización social desaparece, se prohíben los partidos políticos y se reprime todo intento de toma de terreno por parte de los pobladores”* (Ducci, 1997: 100), pero además a partir del año 1975 se inicia un sistema de subsidio habitacional para los pobres, con el que se empieza de manera gradual a generar programas de viviendas y servicios básicos para la ciudadanía, así mismo se inicia una liberalización del mercado inmobiliario.

Los últimos dos fenómenos están íntimamente relacionados, puesto que la imposición del mercado inmobiliario y la flexibilidad de la planificación territorial, se llevaron a cabo tras ser adoptado el neoliberalismo por parte del Régimen

Cívico-Militar chileno. Como consecuencia de estos fenómenos globales, comenzó a expandirse sobre la ciudad a través de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (1979) en la cual se liberalizó el suelo, anunciando que éste no era un bien escaso. Asimismo el valor del precio del suelo quedaba fijado automáticamente por las relaciones del mercado, expandiendo a 60.000 las hectáreas potencialmente urbanizables entre los años 1980 a 2000, y con una mínima intervención estatal. Por lo tanto, la tendencia fue eliminar las restricciones de crecimiento urbano y permitir el aumento de las áreas urbanas, siguiendo la tendencia de oferta y demanda fijadas en el mercado. También se modifica el Plan Intercomunal de Santiago, en el cual se crearon nuevas comunas (entre ellas: Pudahuel, Cerro Navia y Lo Prado), producto de la explosión demográfica producida a partir del año 1980.

Si bien es cierto que en Chile la conformación de las ciudades no ha sufrido modificaciones sustanciales, *“los procesos de transformación y concentración económica han dado origen a cambios importantes al interior de las ciudades, en su configuración espacial”* (Rodríguez y Winchester, 2004: 121), lo anterior es especialmente válido para el caso de Santiago –y en menor medida a Valparaíso y Concepción- la que se puede catalogar como una *“ciudad segregada en términos socioeconómicos, con áreas urbanas fragmentadas desde el punto de vista administrativo”* (Rodríguez y Winchester, 2004: 121), esto se traduce en grandes desigualdades en la calidad de los servicios públicos y en la exclusión de los habitantes de la ciudad que tienen escasos recursos para elegir el lugar donde quieren habitar en desmedro de las personas de mayores ingresos que optan por localizarse en zonas periféricas, excluyéndose en busca de una mayor calidad de vida en los albores de la ciudad para evitar el *stress* de vivir al interior de la metrópolis.

Es posible considerar que en la actualidad se resaltan ciertos procesos que ya se han manifestado con anterioridad, tal es el caso de la suburbanización o de la también llamada *“exurbanización de los más ricos a través de las parcelas de agrado”* (Sabatini, 2000: 67), que se enmarca dentro de una nueva fase de la metropolización, de la cual es aceptable tomar tres puntos que De Mattos (1999) ha establecido. En primer lugar, es la acentuación de la tendencia a la suburbanización, con la formación de un periurbano difuso, donde es posible

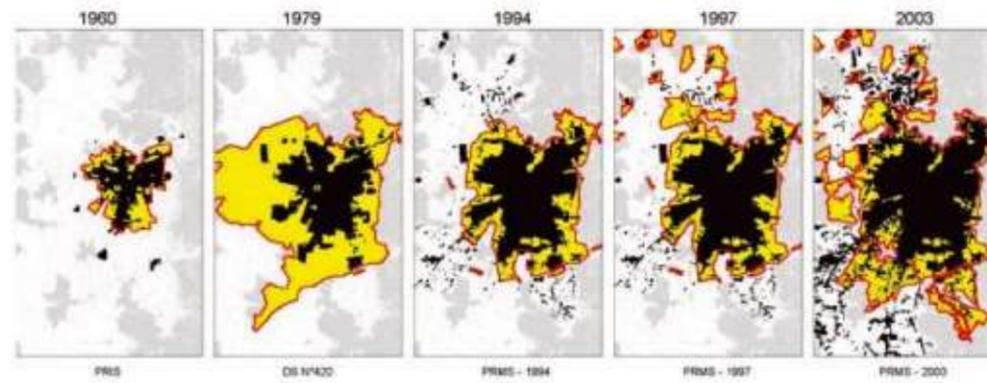
vislumbrar una prolongación de la metrópolis en todas las direcciones (que sea posible).

En segundo lugar, la aseveración de una estructura urbana metropolitana polarizada y segregada, donde la estratificación social tiene una perfecta lectura social, en que se observa una clara segregación de las viviendas sociales además de observar que si se traspone información referente a nivel educacional y socioeconómicos la diferencia de crecimiento entre una comuna y otra es abismante dónde la segregación residencial es *“hoy reconocida a nivel internacional como un fenómeno vinculado con la formación de guetos urbanos o de 'barrios en crisis', esto es, con el avance de la violencia, el crimen urbano y la desintegración social, todos males que aquejan a las ciudades contemporáneas”* (Sabatini et al., 2010: 10).

En tercer lugar la irrupción de un conjunto de *“nuevos artefactos de la globalización”* (De Mattos, 1999: 50), con gran capacidad para (re)estructurar el espacio metropolitano, tal es el caso de los centros comerciales, terminales aéreas, por nombrar algunos.

Como se han ido conformando las ciudades, tanto en Chile como a nivel mundial, en las últimas décadas es posible observar que hay una clara tendencia de la expansión de la superficie, lo que se traduce en una *“megalopolización” de las zonas metropolitanas y un aumento de la congestión y el tráfico* (Hall, 1996, en: Ducci, 2000: 6), a pesar de la oposición de diversos actores, tales como planificadores urbanos, municipios, organizaciones de habitantes, por nombrar algunos, las ciudades siguen esparciéndose por todo el territorio, tal como se logra apreciar en la figura 3.

Figura 3: Crecimiento de la superficie del área urbana consolidada de Santiago entre 1960 y 2003



Fuente: Poduje, 2000.

Un claro ejemplo de lo anterior es que *“entre 1990 y 1995 la mancha urbana de la ciudad creció de 55.000 a 65.000 hectáreas”* (Ducci, 2000: 6-7), esto sin contar las parcelas de agrado que se encuentran próximas a la capital, en la que desde la década de 1990 hasta la actualidad han sido polos de atracción para numerosas familias jóvenes que buscan escapar de la ciudad, lo que tiene una doble incidencia una de ellas es que afecta a las distancias para desplazarse entre sus hogares y sus trabajos, no sólo afecta las personas que tienen mayor poder adquisitivo que eligen donde vivir, sino que se intensifica a las personas de menores ingresos, las cuales deben recorrer largas distancias entre su hogar y su trabajo.

Posteriormente, a partir del año 2003, ha continuado un crecimiento de la superficie urbana consolidada sobre todo hacia zonas periféricas, de las comunas dentro de las que se destacan son Lampa, Tiltil, Colina por el sector norte, Peñaflor y Padre Hurtado por el sector poniente de la región, dejando de lado comunas que se encuentran en la zona pericentral, como es el caso de San Joaquín, Lo Prado, Estación Central, Independencia, Conchalí. Caso opuesto a lo que ocurre dentro de la misma zona pericentral es que otras comunas han atraído a población joven (familias que recién se están conformando) que buscan vivir en el centro de la ciudad por medio de subsidios de renovación urbana, como es el caso de Santiago, San Miguel, Quinta Normal, La Cisterna generando graves consecuencias tanto a nivel de identidad con el barrio como con problemas con barrios que han sido declarados Zonas Patrimoniales, tal es el caso de los vecinos del Barrio Yungay que mantienen

diversos conflictos con las inmobiliarias que ven con buenos ojos instalarse al interior del barrio.

Espacialmente, Santiago presenta una profunda segregación socioespacial, (De Mattos 1999, 2004; Dammert 2004; Ducci 1997, 2000, 2004; Greene y Soler 2004; Borsdorf *et al.* 2005; Rodríguez y Winchester 2004; Sabatini 1990, 2000, 2010) los cuales mencionan que la ciudad de Santiago se encuentra fragmentada en diferentes porciones, a pesar de esto es posible encontrar un patrón que las encasille, tal como lo realiza Ducci las áreas *“claramente identificables son: zonas residenciales de nivel medio y alto, áreas de vivienda social, los artefactos de la globalización –siguiendo lo planteado por De Mattos 1999- y las nuevas zonas industriales”* (2000: 7). Las distancias desde y hacia el centro tradicional se van ampliando significativamente, dónde el precio del suelo más bajo se encuentra en zonas más alejadas siendo un factor que *“alienta la suburbanización y la expansión. Ello se refuerza en las zonas de mayores ingresos con una mejora en la accesibilidad a través de autopistas urbanas a peaje”* (Rodríguez y Figueroa, 2005, en: CAF, 2011: 130), lo que no sucede de la misma forma con los sectores más pobres, los cuales se encuentran cautivos por el medio de transporte público que pasa por horarios establecidos y el continuo encarecimiento del boleto.

Es así que una de las áreas identificadas por Ducci corresponde a las zonas residenciales de niveles medio y alto, la llamada “ciudad del consumo”, en la que *“todos los grupos de mayores recursos se han ido concentrando en un cono claramente definido desde el centro hacia el oriente y nororiente”* (Ducci, 2000: 7), a mediados de 1970 y 1980 habitantes de menores recursos fueron erradicados por el Régimen Cívico-Militar, con el fin de realizar un *“esfuerzo por ordenar la ciudad, la que había alcanzado un cierto desorden social”*, ante lo cual una de las medidas que se debía realizar era tener una ciudad socialmente ordenada para que *“emergiera un poderoso sector privado de promoción inmobiliaria”* (Sabatini, 2000: 51). En dichos sectores de Santiago se cuenta con una conectividad única con los centros de actividad urbana, especialmente con las comunas de altos ingresos, como son Providencia, Las Condes, Vitacura y Lo Barnechea y la incipiente zona de Chicureo, donde más del 90% de sus habitantes se desplazan en sus autos particulares, en el que a pesar de contar con una amplia red vial, la congestión del tránsito va en constante aumento, lo

que lleva de la mano la contaminación del aire y acústica, esto queda demostrado en los accesos de la autopista Costanera Norte en sus enlaces de Lo Saldes, Rotonda Pérez Zujovic y en la zona denominada “Sanhattan”, a pesar de lo descrito prefieren estas zonas de la ciudad buscando “*el nivel de status, personas jóvenes que buscan la felicidad y seguridad*” (Ducci, 2000: 8) que en otras zonas del Área Metropolitana de Santiago no lo encuentran.

Tabla 2: Tasa de crecimiento espacial y anual densidad poblacional del Área Metropolitana de Santiago (1940-2002)

Año	Superficie urbana (ha)	Crecimiento anual (ha)	Crecimiento anual (tasa %)	Densidad (habitantes/ha)
1940	11.017	-	-	89,2
1952	15.351	361	2,8	93,6
1960	21.165	727	4,1	94,3
1970	31.841	1.068	4,17	88,6
1982	42.080	853	2,35	92,7
1992	49.270	719	1,59	96,5
2002	64.140	1.487	2,67	85,1

Fuente: Galetovic y Jordán, 2006.

Estos nuevos desarrollos urbanos son bastante similares a las “*zonas suburbanas de muy alto nivel de ciudades de Estados Unidos*” donde el nivel de servicios y equipamientos en dichas zonas es de un equipamiento considerable, encontrándose centros comerciales, colegios y porque no nombrar la búsqueda y la “*utopía de la ciudad-jardín, dónde se vive en contacto con la naturaleza, en medio de una aparente paz*” (Ducci, 2000: 8) a los que se encuentra diseñada sólo para las personas que pueden pagarla.

Una segunda zona que identifica Ducci tiene relación con los sectores bajos, la cual denomina “*la ciudad de las carencias*” en las que son las áreas habitacionales populares de Santiago, estos sectores como los señala Ducci han sido producto de una política de subsidios de vivienda implementada con gran efectividad, pero que se observa que “*se están perdiendo elementos de gran riqueza, propios de las sociedades en desarrollo y que ya han desaparecido en los países del norte*” (1997: 99) como es la vida familiar la solidaridad y el trabajo comunitario, Sabatini a su vez propone que el Estado por medio de éstos programas de vivienda social “*ha contribuido históricamente a la segregación de gran escala en Santiago*” (2000: 67) localizando la vivienda

social en terrenos baratos los que tienen una *“localización inadecuada<sup>3</sup> y un aislamiento del resto de la ciudad”* (Ducci, 2000: 8) producto de las fuerzas del mercado.

En la zona sur de la ciudad se concentra gran parte de los estratos medios y bajos, esto trae consigo largos desplazamientos a sus lugares de trabajo y/o estudios, la falta de accesibilidad a equipamiento adecuado y lo más importante, produce la ruptura de las redes sociales y familiares, producto de la imposibilidad de mantener contacto frecuente con la familia y amistades, debido a los largos desplazamientos que debe realizar; tal como lo expresa Ducci (1997, 2000, 2004) y Sabatini (2000), Sabatini *et al.* (2010). Lo que provoca que en estos sectores el bajo nivel de servicios, tal es el caso ocurrido en el sector de Bajos de Mena, en la comuna de Puente Alto, dónde a partir de la década de 1990 se construyeron una serie de conjuntos habitacionales que albergan cerca de 120.000 personas provocando problemas de hacinamiento, sumado a que existe un alto índice de vulnerabilidad social, más del 65% pertenece al primer quintil de ingresos económicos, tiene incidencia directa en el *“aumento de la drogadicción y el pandillerismo, el cual pasa a ser una necesidad de supervivencia para los jóvenes de los barrios más pobres que no tienen lugar para permanecer en el interior de sus casas ni lugares gratos donde desarrollar sus actividades sociales”* (Ducci, 2000: 9). Además no cuentan con equipamientos ni servicios, entiéndase farmacias, cuartel policial, sucursales bancarias, o bomberos, lo que se traduce en uno de los hitos de los problemas habitacionales que se presentan en Santiago. En el año 2012 se generó una política especial para este sector, dónde se incorporarán servicios para que los habitantes de Bajos de Mena accedan, ya sea al Centro de Atención Primario o a una tenencia de carabineros.

#### 1.1. Segregación / exclusión socio residencial

Con el crecimiento de las ciudades, un factor negativo es la segregación y exclusión social residencial, pues comienzan las diferencias entre las clases sociales, siendo los grupos populares los más afectados, producto de los desplazamientos de las clases altas y medias a las periferias, a causa de *“la*

---

<sup>3</sup> Se hace alusión a terrenos situados junto a elementos peligrosos o molestos como es el caso de vertederos, botillerías, canales, pozos de áridos, estaciones de bencinas, cementerios, zonas inundables, problemas de contaminación acústica, por nombrar algunos.

*liberalización de los mercados de suelo, la concentración del capital inmobiliario y la aparición en escena de mega-proyectos privados residenciales, comerciales y de oficinas*". (Sabatini, 2010: 168). Con el crecimiento de Santiago en la década de los noventa, entre 1990 y 1995, la ciudad está marcada en cuanto a las áreas de residencia, puesto que las áreas de residencia con un nivel medio y un nivel medio-alta se desarrollan en el sector oriente de la ciudad de Santiago, es decir, cuya capacidad económica es mayor y el área se transforma en una periferia exclusiva *"donde vivir es un símbolo de éxito y estatus y donde el aislamiento de otros sectores sociales es voluntario y selectivo"* (Ducci, 2000: 7), tal es el caso de comunas como Vitacura, Lo Barnechea, Las Condes y Peñalolén.

Para algunos autores, entre ellos, Sabatini establecen que un factor que permite la segregación es el Estado y se concreta mediante: *"el apoyo a planos reguladores comunales o intercomunales que incorporan normas de uso del suelo, especialmente sobre tamaño mínimo de lotes, que no tienen más justificación que dificultar el acceso de hogares de menor condición social al área; y el desarrollo de programas de erradicación de asentamientos tipo 'callampas' o 'campamentos'"* (2000: 9) esto quiere decir que, es el Estado quien determina y distribuye los usos del suelo, fomentando la desigualdad de la sociedad y la segregación residencial. Por ende hay una exclusión social, fenómeno que se ha intensificado en toda Latinoamérica y que se asocia a la aparición de los guetos, favelas, poblaciones callampas, consideradas como áreas marginadas y con proyección de desintegración social.

En el caso de la Región Metropolitana de Santiago, si bien la segregación residencial ha disminuido entre 1992 y 2002, según el Censo de población y vivienda de 2002 y los resultados preliminares del 2012, producto de la dispersión de las clases altas hacia la periferia e inclusive a asentamientos donde residen los grupos populares, tal como lo señalan los resultados preliminares del 2012, donde *"las comunas con mayor crecimiento de su población residente entre los Censos 2002 y 2012 son: Lampa con un 98.1%, Quilicura con un 61.4%, Colina con un 48.3%, Santiago con un 43.8%, Lo Barnechea con un 33.3%, Padre Hurtado con un 31.4%, Paine con un 31.1%, Isla de Maipo con un 30.3% y Peñaflo con un 29.4%"* provocando que las viviendas aumentaran en un 93.0% y la población residente en un 43.8%, pues

ha habido una transformación del patrón de segregación en primer lugar: *“la dispersión espacial de las elites”*; y en segundo lugar, *“la aproximación física de los pobres a las elites y las áreas internas de mayor dinamismo urbano – subcentros-”* (Sabatini, 2010: 28), aún perduran los altos niveles en la desigualdad social, y que se manifiestan mediante el desempleo en los sectores bajos y la inactividad juvenil. Los resultados preliminares del CENSO de 2012 señalan que la región mantiene su concentración de viviendas con un 36.6% y su población aumentó. Además se suma el proceso de la gentrificación sin exclusión en las periferias de las ciudades, es decir, existe un proceso de transformación sobre un área urbana definida por la pobreza y deterioro, en que se instalan grupos de clase alta o media, sin desplazar a la población original que provoca una transformación en la estructura de la sociedad. En Latinoamérica, se reconocen dos características esenciales: la invasión de un área de la ciudad por grupos de clase alta o media, controlando el área, pues tienen mayor capacidad de pago por el suelo, y en consecuencia de la primera característica mencionada de gentrificación sin expulsión, se elevan los precios del suelo del área.

La ciudad de Santiago, además de ser una ciudad segregada, por tener diferencias tan marcadas en las clases sociales, debido a *“la invasión de secciones de la periferia urbana de bajos ingresos por condominios cerrados y shoppings dirigidos a usuarios de ingresos medios y altos se está volviendo cada vez más común en América Latina”* (Sabatini et al., 2010: 165), también es fragmentada, es decir, se encuentra dividida en lo político y administrativo pues, existen varias provincias que se subdividen diferentes en comunas; en lo económico, puesto que, hay una diferencia en los niveles de ingreso en cada comuna, al igual que la infraestructura y los servicios básicos; y en lo social, se manifiesta en el temor, provocando aislamiento de algunos grupos sociales. *“Este Santiago —el segregado, temeroso y fraccionado— encarna una nueva y radical paradoja: una ciudad (el lugar de los ciudadanos) que está en vías o amenazada de perderse como espacio público”* (Rodríguez y Winchester., 2004: 117).

### 1.1.1. La expulsión de la vivienda social de los centros urbanos

El concepto de vivienda social surge en el gobierno de Pinochet, manifestándose en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, lo que determina que la expulsión de la vivienda social de los centros urbanos es un proceso que se inició en la década de 1980 con la liberalización del suelo. Esto no solo se ha experimentado en Chile, sino que en otros países de América, como es el caso de Argentina, Brasil, Uruguay, Colombia y México.

De acuerdo a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, la vivienda social se define como *“una casa económica de carácter definitivo, destinada a resolver problemas de la marginalidad habitacional, cuyo valor de tamaño no sea superior a 400 U.F.”* (MINVU, 1992), es decir, una casa con un espacio reducido, que ofrece las necesidades básicas de las personas, con un dormitorio para dos camas, una sala de estar, comedor, cocina, un baño con inodoro, lavamanos y ducha.

En Santiago entre 1980 y el 2002, se construyeron e instalaron *“203.236 viviendas sociales en la modalidad de conjuntos habitacionales y de tipología vivienda en extensión en dos pisos y modalidad block de tres y cuatro pisos”* (Tapia, 2011: 112). Las comunas que presentan mayor concentración de las viviendas sociales son *“Puente Alto (13,12%), La Pintana (12,70%), La Florida (9,93%), Pudahuel (7,18%), San Bernardo (6,44%), El Bosque (6,36%), Maipú (6,19%), Renca (5,84%), La Granja (4,32%) y Quilicura (3,92%)”*, estas comunas representan el 76% del total de la construcción de las viviendas sociales hasta el año 1995 y que se localizan en la periferia o cercana a ella.

De acuerdo a lo expuesto por Borsdorf e Hidalgo también se desarrollan la construcción de ciudades valladas,

*“un nuevo concepto de ciudad rodeadas de muro, vallas, portones y sistemas de seguridad para proteger a sus miembros de manera hermética y excluirlos de mundo exterior. Comunidades provistas, además de prestaciones de servicios y abastecimientos propias –en otras palabras, autosuficientes- pero reservadas únicamente a un cierto estrato social”* (Borsdorf e Hidalgo, 2007: 2).

Estas nuevas ciudades tal como queda demostrado en la cita anterior, son ciudades autosuficientes en las que cuentan con centros de eventos, áreas verdes y accesos (como las carreteras privadas) que los comunican con distintos puntos en poco tiempo, pero que forman lo que llaman “Islas para adinerados” en donde se añejan de la vida colectiva en busca de tranquilidad, seguridad.

### 1.1.2. Periurbanización

La periurbanización es producto del proceso de concentración de la población en las áreas metropolitanas, permitiendo la transformación de los espacios rurales en la periferia, por ende,

*“estos territorios son considerados como espacios sensibles y privilegiados de las actuales transformaciones sociales y económicas en el contexto de la globalización y de la renovación de las relaciones urbanas-rurales, las cuales se han amplificado y profundizado por el mejoramiento general de la movilidad en la sociedad actual” (Salazar, 2007: 208).*

Hay una coexistencia de rasgos urbanos y rurales en la ciudad y en la periferia, es por esto que para Salazar (2007: 220) la periurbanización es *“un proceso discontinuo”* cuya composición se manifiesta *“en los sectores de distintos municipios, con una composición de pequeños empresarios de subsistencia, en general con bajas capacidades sociales de resistencia, caracterizados por el fraccionamiento de las propiedades y una fuerte conexión con la economía urbana”* (Salazar, 2007: 220), permitiendo el desarrollo urbano por la internalización de los mercados, junto al mejoramiento de los medios de transportes.

Para Hugo Zunino y Rodrigo Hidalgo la periurbanización es *“la rápida urbanización de pequeños asentamientos en áreas rurales, funcionalmente dependientes del área metropolitana principal”* (2009: 224), lo que determinará la conexión y el intercambio entre áreas rurales y áreas urbanas. Además dará origen a la formación de la ciudad difusa.

La expansión urbana a la periferia, es un fenómeno que se está realizando en las ciudades compactas de Europa y Latinoamérica, esencialmente en las

clases altas, hay un acelerado proceso de urbanización en zonas rurales por el aislamiento de las clases altas en busca de tranquilidad y espacios de naturaleza, dando paso a la ciudad difusa, donde son los grupos que tienen ingresos adecuados y transporte privado para acceder los recursos ofrecidos por la ciudad difusa, es por esto que, esta ciudad debe tener la capacidad para albergar a la población dispersa y de baja densidad, con una infraestructura propicia para la movilidad y los servicios públicos, lo que para la autora Zoraida Gaviria, la visión que se tiene de las zonas rurales, es un territorio vasto y disponible a la espera de la colonización por las actividades urbanas, pues es la periurbanización se convierte en:

*“un acelerado proceso de ocupación de territorios rurales por usos y actividades urbanas que alteran negativamente las condiciones ambientales y productivas de estos territorios y generan grandes demandas de atención de las municipalidades derivadas de la carencia de las dotaciones básicas como servicios públicos domiciliarios, vías suficientes para atender una alta demanda de viajes en automóvil privado, servicios sociales de educación, salud, recreación, y servicios próximos a la vivienda” (Gaviria, 2009: 71).*

En Santiago de Chile, desde la década de los ochenta la periurbanización ha cambiado su propósito, puesto que de ser una zona sólo residencial, da paso a ser una zona multifuncional, en la cual se tiene una interrelación con el área urbano, pues *“acoge variados usos de suelo urbano y, en algunos casos, sectores sociales diversos, lo que constituye una nueva experiencia en el desarrollo suburbano santiaguino” (Greene et al., 2004: 53)*, la variedad de actividades a desarrollar es variada, estas pueden relacionarse con el uso de suelo para la residencia, la entretención, la salud, los negocios, entre otros servicios urbanos. Un ejemplo de ello sería la comuna de Huechuraba, una de las comunas con menos ingreso de la periferia norte, donde se han instalado grandes complejos residenciales y empresariales para los sectores sociales medios y altos.

## 2. Transporte urbano y estructura vial

El explosivo crecimiento y la alta complejidad que han ido experimentando las grandes ciudades latinoamericanas, como es el caso de Santiago de Chile,

genera un constante desafío, entre la convivencia adecuada y un sistema de transporte eficiente, logrando una integridad entre la expansión urbana y la movilidad de las personas al interior de la ciudad necesitando un sistema de transporte que sea acorde a la expansión urbana.

## 2.1. Problemas de desplazamiento en las grandes ciudades

El servicio de transporte público que tradicionalmente se ha ofrecido en las distintas ciudades del mundo ha sido por medio de los autobuses<sup>4</sup>, los cuales desde la década de 1920 y 1930 –fecha para el caso chileno-, la cual varía en las diferentes ciudades del continente, primeramente fabricado de manera artesanal *“comienzan a estar en una fuerte y compleja regulación, aunque débilmente aplicado”* (Figueroa, 2005: 43), la que consistía en una enérgica regulación de la tarificación del pasaje por un lado, mientras que existía una gran libertad de definir el nivel de servicio para mantener una rentabilidad constante en el sector como lo señala Figueroa (1991). Una de las formas en que el Estado intervenía y controlaba era mediante la obtención de empresas de propiedad pública las cuales eran heredadas de las antiguas empresas estatizadas de tranvías.

Las prácticas del control de la tarifa en economías inflacionarias que caracterizaron a la región durante muchos años, *“produjo un comportamiento cíclico del transporte colectivo urbano”* (Figueroa, 2005: 43), la cual se expresaba en períodos de gran rentabilidad y expansión de la oferta y otros momentos de escasas ganancias asociados a períodos de reducción de la tarifa, este modelo de negocio se mantuvo estable por al menos cuarenta años, pero trajo consigo fuertes impactos negativos que afectaron la eficiencia de los diferentes sistemas de transportes de las ciudades latinoamericanas.

Dichos inconvenientes se tradujeron en *“problemas acumulados que exigían intervenciones mayores al sistema”* (Figueroa, 2005: 43) producto de la crisis económica de la década de 1980 para mantener estables las correcciones al sistema, produjo una *“caída de la movilidad y en la demanda de los viajes, lo que se expresó en la baja tasas de ocupación de los buses”* (Figueroa, 2005:

---

<sup>4</sup> En esta investigación se considerarán como sinónimos buses, microbuses, autobuses, ómnibus y micros.

44), agravando el ingreso de las empresas de transportes generando en los operadores la reducción de los costos de operación y una segunda opción reajustando la tarifa –subiendo la tarifa-, siendo ésta segunda opción la que se tomó en gran parte de las ciudades latinoamericanas como en Bogotá, Santiago, Buenos Aires, Ciudad de México y en menor medida Sao Paulo (Figueroa, 2005).

Las profundas transformaciones económicas que las ciudades latinoamericanas han conocido desde la década de 1980 *“se deben en buena medida por la introducción de políticas libremercadistas y aperturistas y, al desarrollo de nuevas tecnologías de la información y la comunicación (NTIC)”* (Figueroa, 2005: 42) provocando en las grandes ciudades de la región que las actividades de servicios, de tipo terciario, vayan ganando importancia por sobre el empleo y la actividad industrial. Desde el punto de vista espacial, es posible mencionar al menos tres elementos que afectan la transformación en la urbanización; en primer lugar, las ya mencionadas NTIC las que posibilitan una mejor conexión y comunicación al interior de las ciudades; un segundo elemento que es posible mencionar se debe enfrentar a la grave competencia con el incremento del uso del automóvil privado y en un tercer y último lugar, la ciudad debe habituarse a *“nuevas estructuras de viajes y la cobertura de áreas urbanas más extensas”* (Figueroa, 2005: 42), pero que posee una menor concentración de demanda.

Lo sucedido en la década de 1980 se profundizó en la década de 1990 dónde se observa una reducción de la participación del Estado, el cual fue tomado por los sectores privados, dejando a los comportamientos del mercado la regulación. La implementación de estas medidas estuvo marcada por la aceptación de un nuevo modelo de desarrollo que busque mejorar las deficiencias y la debilitación del modelo keynesiano, el que estuvo marcado con la libertad de mercados, el que tenía como principal objetivo reducir el papel del Estado.

Durante los últimos veinte años, se ha dado un patrón común en las diversas ciudades de Latinoamérica, que es una crisis del transporte urbano la cual se encuentra en directa relación, como menciona Figueroa (2005: 42) *“con la asociación de los procesos de globalización que viven nuestras ciudades, al punto de ser posible identificar con bastante claridad, en los avances de la*

*globalización, las relaciones de causalidad que han sometido al transporte urbano y lo mantienen en su actual condición”* siendo en gran parte de las ciudades latinoamericanas un sistema que no se encuentra acorde con las necesidades que requieren las ciudades contemporáneas, puesto que se encuentran en un reto de entregar un servicio que tanto a los habitantes de las ciudades como a personas que se encuentren de paso puedan desenvolverse de manera óptima por la ciudad sin sentir coartados por no existir un sistema de transportes que sea eficiente.

Producto de lo anterior y siguiendo con la idea de Figueroa (2005) se expresan al menos cuatro problemáticas que afectan a las ciudades latinoamericanas. La primera es que el sector de transportes se encuentra inmerso dentro del área de servicios, el que coincide con la importante expansión en desmedro de la actividad industrial; en segundo lugar, es posible mencionar que satisface de manera diferenciada las necesidades de la población en función de su nivel de ingresos, polarizando las desigualdades que se ven afectadas las ciudades latinoamericanas; en tercer lugar, el transporte es un elemento articulador de la ciudad, durante su funcionamiento se observan significativos aportes a los fenómenos de transformación y de expansión. Por último, las condiciones que se observan en la actualidad derivan de las diferentes prácticas de gestión que se llevaron a cabo durante la década de 1980 con los procesos de apertura y liberalización económica de las ciudades y que en la actualidad han afectado de manera significativa en las diferentes ciudades latinoamericanas.

El desplazamiento presenta la dificultad de las grandes distancias y la circulación de bienes, ante lo cual el ser humano adoptó diferentes medios de transportes, que se convierten en integrador del territorio, permitiendo el intercambio de bienes y servicios en un espacio geográfico determinado. Antes de mediados de la década de 1950 *“menos de treinta por ciento de la población mundial eran habitantes urbanos”* (Gakenheimer, 1998: 34) y que a partir desde esta misma fecha *“el número de habitantes urbanos se ha más que triplicado”* (Gakenheimer, 1998: 34), el transporte se encontraba desvinculado de la ciudad, con la aparición de una sociedad industrializada comenzó el progresivo crecimiento de gigantescas ciudades en las cuales se concentran, miles y millones de personas, a partir de ese momento los centros urbanos se

encuentran interrelacionados con el transporte para articular los desplazamientos de los habitantes al interior de ésta.

El intenso proceso de urbanización de las sociedades en las últimas décadas, deja en evidencia la necesidad de comprender los desplazamientos que realizan los habitantes de las metrópolis, tipo de transporte son necesarios para llevarlos a cabo. Producto de lo anterior, es necesario comprender cómo se encuentra estructurada la ciudad, cómo se distribuyen las actividades, así como cuáles son los factores de mayor influencia en la movilidad de las personas y en la elección de los diferentes modos de transportes para llevar a cabo las diversas actividades que los habitantes realizan dentro de la metrópolis.

A raíz del crecimiento de la ciudad surgen diversos modos<sup>5</sup> de movilizarse dentro de la ciudad, como el automóvil, motos, autobuses, metro, ferrocarril, bicicleta, caminata, otras formas de desplazarse. La adopción de uno o varios de ellos son causados no solo por su existencia, sino que también por la percepción que cada persona tiene (rapidez, gasto, seguridad, comodidad, disgusto), así elegirá uno u otro o combinará los diferentes medios de transportes para desplazarse al interior de la ciudad y llegar a sus destinos.

El explosivo crecimiento y la alta complejidad que han ido experimentando las grandes ciudades latinoamericanas, como es el caso de Santiago de Chile, genera un constante desafío, entre la convivencia adecuada y un sistema de transporte eficiente, lo que provoca un amplio costo, en el que se trate de lograr una integridad entre la expansión urbana y la movilidad de las personas dentro de la ciudad, necesitando un sistema de transporte que sea acorde a la expansión urbana.

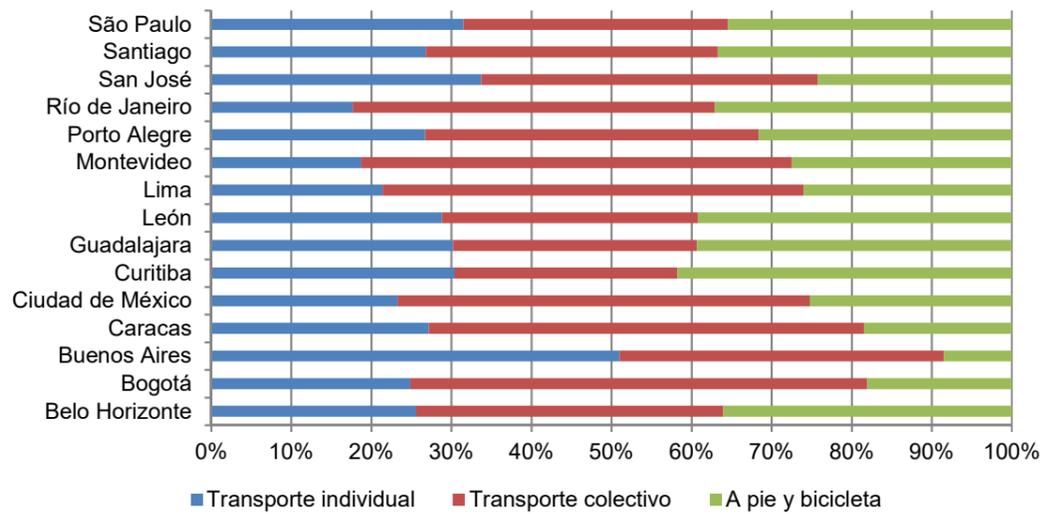
Es así que Corporación Andina de Fomento (CAF) ha puesto en marcha un Observatorio de Movilidad Urbana (OMU) para América Latina, el que tiene como finalidad dar respuesta a la falta de información sustentable, confiable y actualizada sobre el transporte vial y la movilidad que existe en la región. Para

---

<sup>5</sup> Entiéndase modo como los diferentes medios de transportes que las personas utilizan a diario para movilizarse, los cuales pueden ser, autobús, metro, tren, ferrocarril, caminata, bicicleta, automóvil, entre otros medios de transportes.

ello se ha iniciado un análisis con quince áreas metropolitanas de nueve países<sup>6</sup>.

Gráfico 2: Viajes diarios por modo de transportes en las áreas metropolitanas del Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento



Fuente: CAF, 2009.

En las áreas metropolitanas que ha estudiado la OMU se efectúan “214,1 millones de viajes diariamente: 92,3 millones en transporte colectivo (43%); 62,3 millones en transporte individual (29%); y 59,2 millones en transporte no motorizado (28%)” (CAF, 2009: 9). La mayoría de los viajes se realizan a pie o en transporte público, pero existen excepciones como el caso de Buenos Aires y de algunas ciudades de Brasil, dónde el uso del automóvil es bastante significativo.

<sup>6</sup> Éstas son las quince ciudades que el Observatorio de Movilidad Urbana (OMU) de la Corporación Andina de Fomento (CAF) que han sido estudiadas: Buenos Aires, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Río de Janeiro, Sao Paulo, Santiago de Chile, Bogotá, San José, Ciudad de México, León, Guadalajara, Lima, Montevideo y Caracas.

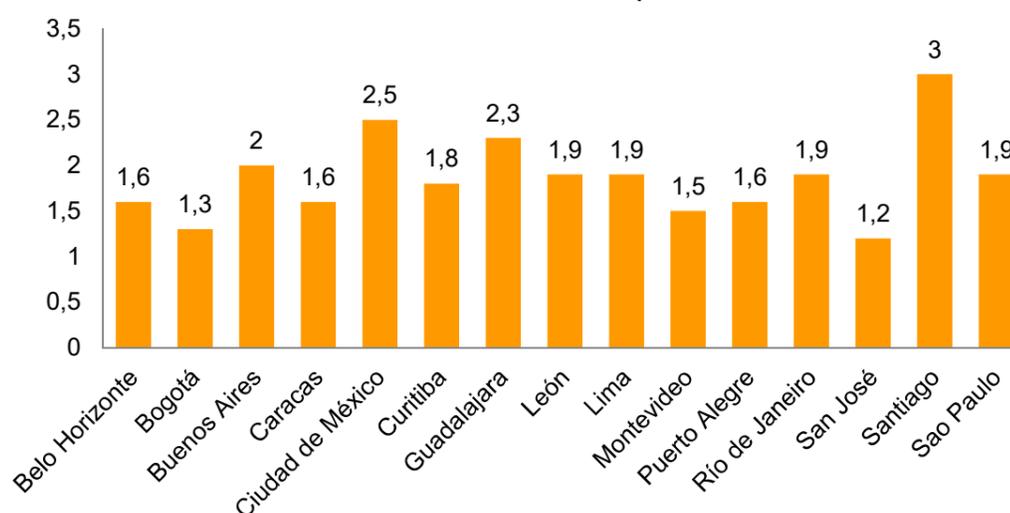
Tabla 3: Viajes diarios por modo de transportes en las áreas metropolitanas del Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento

Área metropolitana	Transporte individual	Transporte colectivo	A pie y bicicleta
Belo Horizonte	1.967.261	2.943.146	2.766.551
Bogotá	2.482.642	5.683.613	1.798.899
Buenos Aires	13.331.040	10.584.161	2.230.000
Caracas	1.349.675	2.700.749	915.712
Ciudad de México	11.376.518	25.121.995	12.305.684
Curitiba	1.540.082	1.412.652	2.116.112
Guadalajara	2.976.513	3.004.253	3.873.601
León	758.977	842.351	1.030.782
Lima	3.540.000	8.705.000	4.292.000
Montevideo	367.000	1.054.500	538.000
Porto Alegre	1.450.275	2.263.328	1.715.150
Río de Janeiro	3.521.525	9.008.228	7.386.198
San José	522.020	650.834	375.000
Santiago	4.777.666	6.502.876	6.541.038
São Paulo	11.286.390	11.837.500	12.683.087

Fuente: CAF, 2009.

Referente a la movilidad personal promedio en las áreas metropolitanas de la OMU varía entre 1,2 viajes y 3 viajes por personas al día (gráfico 3), siendo la ciudad de Santiago la de mayor cantidad de viajes que realizan respecto al resto de las áreas metropolitanas de la OMU, esto queda reflejado por los largos desplazamientos que realizan los habitantes de la capital entre sus lugares de residencia y trabajos o estudios.

Gráfico 3: Índice de movilidad personal en las áreas metropolitanas del Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento



Fuente: CAF, 2009.

En definitiva en la mayoría de las ciudades de la OMU el transporte colectivo es de *“baja calidad y el costo mensual de sus tarifas supera el valor deseable del 6% del salario mínimo”* (CAF, 2009: 17) y si se suma que los usuarios de medios de transporte colectivo gastan *“entre 50% y 100% más tiempo que los usuarios de automóviles y motocicletas, y sus niveles de confort son bajos”* (CAF, 2009: 17).

La visión que se tiene del transporte público es un problema de mercado, el cual se presenta como un disyuntiva, puesto que bajo esta perspectiva *“el transporte público sólo encuentra un punto de equilibrio económico en niveles muy bajos de calidad, seguridad y confort”* (CAF, 2009: 17) es así que se debe buscar realizar una transición hacia una visión del transporte público como un servicio esencial, en el que se requiere de una fuerte inversión, planificación, gestión y fiscalización para tener una integración y operación acorde a los estándares de las ciudades latinoamericanas.

## 2.2. El caso de Santiago de Chile

En el caso chileno, a partir de los años 1920 a 1930 se inició de manera incipiente el servicio de transporte público por medio de autobuses primeramente artesanales y luego construidos, anteriormente desde mediados

del siglo XIX existían los llamados “*carros de sangre*” y el tranvía eléctrico. En 1945, año que se creó la Empresa Nacional de Transportes (ENT), la cual “*llevó a cabo un plan de mejoras y transformaciones en el transporte público de Santiago, a través de la adquisición de nuevos vehículos para el servicio*” (Mardones *et al.*, 2011: 49) lo que permitió la incorporación del Estado en el negocio del transporte público, posteriormente a la ENT en el año 1953 se integran otros medios de transportes convirtiéndose en la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE) que con la llegada del Régimen Cívico-Militar, es cerrada, pasando a manos de privados el transporte público de pasajeros.

En Santiago de Chile, la liberalización del sistema de transporte público, se manifestó en una creciente competencia de empresarios privados por ocupar las principales vías capitalinas, donde el nuevo modelo de negocio no entrega el beneficio a una gran empresa, sino que se repartía entre varios actores.

La grave situación económica de 1982 generó dos situaciones, la primera, un mayor grado de informalidad en el transporte público y en segundo lugar generó que “*muchas personas vieran en el transporte colectivo no sólo como un medio de transporte sino también un espacio de trabajo*” (Mardones *et al.*, 2011: 97), lo que provocó el “*deterioro general en la calidad del transporte público capitalino, sumado a las alzas continuas en el precio de las tarifas hizo que la necesidad de implementar nuevas medidas de manera urgente*” (Mardones *et al.*, 2011: 102), lo que resultó que desde el año 1994 se iniciara el proceso de unificación de las máquinas pasando de una multiplicidad de colores que representaban a cada empresa a un esquema amarillo y blanco buscando imponer una cierta uniformidad al sistema de transporte público pero, manteniendo la misma desregulación de la década de 1980 en que las ganancias se reparten entre diferentes actores, como es el caso de *monopropietarios*, entiéndase a los propietarios de un solo bus y que por lo general poseían los buses más antiguos del parque. Ellos “*carecen de capacidad empresarial y suelen conducir su propia máquina y ejecutar gran parte de sus reparaciones y su mantenimiento, pequeños empresarios*”, propietarios de dos a cuatro buses, entre los cuales se da una gran gama de antigüedad de buses, capacidades empresariales y situaciones económicas, “*las que corresponden a un tamaño mínimo de las empresas que son viables en el sistema*” y por último los

*empresarios con flota*, empresarios que poseen cinco o más buses, *“eran los de menor cantidad, sus flotas eran las más nuevas y sus capacidades de gestión son mejores que los anteriores”* (Figuerola *et al.*, 1993: 80-82).

De este modo, se han realizado una serie de políticas públicas que han apuntado a mejorar los desplazamientos intercomunales. Una primera política pública que se ha adoptado es la modernización del sistema de transporte capitalino, ya sea metro, autobuses o taxis colectivos, el que tiene por finalidad mejorar los niveles de prestaciones, conectividad de la ciudad; otros avances que se han realizado de manera aislada radica en la construcción de ciclovías, éstas se han construido en una serie de comunas de la capital, a pesar de que no se encuentre en una política que englobe a todas las construcciones. Una segunda política que se ha adoptado es la creación de nuevas autopistas que fomenten el uso del transporte particular motorizado, especialmente el explosivo aumento del uso del automóvil y motos, lo que ha generado un mayor índice de congestión vehicular que se ha ido acrecentando en los últimos años en Santiago de Chile.

Lo descrito, ha tenido una serie de consecuencias en el transporte metropolitano, en primer lugar con el aumento de la creación de las autopistas urbanas, provocando un aumento explosivo en el parque automotriz de la capital, llegando a un punto de saturación vial y de congestión constante en las principales arterias de la ciudad, de lo mencionado De Mattos (1999) trata las construcciones de autopistas como *“artefactos de la globalización”*. En relación al transporte público, este ha tenido una serie de consecuencias producto de la implementación del Transantiago (actualmente se llama Sistema de Transporte Público de Santiago) modelo inspirado de las ciudades de Curitiba (Brasil) y Bogotá (Colombia). El cual, ha provocado un caos en el sistema de transporte público de la capital, lo que trajo consigo un aumento en los desplazamientos en Metro siendo éste un eje fundamental y articulador del actual sistema de transportes. Esto ha afectado en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, generando graves cuadros de estrés, ocupando mayor tiempo en el desplazamiento entre sus hogares y sus lugares de trabajo o estudio, provocando menor tiempo para la distracción y compartir con la familia.

### 2.3. Transporte Urbano

El transporte urbano no es sólo un elemento técnico introducido, de forma más o menos coherente, en el espacio público de la ciudad, sino que *“se trata de una construcción social, en la medida que el incremento de la velocidad ha introducido nuevos conceptos de espacio y de tiempo”* (Miralles-Guasch, 2002: 11).

El transporte urbano se puede analizar desde dos puntos de vista: oferta y demanda. La oferta de transporte urbano estaría integrada por los *“distintos modos de transporte que la ciudad ofrece a sus habitantes y las infraestructuras; en cambio la demanda englobaría aspectos tales como el tipo de usuario, el tipo de viaje o el volumen de desplazamientos a satisfacer”* (Cendrero y Truyols, 2008: 13). A su vez es posible encasillar al transporte urbano según el volumen de la demanda se distinguen al menos tres niveles: bajo, medio y alto como también según el tipo de usuario, se habla de transporte privado o transporte público. El transporte público podría dividirse en transporte público colectivo o transporte público de alquiler.

La infraestructura que sea necesaria para el desarrollo del transporte urbano puede ser *“exclusiva para un único modo de transporte, como es el caso del ferrocarril, o compartida, que es usado simultáneamente por los vehículos privados y por el transporte público”* (Cendrero y Truyols, 2008: 14). Dentro de los modos de transporte urbano es posible encasillar:

- Marcha a pie: supone un alto porcentaje de los desplazamientos en una ciudad en trayectos de corta distancia.
- Dos ruedas: el desplazamiento en bicicleta es una forma de viaje en diversos países europeos, pero que en Santiago no es masivo, ya sea porque no exista la infraestructura adecuada o porque no exista una cultura ciclística.
- Automóvil: es el modo de transporte urbano que consume mayor cantidad de espacio. No obstante, el vehículo particular, con sus inconvenientes, es un modo de transporte cómodo y rápido, cuando no existe congestión y además que es socialmente apreciado.

- Taxi/colectivo: se utiliza para complementar la red de transporte público, ya sea por la inexistencia de dicho servicio o por la rapidez.
- Autobús: es el modo de transporte más común en todas las ciudades del mundo. El autobús puede actuar como modo único de transporte colectivo de una ciudad, o como complementario de uno de mayor capacidad (como es el caso del metro). es un modo de una gran flexibilidad en todos sus aspectos, sean estos itinerario, explotación, adaptación a la demanda, entre otros aspectos. Posee un gran rendimiento en cuanto a la ocupación de espacio y unas grandes posibilidades de cobertura espacial de las ciudades.
- Metro: es el gran modo de transporte para las grandes ciudades, siendo el medio más adecuado para la atención de los grandes flujos que se producen en las metrópolis. Su gran ventaja respecto al resto de modos de transporte es la capacidad de transporte de pasajeros que puede ofrecer. Su principal desventaja es su alto costo de inversión inicial en las obras de ingenierías y construcción.

Tabla 4: Cantidad de viajes motorizados por hogar y por persona en la ciudad de Santiago

Año	Viajes Motorizados		Total	
	Por persona	Por hogar	Por persona	Por hogar
1977	0,87	4,65	1,04	5,56
1991	1,29	4,99	1,69	6,54
2001	1,75	6,34	2,39	8,89

Fuente: Sectra, 2003.

De acuerdo con los datos proporcionados por la encuesta origen- destino de viajes del año 2001-2002, la movilidad en la ciudad ha evolucionado enérgicamente, tanto en viajes motorizados, sean estos en transporte público como privado, como también a nivel general.

De la misma forma, la tasa de motorización se ha incrementado de manera sustancial en los últimos diez años. La tabla 4 muestra de manera gráficamente la evolución del parque vehicular en la última década. De la tabla se

desprenden significativas cifras, el tipo de vehículo que mayor crecimiento en el parque vehicular es la motocicleta, “*aunque no es tan relevante como el caso del automóvil. De hecho, es notorio el crecimiento, tanto en términos absolutos como proporcionales, del automóvil particular*” (CAF, 2011: 132). Los datos que entrega la tabla ponen énfasis en la enorme expansión de los modos privados de transporte, lo que en buena medida se puede atribuir al aumento de los ingresos familiares en la última década.

Tabla 5: Evolución del parque automotor en la Región Metropolitana de Santiago por tipo de vehículo entre los años 2001 y 2007

		2001	2007	Variación (%)
Transporte Particular	Automóvil y <i>station wagon</i>	571.875	637.076	11
	Todo terreno	28.020	26.998	-3
	Furgón	54.610	52.537	-3
	Minibús	4.483	3.537	-21
	Camioneta	140.525	114.424	-18
	Motocicletas y similares	13.314	35.921	169
	Otros con motor	121	73	-39
	Otros sin motor	5.547	4.562	-17
	Total	818.495	875.128	6,9
Transporte Colectivo	Taxi básico (o todo tipo de taxi en 2001)	41.146	23.319	-
	Taxi colectivo	-	8.259	-
	Taxi turismo	-	960	-
	Minibús transporte colectivo	9.474	2.733	-71,2
	Minibús, furgón escolar y trabajadores	-	5.766	-
	Taxibús	310	13	-95,8
	Autobús transporte colectivo	12.404	10.141	-18,2
	Autobús transporte escolar y trabajadores	-	270	-
	Total	63.334	51.461	-18,7
Transporte de Carga	Camión simple	30.727	26.796	-12,8
	Tractor camión	5.148	4.796	-6,8
	Tractor agrícola	738	93	-87,4
	Otros con motor	2.150	1.955	-9,1
	Remolque y semi remolque	9.915	6.993	-29,5
	Total	63.334	51.461	-18,7

Fuente: INE 2008. Anuario Parque de vehículos en circulación, 2001 y 2007.

### 2.3.1. Transporte Público

En la década de 1990 comienza una escalada de intervención por parte del Estado, con la regulación de las condiciones de oferta de los servicios que lleva la licitación de líneas de buses, limitando la participación de operadores y licitar el sistema de taxis/colectivos. A pesar de haber concesionado el sistema poseía varios problemas, entre ellos la *“alta accidentabilidad motivada por la 'búsqueda del pasajero', la sobreoferta y la baja ocupación de los autobuses, o la falta de competencia entre los operadores a la hora de presentarse a las licitaciones”* (Díaz *et al.*, 2004; Figueroa, 2005).

A la llegada de la década del 2000 se comienza a planificar una forma integral del sistema de transporte en la ciudad, el que termina en el año 2007 con la implementación del sistema Transantiago, uno de los 11 componentes del Plan de Transporte Urbano para Santiago (PTUS) los que buscaban intervenir la ciudad en numerosos aspectos relativos a la movilidad. *“la ejecución de este sistema se convierte en un caso paradigmático por el incumplimiento de los resultados esperados y su negativo impacto social y político”* (CAF, 2011: 132).

A partir del año 2005 se inicia el nuevo Sistema de Transporte Público, llamado Transantiago, buscando satisfacer las demandas de la población y disminuir el crecimiento del parque automotriz, pero que a partir del día 10 de febrero del año 2007 se implementó de manera definitiva, el cual se planteó como una revolución que involucraría tanto las mallas de recorridos, incorporaría la red del Metro de Santiago, mejoraría la infraestructura vial y obras públicas varias, mejoraría y profesionalizaría las condiciones laborales de los trabajadores del sector, cambiaría el manejo empresarial e incluso modificaría la forma de pago utilizada por los usuarios.

En el antiguo sistema de transportes, los recorridos abarcaban grandes distancias, lo cual permitía a los pasajeros transitar en un solo microbús por distintas comunas. Pero con la implementación del Transantiago la antigua malla de buses se fraccionó en 10 zonas cada una caracterizada con un color y letra (ver figura 4), y también asociándolos a un operador quien es el responsable de administrar la logística y debe preocuparse de entregar un

servicio de calidad junto con implementar las mejoras propuestas por el ministerio de Transporte y Telecomunicaciones<sup>7</sup>.

Con la implementación del Transantiago se crean tres instancias de transporte: *buses troncales*, que se desplazan por las principales avenidas de la capital conectando la ciudad de sur-norte y poniente-oriente; *buses alimentadores*, estos transitan solo por la zona delimitada por su color y letra teniendo por parada final algún punto de conexión con paraderos de buses troncales, otros alimentadores de la misma zona o de las aledañas o de una estación intermodal que involucra troncales, alimentadores, Metro de Santiago y generalmente una zona comercial; *Metro de Santiago*, tren subterráneo capitalino cuya operación es realizada mayoritariamente dentro de la circunvalación "*Américo Vespucio*". Adicionalmente, se creó una red de buses troncales especiales denominados clones cuya función es apoyar a la red del metro y una red de servicios denominados "*servicios súper expresos*" los que tienen por finalidad transportar pasajeros desde diversos puntos de la capital (Quilicura, Pudahuel, Maipú, San Bernardo, Puente Alto) a puntos de mayor demanda (Estación Mapocho, Quinta Normal, Manquehue Vitacura), parando en su punto de origen y destino operando sólo en horas punta en un determinado sentido.

---

<sup>7</sup> Desde que se implementó el Transantiago se han reducido el número de empresas participantes del sistema, en el año 2007 se encontraban operando diez empresas, de los que se diferencian los recorridos troncales: 100 Inversiones Alsacia, 200 SuBus Chile, 300 Buses Gran Santiago (BGS), 400 Express de Santiago Uno, 500 Buses Metropolitana. Recorridos alimentadores o zonales: B Buses Gran Santiago (BGS), C Redbus Urbano, D y F Sociedad de Transportes de Personas Santiago (STP Santiago), E Unión del Transporte (Unitran), G Buses Gran Santiago (BGS) posteriormente en manos de Las Araucarias, H TransAraucarias, I y J Comercial Nuevo Milenio. En la actualidad con los cambios de contratos se redujeron a siete las empresas operadoras y se pasa a la denominación de Unidades de Negocios, quedando conformados de la siguiente forma: Unidad 1: Inversiones Alsacia (Troncal 1), Unidad 2: SuBus Chile (Troncal 2 y Zona G), Unidad 3: Buses Vule (Troncal 3, Zona E, H e I), Unidad 4: Express de Santiago Uno (Troncal 4 y Zona D), Unidad 5: Buses Metropolitana (Troncal 5 y Zona J), Unidad 6: Redbus Urbano (Zona B y C) y Unidad 7: Sociedad de Transportes de Personas Santiago (Zona F).

Figura 4: Zonificación del Sistema de Transporte Público (Transantiago) año 2007<sup>8</sup>



Fuente: [http://www.emol.com/especiales/infografias/transantiago\\_bip/index.htm](http://www.emol.com/especiales/infografias/transantiago_bip/index.htm)

Se implementó un formato de transbordos Bus-Bus, Metro-Bus o Bus-Metro, donde solo se cancela un pasaje si se cumple con las siguientes condiciones: Viajar en menos de una hora y treinta minutos y/o no hacer uso de más de tres transbordos en dicho periodo. Por último, se modificó el mecanismo de pago: en el sistema antiguo se debía cancelar en efectivo por cada vez que el usuario utilizaba el metro o un microbús; en el nuevo sistema se unificó el modelo de transbordo y se cancela una sola vez por medio de un sistema prepago denominado tarjeta Bip!

Desde su inicio el Transantiago experimentó dificultades por múltiples razones como por ejemplo el desconocimiento de las personas por los nuevos recorridos, falta de buses en circulación lo que generó caos en distintos puntos de la capital. Este último punto generó problemas para las personas minusválidas ya que no podían subir a los buses, a pesar de que los nuevos buses contaban con un espacio destinado para ellos, estos problemas son los que restan resolver dónde *“la calidad del servicio de los operadores es*

<sup>8</sup> En la actualidad se mantiene la misma distribución zonal, pero que se han modificado algunos elementos visuales, un ejemplo de ello son los colores como ocurre con la zona J que pasó del plomo al turquesa y que en la actualidad cada empresa operadora tiene un color asignado; otros cambios que se han efectuado tiene relación de operadores, tal es el caso de la zona B inicialmente manejada por Buses Gran Santiago (BGS) y que actualmente es controlada por Carbus Urbano perteneciente al grupo Redbus Urbano operador de la zona C. Mismo caso acontece con la zona D inicialmente operada por Servicio de Transportes de Personas Santiago (STP) que además de la zona D controlaba la zona F y que en la actualidad sólo posee el control de la zona F, puesto que la zona D la opera Express de Santiago Uno operador de la unidad 4 del sistema capitalino.

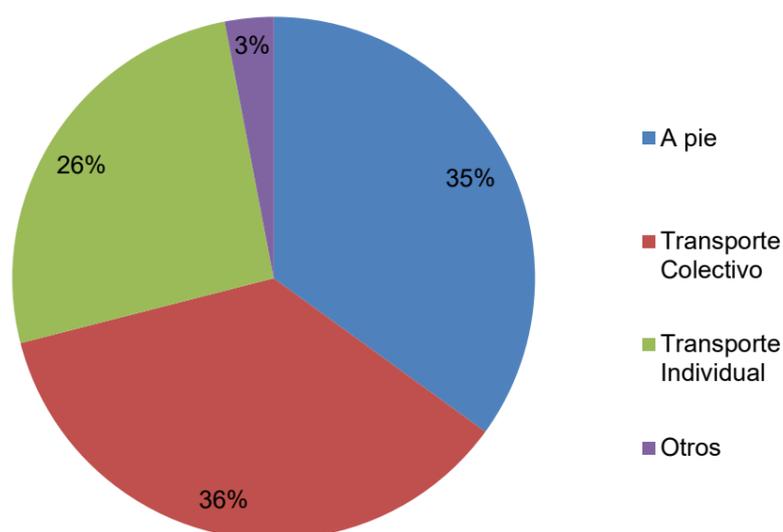
*ostensiblemente insuficiente. Un ejemplo de ello son los sectores completos de la zona sur del Gran Santiago” (Hernández, 2008 en: CAF, 2011: 132).*

Con la implementación del Transantiago, el transporte público de la Región Metropolitana se concentra en el sistema de autobuses, metro –que opera desde el año 1974-, una red de metrobuses que conectan las zonas más consolidadas con la periferia extendida, además de los microbuses –servicios periféricos o más bien llamados rurales- tales como Padre Hurtado, Melipilla, Buin, Paine, Lampa, Colina, Calera de Tango, Peñaflor, por nombrar algunos. También existe un servicio de tren de cercanías, llamado metrotren, el que conecta desde San Fernando (VI Región) con la Estación Central, pero que es cuantitativamente poco significativo.

Sin embargo, éste ha sido un completo fracaso, puesto que desde el año 2005 hasta la actualidad ha existido un aumento del parque automotor, además provocando que *“la movilidad disminuye aún más para el usuario de transporte público. Esto se debe en gran medida a que las rutas de transporte pueden generalmente coincidir con las arterias de más alto flujo, las más afligidas por la congestión”* (Gakenheimer, 1998: 34). Ante esta situación, De Grange (2010) propone el aumento de los recursos para la creación de metro, porque es el único medio de transporte que compite con el transporte particular y es una real alternativa para que los automovilistas dejen sus autos en las casas y utilicen el tren subterráneo. Correa (2010) plantea que el transporte debe ir interrelacionado con las políticas de ciudad. Empero, en Santiago no existe una política de expansión urbana de equidad, lo que se ve demostrado en la polarización de la ciudad, donde es casi imposible ver convivir las personas de la clase alta con los estratos medios-bajos.

Según datos del Observatorio de Movilidad Urbana de la CAF (2009), como se aprecia en gráfico 4 el transporte colectivo se encarga del 36% de los viajes diarios de la región. Cerca de un 35% son realizados a pie (esto indica que son desplazamientos de corta distancia) y el 26% son realizados en transporte individual, sea este automóvil, bicicleta, motocicleta, radiotaxi. Dentro de los viajes motorizados, el 58% es realizado en transporte público.

Gráfico 4: Distribución por modo de transporte utilizados en la Región Metropolitana de Santiago



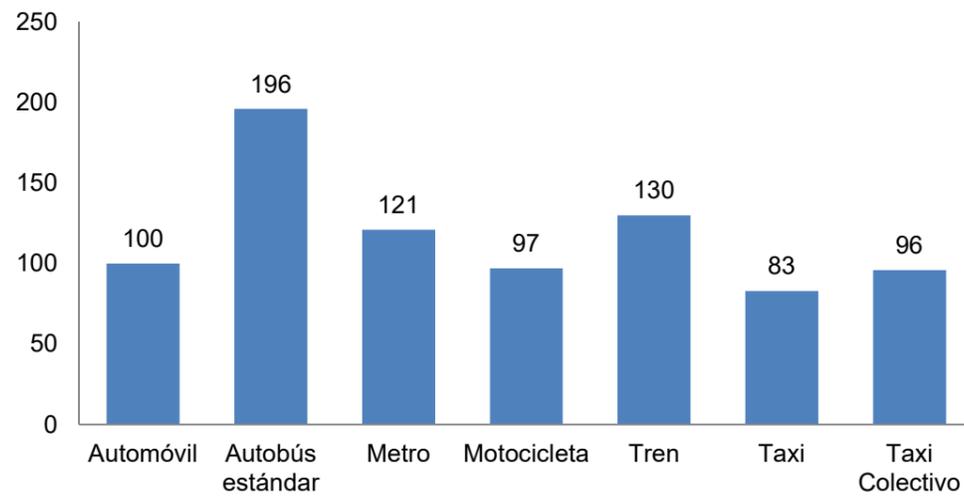
Fuente: CAF, 2009.

Al observar el transporte colectivo se concluye que “*el modo sobre neumáticos concentra más de las tres cuartas partes de los viajes (76%), mientras que el metro ocupa el 24% restante*” (CAF, 2011: 133), aunque con la implementación del Transantiago pasando el tren subterráneo a ser el principal eje articulador del sistema de transporte público. Por otra parte, los medios de transporte no motorizados, como la bicicleta presentan una participación menor.

Al analizar el tiempo de viaje en la Región Metropolitana, los modos que involucran automóviles son los que arrojan los tiempos más bajos. “*Así, esta cifra asciende a 20, 23 y 24 minutos para automóvil, taxi y taxi colectivo, respectivamente*<sup>9</sup>. En cuanto al tiempo promedio de viaje en autobús, éste asciende a 47 minutos y a 29 minutos en metro” (CAF, 2011: 133). El gráfico 5 permite observar el costo en términos de tiempo impuesto al usuario del autobús, que en promedio duplica al del transporte individual.

<sup>9</sup> Se excluyen de este análisis los viajes en bicicleta y a pie cuyo tiempo puede responder al motivo y sobre toda la distancia del viaje.

Gráfico 5: Tiempo de viaje en minutos por modo de transportes en la Región Metropolitana de Santiago (Automóviles=100)



Fuente: CAF, 2009.

En términos reglamentarios, el transporte público se encuentra regido por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, bajo el alero de la Subsecretaría de Transporte (SECTRA), de la cual depende la coordinación de Transantiago, dicha entidad es la responsable de la reglamentación de los requisitos de los vehículos, las rutas, frecuencias y tarifas (CAF, 2011).

Tabla 6: Vehículos de transporte colectivo en las áreas metropolitanas del Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento

Área metropolitana	Vehículos en neumáticos									Vehículos en rieles (carros)				Aqua vía	Total
	Taxis Colectivos	Jeeps	Combi/Vans	Microbús	Bus Estándar	Mini bús	Bus Articulado	Bus Biarticulado	Total	Tren	Metro	Tran vía	Total		
Belo Horizonte	0	0	0	291	6.95	0	28	0	6814	96	0	0	96	0	6910
Bogotá	0	0	0	4300	10245	0	1.059	0	15604	0	0	0	0	0	15604
Buenos Aires	0	0	401	0	15585	496	0	0	16482	1207	447	12	1666	0	18148
Caracas	0	5691	326	10541	1220	0	0	0	17778	0	420	0	420	0	18198
Ciudad de México	0	0	0	45996	8863	0	98	0	54957	43	2136	0	2179	0	57136
Curitiba	0	0	0	91	2144	0	306	259	2800	0	0	0	0	0	2800
Guadalajara	0	0	0	0	4607	0	0	0	4607	80	0	0	80	0	4687
León	0	0	0	0	1733	0	55	0	1788	0	0	0	0	0	1788
Lima	3620	0	11327	7990	4337	0	0	0	27274	0	0	0	0	0	27274
Montevideo	0	0	0	43	1435	0	2	0	1480	2	0	0	2	0	1482
Porto Alegre	0	0	0	403	4876	0	134	0	5413	96	0	0	96	0	5509
Río de Janeiro	0	0	13000	1353	14745	0	0	0	29098	587	182	12	781	19	29898
San José	0	0	0	0	1197	0	0	0	1197	5	0	0	5	0	1202
Santiago	10736	0	0	0	5444	0	1.031	0	17211	13	751	0	764	0	17975
Sao Paulo	0	0	0	7569	12629	0	476	76	20750	785	702	0	1487	0	22237
Total	14356	5691	25054	78577	95555	496	3189	335	223253	2914	4638	24	7576	19	230848

Fuente: CAF, 2009.

En relación a la flota de transporte colectivo cuenta alrededor de 17.000 vehículos, de los cuales cerca del 60% son taxis colectivos (10.736). Los restantes 36% son autobuses (6.435) y en menor medida (4%) carros de metro (751). La cantidad de carros de tren es insignificante, pero que transportan gran parte de los pasajeros del sistema de transporte capitalino (ver tablas 6 y 7).

Tabla 7: Vehículos de transporte colectivo de la Región Metropolitana de Santiago

Transporte colectivo	Neumáticos	Taxis colectivo	10.736
		Buses estándar	5.444
		Buses articulados	1.031
		Subtotal	17.211
	Rieles	Trenes	13
		Metros	751
		Subtotal	764
Total		17.975	

Fuente: CAF, 2009.

### 2.3.2. Las autopistas urbanas y el transporte privado

Las grandes ciudades y metrópolis modernas comparten problemas relativos a los accidentes de tránsito, la congestión vehicular, la contaminación atmosférica y acústica, junto con las desigualdades sociales derivadas de este modelo (Lizarraga, 2012).

La demanda por suelo y transporte es el producto de dos factores fundamentales, *“uno de ellos es el crecimiento del número y el segundo factor se debe al aumento de los ingresos”* (Echeñique, 2006: 463). El primero de ellos es la razón principal de la mayor demanda en los países en vías de desarrollo, donde la migración campo-ciudad ha sido bastante alta desde mediados del Siglo XX –ver figura 3-. El segundo factor –aumento de los ingresos- es una de las primordiales razones de los aumentos de la demanda en los países desarrollados. Santiago de Chile ha mostrado ambos factores, siendo el aumento de los ingresos la principal causa de la demanda creciente por suelo y transporte, porque en primer lugar, el número de hogares ha crecido en forma rápida y en segundo lugar, el mayor poder adquisitivo de los hogares los lleva a consumir más espacio y usar más automóviles (Echeñique, 2006).

Producto del explosivo crecimiento urbano y que va de la mano con el aumento del parque automotor, esto produce que *“la congestión está reduciendo la movilidad del usuario del automóvil”* (Gakenheimer, 1998: 34) lo que se ve traducido en mayores tiempos de desplazamientos al interior de la ciudad, evitando transitar por avenidas que se encuentren saturadas por la demanda de los automovilistas, esto se ve reflejado en las calles aledañas de las autopistas urbanas que no logran absorber el flujo de tránsito de los automovilistas, provocando los llamados *“cuellos de botellas o encajonamientos”* que producen una gran congestión, la cual *“impide cada vez más la movilidad del usuario del automóvil”* (Gakenheimer, 1998: 34).

Tabla 8: Vehículos de transporte privado en las áreas metropolitanas del Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento

Área metropolitana	Automóvil	Motocicleta	Taxis	Moto-taxis	Total
Belo Horizonte	1.074.808	215.922	7.891	0	1.298.621
Bogotá	792.951	116.433	48.907	0	958.291
Buenos Aires	4.285.312	470.000	45.500	0	4.800.812
Caracas	820.000	9.700	12.411	0	842.111
Ciudad de México	5.592.293	108.420	182.998	0	5.883.711
Curitiba	774.738	124.522	4.711	0	903.971
Guadalajara	1.442.517	72.304	11.206	0	1.526.027
León	185.981	11.563	4.578	0	202.122
Lima	453.198	27.000	143.507	62.400	686.105
Montevideo	210.004	75.500	3.072	0	288.576
Porto Alegre	620.489	116.513	5.422	0	742.424
Río de Janeiro	2.290.902	226.563	36.069	0	2.553.534
San José	321.719	119.036	6.626	0	447.381
Santiago	819.174	22.634	26.909	0	868.717
Sao Paulo	4.386.158	652.225	38.639	0	5.077.022
Total	24.070.244	2.368.335	578.446	62.400	27.079.425

Fuente: CAF, 2009.

El parque vehicular de Santiago registra 870.000 vehículos de transporte individual motorizado (automóvil, motocicleta y taxi), de los cuales el 94% son automóviles (CAF, 2011), como se observa en las tablas 5, 8 y 9.

Tabla 9: Vehículos de transporte privado de la Región Metropolitana de Santiago

Transporte individual	Automóviles	819.174
	Motos	22.634
	Taxis	26.909
	Total	868.717

Fuente: CAF, 2009.

Santiago cuenta con 11.217 km de vías, a lo largo de los cuales es posible encontrar “2.220 intersecciones con semáforos. Esto arroja un ratio de 16,5 km de vía y 3,2 semáforos por km<sup>2</sup>. En términos de infraestructura vial, Santiago se encuentra en el promedio del OMU” (CAF, 2009: 135), en la tabla 10 se resume los diferentes indicadores de la infraestructura vial, en la que desde que se implementó el sistema de transporte público (2007) se ha incrementado las vías exclusivas para el transporte público, permitiendo menor atochamiento y

problemas de desplazamientos entre los diferentes vehículos, dónde el aumento de recursos ha estado dirigido directamente a la expansión vial de la red de metro, dejando de lado políticas que apunten a desincentivar el uso del automóvil, democratizar y mejorar la calidad del servicio del transporte público que se ofrece (De Grange, 2010).

Tabla 10: Resumen de los indicadores de infraestructura vial de la ciudad de Santiago

Indicador	Valor
Km de vía	11.217
Intersecciones con semáforos	2.200
Vías con prioridad para peatones	5,5 km
Vías con prioridad para ciclistas	112,8 km
Vías con prioridad para transporte público	112,6

Respecto a la longitud total de las vías usadas por los autobuses.  
Fuente: Observatorio de Movilidad Urbana, 2009.

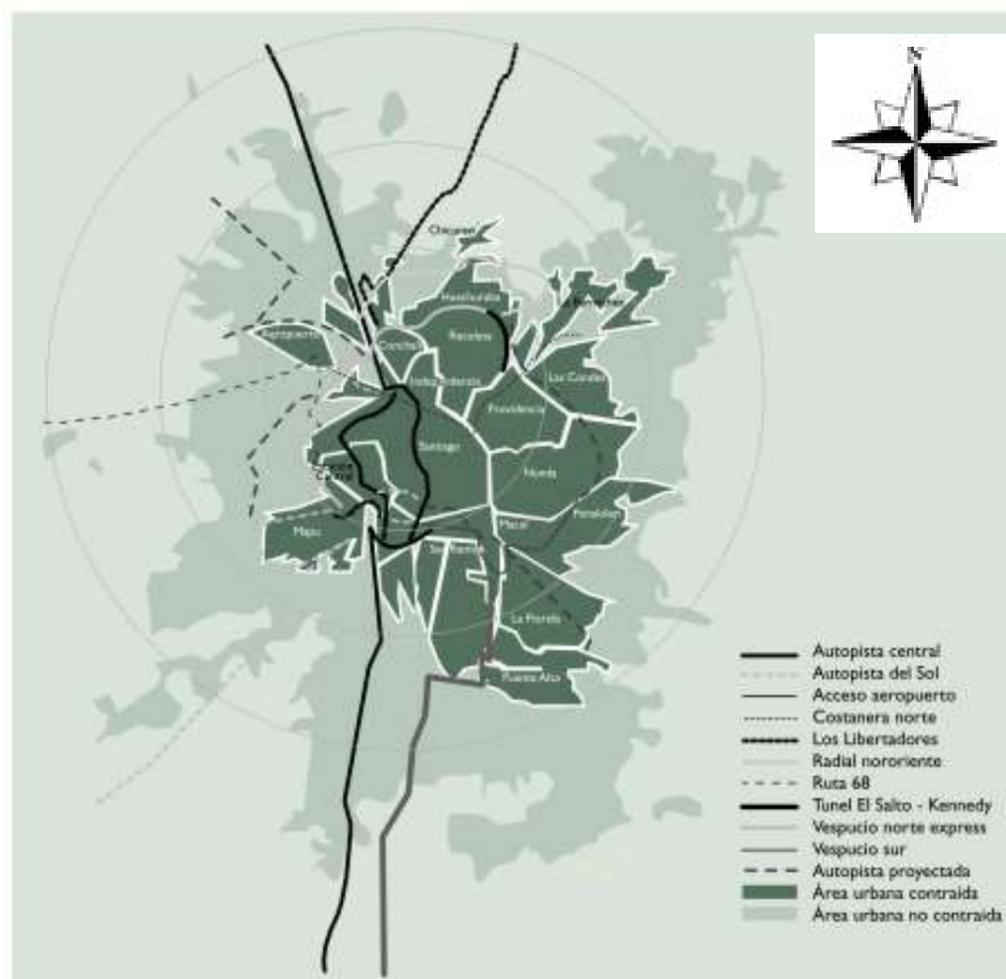
El uso del transporte individual *“concentra el 73% de consumo total de energía y cerca del 80% de la emisión de contaminantes”*. En la mayoría de las áreas metropolitanas de la región *“el uso del transporte colectivo supera el uso del transporte individual”* (CAF, 2009: 17), sin embargo, hay claras tendencias de inversión de estos valores dado que el parque de automóviles y motocicletas están creciendo muy rápidamente. Si el relativo desarrollo económico continúa con aumento de ingresos, la movilidad personal aumentará, especialmente con el transporte individual, lo que implicará un aumento del consumo de energía, de emisión de contaminantes, de congestión y de accidentes de tránsito, que pueden llevar a algunas áreas a situaciones críticas en un futuro próximo.

A contar desde 1995, se decidió a través del Departamento de Concesiones - pertenecientes al MOP- establecer una red de vías expresas, las cuales se aprecian en el mapa 1, el que comprende –extraído de Echeñique, 2006:

- La transformación de Américo Vespucio (el anillo interior) en una carretera expresa con sistema de peaje –sea telepeaje u otro sistema-, con dos vías sin peaje a cada lado (el anillo que existía), como calles locales.
- La construcción de la orbital (el camino de circunvalación externo) con tres tramos: Nor-Oriente, Oriente-Sur y Poniente.

- El sistema Norte-Sur, que incluye la carretera Norte-Sur, que existe mejorada, y avenida General Velásquez mejorada, con un nuevo tramo central.
- El sistema Oriente-Poniente, que incluye la nueva Costanera Norte y la actual avenida Kennedy.
- La prolongación de la carretera interurbana de Valparaíso (ruta 68) a través de la avenida Departamental.
- La prolongación de la carretera interurbana de San Antonio (ruta 78) a través de las calles Isabel Riquelme y Rodrigo de Araya.
- Un nuevo eje por las vías Las Industrias y La Serena.
- El acceso al aeropuerto.

Mapa 1: Red vial jerarquizada en la Región Metropolitana de Santiago en el año 2007



Accesible en <http://www.geo.puc.cl/laburb/atlas.html>

Fuente: Atlas Urbano del Laboratorio Urbano del Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile

La implementación de las vías expresas dadas a concesión al sector privado es de responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas (MOP), las que se han adjudicado varios sistemas de vías expresas, como se aprecia en el mapa 1, en base a la primicia de que el gobierno es el que fija la tarifa por kilómetro para las horas punta y las de menor tráfico –hora valle o período no punta- como se propone en el estudio de la Dirección de Planeamiento del año 1995.

Tabla 11: Descripción de las vías expresas construidas y en proyección en la Región Metropolitana de Santiago

	Pistas por Sentido	Vías de Servicio	Costo estimado (en millones de dólares)
Anillo interior: Américo Vespucio	2	2	360
Anillo externo: Orbital	2	-	417
Norte-Sur: actual Norte-Sur y General Velásquez	N-S: 3 GV: 2	N-S: 2 GV: 2	N-S: 63 GV: 52
Sistema Oriente-Poniente: Kennedy y Costanera Norte	K: 3 CN: 3	K: 2 -	K: 20 CN: 201
Penetración: ruta 68 y Departamental	3	-	50
Penetración: ruta 78 e Isabel Riquelme	3	-	112
Nuevo eje: Las Industrias / La Serena	2	-	44
Acceso aeropuerto	2	-	7
<b>Total</b>			<b>1.326</b>

Fuente: Echeñique; 2006: 477.

Durante el gobierno del Presidente Ricardo Lagos se concesionaron una serie de vías expresas, como se observa en el mapa 1 con líneas gruesas de color azul, las que se han construido y puesto en funcionamiento a partir de los años 2005 y 2008, dónde se están poniendo en marcha los objetivos del Plan del año 1995, ya que el sistema Oriente-Poniente (Costanera Norte y avenida Kennedy) fue concesionada y operada en la actualidad por la Sociedad Concesionaria Autopista Costanera Norte, lo mismo ha acontecido con el sistema Norte-Sur (avenidas Norte-Sur y General Velásquez), operadas bajo la concesionaria Autopista Central. el anillo de Américo Vespucio se dividió en tres partes, siendo el sector Nor-Poniente (avenida El Salto – Ruta 78) operada por Autopista Vespucio Norte Express, el segundo tramo (Ruta 78 – avenida Grecia) operada por Autopista Vespucio Sur, faltando un tercer tramo denominado Vespucio Oriente el cual no ha sido llamado a licitación producto

de la lucha de los vecinos por la construcción de la autopista a nivel de la calle, lo que originaría la fragmentación de los habitantes por donde se pretende construir la autopista.

Las introducción de las vías interurbanas (ruta 5 -Ruta del Maipo por el sur y Autopista del Aconcagua por el norte-, ruta 57 (Autopista Los Libertadores), ruta 78 (Autopista del Sol), ruta 68 (Rutas del Pacífico) y eje Las Industrias / La Serena denominada acceso sur) se encuentran operando de manera descongestionar a las tradicionales vías de acceso a la capital, aunque se debe mencionar que algunas de las penetraciones que se sugerían en el año 1995 tales como Isabel Riquelme y Departamental no se han licitado. Por último, se debe mencionar que el anillo orbital no se ha concesionado, eso sí debe reservar los terrenos que sean necesarios para que la ciudad se expanda.

Las autopistas urbanas de Santiago son precisamente un buen ejemplo para apreciar una situación contrastada, donde el beneficio que perciben algunos viajeros se trastoca en pérdidas para otros. Es así que Santiago *“se dotó en la primera década del siglo de una red de más de 250 kilómetros de autopistas urbanas y de accesos urbanos, implementados bajo la modalidad de concesión a operadores privados a financiarse con el cobro de peajes”* (Figueroa; 2012) las que se aprecian de mejor manera en el mapa 1, dónde se aprecian las diferentes autopistas urbanas, como es la Costanera Norte, Autopista Vespucio Norte Express, Autopista Vespucio Sur, Túnel San Cristóbal y Autopista Central. Además se observan las denominadas autopistas suburbanas Autopista del Sol, Autopista Los Libertadores, Autopista Radial Nororiente, Ruta 68 y Acceso Sur.

## II. MOVILIDAD COTIDIANA EN LA METRÓPOLIS

La movilidad ha aumentado debido al acrecentamiento de la renovación constante de las ofertas entregadas a las personas que se desarrollan en la ciudad debido a la urbanización, fomentando el incentivo a mejorar la calidad de vida de los habitantes en cuanto a las oportunidades de necesidades básicas comunes, es por esto que debe existir una accesibilidad tanto en la extensión territorial que permita sostener una alta densidad poblacional, como una

infraestructura de transporte que propicie movilizar a las personas integrándolos a la ciudad, de este modo:

*“las exigencias de la movilidad y el diseño de sus posibles soluciones suponen un impacto decisivo sobre la estructura física de las ciudades, y se encuentran por tanto íntimamente vinculadas al planeamiento urbano. La necesidad de reservar para el uso público las vías comunes de movilidad y transporte y su adecuada distribución entre las diversas alternativas modales constituye una parte integral de la planificación del desarrollo urbano” (Lupano et al., 2009: 47).*

Esto ayuda a la accesibilidad de bienes y servicios que permiten satisfacer las demandas de las personas y obtener mayores ingresos, es por esto que es necesario un sistema de transporte adecuado a la diversidad de los ingresos y las necesidades de los que se movilizan y así beneficiarse de las diferentes actividades que ofrece la ciudad.

### 1. ¿Qué es movilidad?

El crecimiento de las ciudades a mediados del siglo XX ha permitido hoy en día, que la movilidad aumente los desplazamientos debido al aumento de los desplazamientos, las distancias y los tiempos que se necesitan para llegar a un destino determinado; y se haya transformado en una característica esencial del modo de vivir de las personas, provocando una transformación en las grandes ciudades, pues ésta se encuentra en constante movimiento para realizar actividades que permiten satisfacer las demandas de las personas, es por esto que la *“movilidad es absolutamente medular para comprender la vida contemporánea (Urry, 2003 a) y se refiere a todas las formas en que las personas se relacionan socialmente al cambio de lugar” (Bourdin, 2003).*

El crecimiento de la ciudad ha fomentado el aumento de la movilidad, al tener un efecto de atracción, puesto que es el área urbana que contiene la mayoría de los servicios, provocando que los que viven en la periferia se desplacen a la ciudad para acceder a estos bienes y servicios. Además, con el crecimiento urbano se expanden los usos del suelo, por ende, la movilidad permite trasladarse de un lugar a otro, siendo los más afectados los estratos bajos,

debido a las grandes distancias que deben recorrer para acceder a los beneficios de la ciudad, como lo son: mayor educación, oferta laboral, entre otros, puedan a pesar de las distancias, finalmente, acceder a ellos.

Así como aumentan los desplazamientos en la ciudad, también aumentan los problemas que conlleva la movilidad, uno de ellos es el aumento de la congestión y por ende la disminución de la movilidad, pues *“la congestión siempre tiene un lugar en el tiempo y en el espacio”* (Gakenheimer, 1998: 2), lo que significa que los tiempos de traslado aumentan considerablemente y modifican los medios utilizados para transportarse. La movilidad urbana trae beneficios a la población, pues permite la satisfacción de las necesidades básicas de la personas con su desplazamiento y práctica social al existir una interacción social entre la sociedad, pues se ve *“reflejada en el consumo de espacio, tiempo, energía y recursos financieros, también puede traer consecuencias negativas como accidentes, contaminación atmosférica, acústica y congestión vehicular”* (Vasconcellos, 2010: 15) debido al uso de las diferentes formas existentes de desplazamiento y que impactan en la movilidad según diversos factores, tal como menciona el autor: el ingreso, el género, la edad, la ocupación y el nivel educacional.

Sin embargo, es necesario clarificar que la movilidad tiene una connotación de movimiento y que también hace referencia a la *“práctica social de desplazarse a través del espacio-temporal, y no sólo al mero acto de movimiento de algo o alguien que se refiere al transporte”* (Jirón et al., 2010: 27). Debido a su carácter social, Jirón (2008) también concuerda con el significado de movilidad, *“al ser comprendida como un movimiento socialmente producido, implica dar un significado a la práctica de desplazarse de un punto a otro y sugiere la posibilidad de apropiación y transformación de lugares en movimiento, generando lugares móviles y lugares transiente”*, por lo que se puede inferir que la movilidad se va construyendo a medida que el sujeto se desplaza y logra interaccionar, apropiarse y transformar un lugar de acuerdo a sus necesidades.

Hoy en día, con el aumento del transporte motorizado, además de los traslados en dirección periferia-centro por diversos motivos laborales, están surgiendo nuevas direcciones de movilidad, es decir, de periferia a periferia e incluso, de centro a periferia. Éstos se definen por su motivo de interés social y el ocio, por

ende, este fenómeno ha provocado que los tiempos y distancias utilizados en el desplazamiento aumentan, puesto que hay nuevos viajes que se caracterizan por sus mayores distancias, es por esto que se infiere que *“la gente suele vivir en un lugar, trabajar en un segundo y situar su recreación en un tercero. Esto permite aventurar que no solo han aumentado los desplazamientos en cantidad, sino también los espacios desde donde se originan los viajes como aquellos que son “atractores”, sobre todo en la periferia de nuestras ciudades”* (Soto et al., 2012: 25).

#### 1.1. Movilidad urbana cotidiana

La movilidad urbana como el desplazamiento en la ciudad, Lange lo señala como el *“medio para asegurar la accesibilidad entre las distintas áreas funcionales de la ciudad”* (2011: 89), va ligado a la accesibilidad de bienes y servicios que permiten satisfacer las demandas de las personas y obtener mayores ingresos. Es por esto que es necesario un sistema de transporte adecuado a la diversidad de los ingresos y las necesidades de los que se movilizan, beneficiando a la población de las diferentes actividades que ofrece la ciudad. Además, fundamenta su relevancia en el estudio de las ciencias sociales al incidir en los estilos de vida urbana, más aun si este desplazamiento de realiza cotidianamente *“promoviendo una paradoja sustentada entre la ampliación y diversificación de sus experiencias culturales y de las relaciones sociales asociadas a ellas, a la vez que promueve un debilitamiento de las mismas, que incide en el establecimiento de vínculos y relaciones sociales coyunturales, dispersos, precarios entre ellos”* (Lange, 2011: 100).

En el caso de Santiago de Chile, con la implementación del modelo neoliberal desde 1974 por el Régimen Cívico-Militar, Chile ha mostrado cambios en el aspecto económico, político, educacional y cultural, permitiendo el crecimiento y expansión de la ciudad hacia las periferias. Lo que ha generado la relevancia en la movilidad urbana puesto que *“el modelo de urbanización neoliberal provee a las grandes ciudades de un nuevo tipo de espacio público, dispuesto especialmente a satisfacer las demandas de imagen propias de los grandes centros de decisión económica, y los requisitos de efectividad y eficiencia que el correcto funcionamiento del modelo les impone”* (Lange, 2004: 131), otorgándoles una connotación de carácter social.

La movilidad urbana cotidiana se entiende como aquella *“práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares”* (Jirón, 2010: 24) lo que conlleva a consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales en la ciudad y que tiene dos características que lo definen. La primera característica hace referencia al carácter co-presencial, es decir, con la relación que se tiene con la tecnología, es posible estar presentes en varios lugares a la vez, efectuando que la movilidad sea física, virtual o imaginaria, tal como señala Jirón. La segunda característica es la interconexión que existe entre los concepto espacio-temporal.

Dentro de esta práctica social, la movilidad es generada por la desigualdad urbana, pues existen diferencias en los grupos sociales que se movilizan, según criterios como el género, el ingreso, la edad, la etnia y la religión en cuanto al acceso y las oportunidades entregadas en la ciudad. La movilidad *“diaria es un fenómeno frecuente en las ciudades”*, provocando un *“desajuste territorial entre lugares de trabajo y lugares de residencia, lo que incide en el sentido de los flujos, condicionando la vida de las personas y el funcionamiento de la ciudad”* (Rodríguez, 2008a: 54), lo que se puede determinar es que la movilidad se generará por una desigualdad social y una segregación residencial, pues hay diferencias en la localización y el tipo de vivienda entre los sectores sociales. Por ejemplo, el sector alto tiene la oportunidad de elegir donde establecerse, sin embargo los grupos con menores ingresos asignado a lugares determinados.

La movilidad cotidiana aumenta con el crecimiento urbano y la expansión de las áreas metropolitanas, a medida que la vida urbana se expanda mayor será la movilidad, pero aun así, estas concentran la población y los servicios, por lo que la movilidad permite la accesibilidad a ello, esto queda señalado con Jiménez *“el interés sobre la movilidad cotidiana viene dado por el crecimiento de las aglomeraciones metropolitanas y la dispersión de lo que se ha referido como los espacios de la vida, es decir, las áreas que cubren toda la movilidad habitual que se realiza como parte de las actividades de la vida, y que se relacionan estrechamente con la manera en que funcionan las ciudades”* (2010: 167).

Un claro ejemplo de movilidad urbana cotidiana además del trabajo es el estudio. Es el caso de los universitarios, pues, se ve afectada su productividad y calidad de vida debido a *“tiempos de viajes a la Universidad, contaminación atmosférica, menor tiempo de ocio (para actividades extracurriculares), menor tiempo dedicado al estudio en casa, y bajas de rendimiento por agotamiento en viajes más largos e incómodos, y crecientes niveles de contaminación acústica y atmosférica”* (Álvarez et al., 2009: 2). Según Brunner (1992) el proceso de privatización de la educación permitió un aumento en los centros educativos, de los cuales *“60 eran Universidades, 82 institutos profesionales, y 168 centros de formación técnica”* (Brunner, 1992: iv). Se puede entender entonces que la apertura de la educación a otros sectores sociales favoreció al incremento de movilidad urbana estudiantil en Santiago.

## 2. La construcción del espacio a través de los lugares

Ante las problemáticas actuales a partir del crecimiento urbano que experimentan las grandes ciudades latinoamericanas, el concepto de lugar ha sufrido innumerables cambios, siendo éstos definidos y redefinidos a partir de estudios desde distintas disciplinas. Estos cambios en las definiciones y configuraciones espaciales nos llevan a considerar un lugar como aquel espacio que *“hace referencia a una locación física, a un escenario material y a un significado que involucra la apropiación y transformación del espacio y del entorno, el cual es inseparable de la reproducción y transformación de la sociedad en el tiempo y en el espacio”* (Jirón e Iturra, 2011: 47), del mismo modo que Norberg-Schulz lo plantea al decir que *“los lugares son metas o focos donde experimentamos los acontecimientos más significativos de nuestra existencia, pero también son puntos de partida desde los cuales nos orientamos y nos apropiamos”* (Norberg, 1992 en García, et al., 2004: 35). Por lo tanto, el lugar es un espacio en donde las personas pueden crear, difundir y reacomodar identidad e historia y que se ha transformando en el tiempo, constituyendo un espejo de la organización de los grupos sociales. Estas cualidades que entrega el lugar, y siguiendo el punto anterior, permiten establecer que es *“un espacio culturalmente significativo para la construcción de identidades y el establecimiento de relaciones sociales entre los habitantes de un determinado*

*territorio*” (Lange, 2004: 28). Finalmente, es un espacio que permite relacionar a los individuos a partir del “*lazo afectivo entre las personas y el lugar o ambiente circundante*” (Tuam, 1974: 13).

Bajo esta situación, Carlos Lange establece que los espacios públicos pueden ser considerados como lugar. Puesto que comparten elementos en común como son: representaciones e identidad, distinción de espacios, asociaciones y vinculaciones con el territorio, entre otros (Lange, 2004). Por lo que el concepto de lugar tiene una valoración de permanencia y arraigo en los distintos territorios, según la configuración sociocultural de cada espacio.

También se plantea que lugar se define a partir de tres rasgos elementales. El primero es que son *identificatorios* ya que posibilitan al individuo apropiarse del espacio. En segundo lugar son *relacionales* ya que los elementos que configuran el espacio logran relacionar a los distintos individuos que transitan por ese lugar. Finalmente, son *históricos* ya que son plasmados en un momento a través de la identidad y las relaciones que perduran en el tiempo (Augé, 1992; Lange, 2004).

Por otro lado, es un espacio donde los individuos pueden ser identificados (por ejemplo el lugar de residencia), como también permite que se relacionen con otros, reconociendo las señales o elementos históricos que han dejado sus antepasados. Estas mutaciones nos hablan de un espacio abierto que continua transformándose en el tiempo a partir de las necesidades de la sociedad o de un grupo de personas (Augé, 1992). Por lo que el lugar tiene sentido para aquellos que lo habitan a partir de las distintas necesidades sociales que puedan ofrecer estos espacios.

En el caso de la Universidad Católica Silva Henríquez es una locación física, en la cual la comunidad se apropia del espacio que entrega la Casa de Estudios. Esto debido a que se construye una identidad a partir de las prácticas culturales que se llevan a cabo mediante el proceso de educación, trabajo y servicios que presta la Universidad. Sin embargo, a partir de la presente investigación es de suma importancia descubrir también aquellos elementos que puedan hacer referencia a espacios abiertos o cerrados que además se refieran a lugares móviles, transientes o no lugares, y que serán tratados a continuación.

## 2.1. Identidad y apropiación de lugares

En la actualidad el fenómeno de la apropiación e identidad de lugares resulta ser muy complejo, por lo que es abordado por múltiples disciplinas, entre ellas: psicología, geografía, urbanismo, historia, entre otras, las que aportan distintas visiones sobre el tema. A pesar de todos los estudios y las distintas visiones, junto con la complejidad de obtener una postura única sobre los elementos que identifican a las personas en las ciudades, existe un cierto consenso sobre aquellos puntos que permiten apropiarse e identificar a los individuos y los grupos sociales en el espacio. Estos puntos se refieren a la interacción humana en los lugares, ya que son precisamente estas relaciones las que permite a las personas configurar y materializar sus vivencias en el espacio, apropiándose de los lugares, y a su vez otorgando significados, con los cuales se identifican tanto individuos como grupos sociales.

Por lo tanto, bajo la perspectiva de lugar, son los propios individuos los que a partir del contacto con el medio y las relaciones sociales, los que establecen y configuran el lugar a partir de un *“espacio apropiable para la vida, es vivido, reconocido y posee identidad (...) un producto humano que se produce y reproduce en la relación entre el espacio y la sociedad entre lo singular y colectivo”* (Castrogiovanni, 2007: 16). Por lo cual, es el espacio donde la sociedad toma conciencia de aquellos elementos que los identifica, como también diferencia los distintos grupos sociales.

La apropiación, es la instancia donde las personas conceden significado a la realidad mediante la experiencia cotidiana con el espacio, independiente la propiedad legal, por lo que la persona se crea en el espacio para sí misma mediante las propias acciones, en un contexto sociocultural e histórico (Vidal y Pol, 2005). Por lo tanto, la apropiación individual y grupal, es la que creará identidad en un determinado espacio, tiempo y contexto histórico, mediante los elementos que los identifique como grupos e individuos, diferenciándolos del resto. Entre los puntos esenciales que deben existir para apropiarse de un lugar se encuentran: los elementos que posee el lugar, las necesidades individuales y grupales, las interacciones sociales, el apego y para finalizar el tiempo esporádico o permanente que pasan los individuos en los lugares. Estos

puntos, junto con las acciones individuales y colectivas, son claves para *“dotar al espacio de significados individual y social, a través de los procesos de interacción”* (Vidal y Pol, 2005: 283), ya que los significados e interacciones, permitirán crear identidades individuales o colectivas, según las necesidades de cada individuo o grupo social.

Luego de crear la apropiación del lugar, son las experiencias y vivencias las que permitirán crear identidad en las personas -ya sea individual o colectiva-, estando determinadas por el contexto, como también la duración en el uso del espacio, lo que generará identidades permanentes o esporádicas (Timmling, 2001). Estos dos conceptos, de apropiación e identidad, nos permiten describir la imagen que cada persona o grupo social tiene de la ciudad, recordando aquellas partes que nos han generado lazos o rechazos según la experiencia que tengamos con ellos (Timmling, 2011). Estos elementos que tienen los lugares, pueden identificar a las personas mediante la carga simbólica que posean, ya que *“un símbolo es una parte que tiene el poder de representar el todo”* (Tuan, 1971: 40), como lo es una estatua ideológica, un banquillo donde conoció a un ser querido, zapatillas colgadas en los cables de electricidad -indicando que alguna persona sufrió un robo-, entre otros. Por lo que cada lugar, independiente el tamaño y simbolismo, nos revela un contexto en el cual nos permite identificar quiénes son sus habitantes y la identidad que poseen con el espacio (Pérez, 2009). Bajo la misma lógica, Sennett plantea que son los lugares e identidades los que permiten que se formen vínculos entre los individuos, estos vínculos hacen que las personas puedan percibir una identidad similar y los diferencia con aquellos que no comparten los mismos vínculos (Sennett, 2001).

Cabe destacar que uno de los problemas más cuestionados en la actualidad, es la privatización del espacio público, ya que el sistema económico neoliberal ha ido aumentando la desigualdad y la individualización social en los ciudadanos, perdiendo elementos de la ciudad que entregan identidad por la disminución de los contactos sociales y favoreciendo la construcción de centros comerciales y *malls* por brindar una mayor seguridad y servicios, lo que produce el desapego de nuestra relación con el entorno (Pérez, 2009), junto con la pérdida de diversidad y experiencias sociales (Sennett, 1970).

Pese a que Augé (1992) plantea que bajo el sistema económico neoliberal los *No Lugares* son un elemento central por ser aquel espacio donde los sujetos no se detienen, además de no generar identidad –por ejemplo el espacio del viajero en el metro-, sí existe una apropiación momentánea e individual la cual generará vínculos, sentimientos y crea pautas culturales a seguir (Jirón, 2011).

## 2.2. ¿Lugar de tránsito o no-lugares?

Cabe destacar que el fenómeno de la economía capitalista ha modificado el espacio urbano, esto debido a la construcción de arquetipos de la globalización (De Mattos, 1999) con la liberalización económica, sumado a la oferta inmobiliaria, construcción de infraestructura vial y comercial. Este suceso lleva a que los nuevos espacios creados bajo la lógica de la globalización fueran catalogados como “no lugares”, porque no entregarían ni apropiación del espacio ni identidad colectiva a los individuos que transitan por éstos. Este fenómeno es tratado por el antropólogo Marc Augé quien establece que un no lugar es aquel espacio donde es muy difícil que se puedan establecer relaciones sociales y donde las personas no tienen una identidad común, potenciado por las instalaciones e infraestructuras necesarias para que puedan circular bienes y personas de forma más rápida, es decir, *“un espacio que no pueda definirse ni como espacio de identidad, ni como relacional ni como histórico se definirá como un no lugar”* (Augé, 1992: 83), siendo estos espacios contruidos a partir de las nuevas configuraciones urbanas debido de la expansión de la economía liberal, reduciendo significativamente los lugares al ser contruidos sin una identidad, ni relaciones sociales y no integrando aquellos lugares históricos.

Un no lugar tiene dos elementos complementarios, por un lado es un espacio contruido para ciertos fines como son el ocio, transporte, comercio y por otro, el espacio para relacionar al individuo con viajes, compras, descanso, potenciando la circulación y el consumo de las personas (Augé, 1992). Cabe destacar que un lugar existe de igual forma que un no lugar, no son polaridades ya que Augé –de forma metafórica- establece que lugar y no lugar forman un palimpsesto porque no se borra el lugar y un no lugar no se cumple totalmente. En este sentido un no lugar es aquel espacio en el cual transitamos como son: autopistas, supermercados, paradero, aeropuerto, entre otros. Por lo tanto, es

una ocupación que constituye un medio en el desplazamiento y la ocupación es transitoria.

A partir del concepto de no lugar, Lucía Dammert plantea el concepto de “*no ciudad*” (Dammert, 2004: 89). Este concepto es creado a partir del impacto de los fenómenos globales y de libre mercado que se crean espacios urbanos sin ciudadanos al no entregar ni potenciar la identidad ni relaciones con la ciudad, por lo que las personas se limitan a transitar como meros consumidores por los no lugares sin realizar contactos sociales por estos lugares. Esto consolidaría el modelo de *no ciudad* al no poseer contenidos los lugares por los cuales se transita.

### 2.3. Lugares transientes: espacios de identidad y permanencia

Son considerados como aquellos espacios fijos que tienen relevancia para los individuos al momento de desplazarse a través de ellos. Son lugares de tránsito donde no importa la cantidad de tiempo que se esté en ellos, ya que no son lugares de permanencia (Jirón, 2011). Sin embargo, la definición que plantea Jirón se acerca bastante a lo planteado anteriormente por Augé en la definición de “no lugar”, estos espacios corresponden a buses-, aeropuertos, metros, supermercados, entre otros, que no generan identidad colectiva. La diferencia radica en que los lugares transientes generan significados para los individuos que se desplazan a través de ellos, puesto que como se ha señalado el ser humano se apropia e identifica con lugares y objetos. En cambio, los “no lugares” son lo opuesto, ya que él o los individuos, no le otorgan significados ni identidad a dichos espacios.

Otro aspecto importante es la identidad que se construye con el lugar transiente que queda a discreción de cada persona, debido a que estos espacios fijos construirán identidad a partir de la importancia que cada individuo otorgue al lugar transiente, como es un paradero de buses que genera identidad a partir de las relaciones e identidades que puedan ocurrir en el alrededor.

#### 2.4. Lugar móvil, un espacio de apropiación individual

Pese a las definiciones de no lugar el concepto es replanteado por Jirón (2011), quien estipula que todo lugar al momento de desplazarse por él, puede generar identidad e impactar en las personas y por lo tanto ese lugar es denominado lugar móvil. Estos lugares son definidos por Jirón, quien a partir del análisis de las actividades que se realizan en estos lugares, establece que el individuo se apropia del espacio al momento de trasladarse por la ciudad, por ejemplo a través del automóvil, bus, tren o metro (Jirón, 2011). En dichos medios, los individuos utilizan el espacio para realizar distintas actividades como lo son: leer, contemplar el paisaje, reflexionar, dormir, distraerse, entre otros. Por lo tanto, para nuestra investigación un lugar móvil es aquel espacio que permite generar una experiencia individual y que cada persona que transita por ese lugar experimenta una sensación distinta o similar a otros individuos, por ejemplo la lectura de un libro en el bus o metro.

## MARCO METODOLOGICO

Para el desarrollo de la presente investigación se elaboró una metodología que dejará en evidencia la orientación del estudio, desde una mirada empírica y/o práctica de los procesos de desplazamiento, y otra más reflexiva e interiorizada en el proceso de movilidad del objeto de estudio, es por ello que el enfoque mixto, es decir, cualitativo y cuantitativo define estas dos orientaciones para la investigación.

En este sentido la utilización de un instrumento de recogida de datos, resulta importante para una muestra inicial, como es la encuesta, ya que ésta proporcionó, la información básica, para posteriormente escoger patrones para el estudio de casos, bajo la observación etnográfica.

En cuanto al enfoque cualitativo, se puede describir características notorias, que resultaron relevantes para la aplicación en la investigación. Esto sin duda resultó útil para el desarrollo de nuestra investigación, y de forma más específica, para el seguimiento y observaciones de casos, puesto que, se verá en el desarrollo de la investigación la movilidad urbana cotidiana que viven las personas que integran la comunidad educativa de la Universidad Católica Silva Henríquez, se vive, percibe y contempla de diversos modos, dependiendo a su vez, de múltiples variables (económicos, psicológicos, físicos y sociales, entre otros).

### 1. Tipo de investigación

Las investigaciones se pueden definir de cuatro maneras distintas: exploratoria, descriptiva, correlacional y explicativa. Cada uno de ellas se puede complementar y dar forma a una investigación que contiene más formas de proceder frente al estudio de cualquier fenómeno, es decir, se puede dar forma a una investigación exploratoria, así como también a una exploratoria-explicativa.

Cuando se desarrollan investigaciones de tipo exploratorio, es para indagar sobre temas poco estudiados y que pueden presentar problemas en el presente. Este tipo de investigación, se encarga también de ofrecer un tipo de guía, en donde el investigador se logra, en cierto modo, familiarizar con la realidad estudiada. Por otro lado están las investigaciones explicativas, este tipo de investigación resulta útil para responder a los por qué se dan ciertas situaciones o fenómenos, los cuales se pretenden descifrar en el trabajo de investigación. La investigación correlacional, se encarga de medir *“dos o más variables que se pretende ver si están o no relacionadas en los mismos sujetos y después se analiza la correlación”* (Hernández *et al.*; 1997: 63), es decir, que este tipo de investigación puede resultar útil para casos donde se evalúen dos o más variables en un grupo de personas. La investigación de tipo descriptiva, cumple la función de acercar al investigador a la realidad, ya que como su nombre lo indica, esta da un conocimiento inicial para el trabajo, de modo que a la hora de realizar estudios de caso, esta sirva para detallar hechos, reacciones u otras variables que se presenten.

La investigación, por lo tanto, se define como exploratorio-descriptiva. Por una parte, es exploratorio puesto que en la UCSH no se han realizado estudios sobre la movilidad de la comunidad educativa. Esto sin duda es un gran aporte no solo al fomento de la investigación dentro de la Casa de Estudios sino que también al conocimiento de las personas que dan forma a la comunidad universitaria, en este caso de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía. Ante esto, ésta investigación daría el primer paso en cuanto a la aplicación de este tipo de estudio hacia la comunidad anteriormente nombrada.

Así mismo, la investigación es de tipo descriptiva, puesto que dio pie para detallar actitudes, pensamientos, sentimientos, percepciones, entre otros factores que causaba y causa la movilidad de los integrantes seleccionados a la Casa de Estudios. Al tiempo de mostrar las causas que resultaban de la movilidad, la descripción permitió examinar los agentes que incidieron e inciden en el fenómeno de la movilidad y el dinamismo que este genera sobre los integrantes de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Casa de Estudios en la cual se basa la presente investigación.

## 2. Diseños de investigación: experimental y no experimental.

Según este lineamiento, existen dos diseños para desarrollar una investigación, la de tipo experimental y no experimental.

Siendo así, según las características de la presente investigación, el diseño más coherente es el no experimental, ya que se está observando la realidad de los integrantes seleccionados de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez, de este modo, en el seguimiento no se interfirió en la trayectoria particular de cada uno de estos individuos.

### 2.1. Diseño de investigaciones no experimental.

El tipo de investigación longitudinal, se encarga de la recolección de datos en varios lapsos de tiempo, lo que deben ser especificados con anterioridad, tal como se señala, *“los diseños longitudinales, los cuales recolectan datos a través del tiempo en puntos o periodos especificados, para hacer inferencias respecto al cambio, sus determinantes y sus consecuencias”* (Hernández et al., 1997: 196). A diferencia de la investigación de tipo transeccional, las investigaciones de tipo longitudinales, buscan, además de recolectar información, hacer deducciones en estas recolecciones, debido a que son permanentes en el tiempo. Así se logran apreciar las evoluciones que ha presentado el estudio con respecto a su origen.

De este modo, el tipo de investigación no experimental pertinente para el estudio resultaría ser el diseño de tipo transeccional, ya que esta permite visualizar un panorama general sobre la situación en la que se encuentran los integrantes de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez con respecto a la movilidad que realizan continuamente hacia esta Casa de Estudios.

### 3. Diseños de investigación transeccionales

Además de otorgar un panorama inicial y detallado de la realidad, este tipo de investigación contribuye a trabajos que presenten como propósito evidenciar diferentes variables en un grupo de personas u objetos. Por medio de esto, el investigador posteriormente podrá realizar análisis e inferencias que tengan que ver con este paso inicial para la investigación.

Tomando en cuenta lo anterior, el tipo de investigación transeccional a la cual corresponde el presente estudio es el diseño correlacional/causal, es decir, se tomaron en cuenta todas las variables y su relación entre sí, estableciendo correlaciones, causalidad entre una variable u otra. La movilidad se entiende como un fenómeno complejo, en el cual intervienen distintos factores que dan forma al proceso de movilidad, por lo tanto un diseño correlacional/causal es coherente tanto con la investigación como con el objetivo de estudio.

### 4. Instrumentos de recogida de datos: la encuesta y la observación etnográfica

Para tener acceso a la información que se requería para el desarrollo del estudio de la movilidad de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía, se utilizaron dos instrumentos para aplicar: la encuesta y la observación etnográfica.

La encuesta, formó parte del primer paso para la obtención de datos significativos a describir en el transcurso de la investigación. Fue el elemento base para el proceso de investigación, el cual otorgó un panorama general sobre las conductas realizadas por los integrantes de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez, en la movilidad urbana cotidiana. Además de la visión de las conductas, la encuesta proporcionó datos sobre los medios de transporte que utilizan los integrantes, las combinaciones o trasbordos, el tiempo promedio de este traslado y de espera.

Según los casos de la encuesta el procedimiento a seguir fue la realización de la observación etnográfica, la cual permitió una interiorización en los fenómenos del traslado de los casos a estudiar. Es decir la observación etnográfica permitió entender cada uno de los casos rescatados desde la encuesta, desde una manera más completa dando espacio al reconocimiento de otros factores presentes en la movilidad de los actores de la muestra.

#### 4.1. Diseño de la encuesta

La encuesta resulta ser un instrumento acorde al enfoque cuantitativo de la investigación, puesto que pretende rescatar información que es necesaria para generar y exponer relaciones, conclusiones, de los fenómenos a estudiar. La elaboración de la encuesta tiene un orden lógico que se encuentra anclado a uno de los objetivos específicos de la investigación: Describir los medios de transporte, el tiempo promedio de traslado, la trayectoria, las actividades de apropiación del espacio, que realizan los estudiantes, los profesores y los funcionarios de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez durante el segundo semestre de 2012.

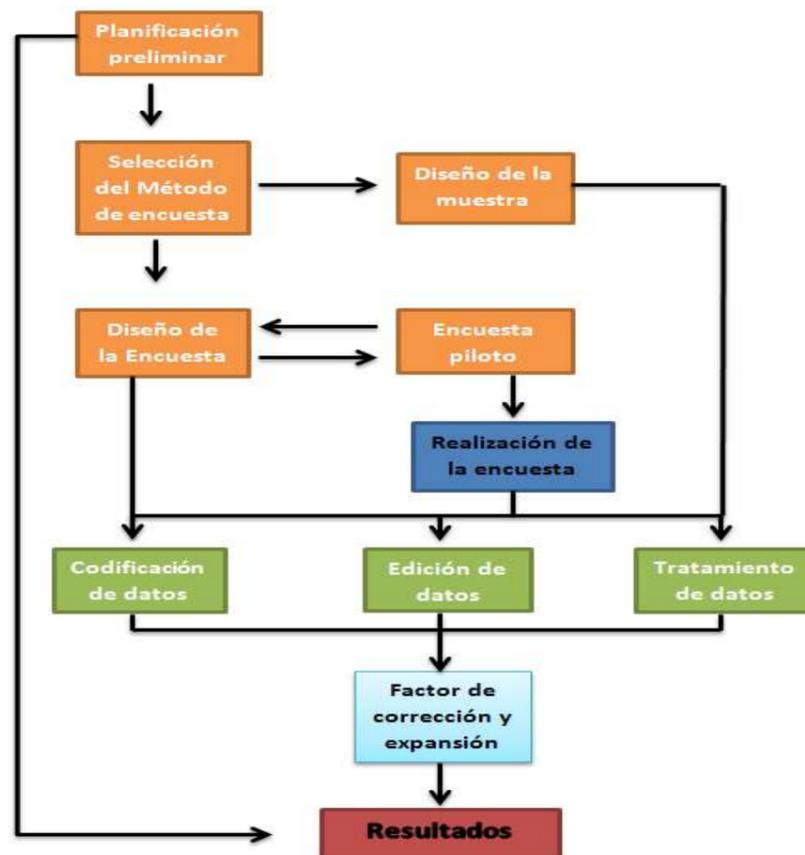
Teniendo en cuenta el objetivo específico para la elaboración de la encuesta, cabe señalar que el procedimiento necesario para su construcción se guió según el “Manual de Encuestas de Movilidad” de la Universidad de Cantabria (Ibeas, 2007). En el cual quedan expuestos cinco pasos, con los que se construye el instrumento de recogida de datos:

1. Planificación preliminar,
2. Selección del método de encuesta,
3. Diseño de la encuesta,
4. Diseño de la muestra, y finalmente,
5. Encuesta piloto y pre test.

Esta secuencia se llevó a cabo previa a la realización de la encuesta, la codificación, edición, y tratamiento de datos, y por ende de los resultados finales (ver Figura 5).

Siguiendo con esta línea, la planificación preliminar de la encuesta de movilidad, responde a la pregunta “¿qué es lo que se desea obtener con la encuesta?” (Ibeas, 2007: 10), el primer acercamiento para responder a esta pregunta, es el objetivo específico ya descrito. Se necesita, entonces, información sobre el desplazamiento, referidas al traslado, al tiempo de espera, de desplazamiento, a las actividades que se realiza en el desplazamiento, la apropiación del espacio, entre otros, que se obtuvo por medio de la encuesta.

Figura 5: Elementos de la encuesta de movilidad



Fuente: Ibeas, 2007: 9.

El método escogido pretende rescatar las ventajas que les proporcionan dos de estos métodos, por una parte se puede decir que en la entrevista personal (Ibeas, 2007: 34-35):

- Se pueden obtener tasas de respuesta altas, del orden del 75% al 85%, minimizando así el sesgo de no-respuesta.

- La presencia de un encuestador significa que se pueden dar explicaciones en cuanto al significado de las preguntas o la forma apropiada de respuesta, lo que ayuda a los encuestados a entender el nivel de detalle requerido para el registro de viajes y actividades.
- Las encuestas pueden ser llevadas a cabo en períodos de tiempo, en general, cortos.
- Es valiosa cuando se desea obtener respuestas espontáneas de un individuo. Por esto mismo, son especialmente apropiadas para sondeos de actitudes y comportamientos.

Por otra parte las ventajas que proporciona la encuesta de auto-llenado, son que (Ibeas, 2007: 37) permite una alta cobertura geográfica de la muestra, así mismo el encuestado tiene a su disposición más tiempo para analizar y responder de manera correcta a las preguntas que componen la encuesta.

Por lo tanto, el método que define a la encuesta realizada, es un término intermedio entre la entrevista personal y la encuesta de auto-llenado. Primero por la presencia de los entrevistadores al momento de la aplicación de la encuesta, y segundo, porque la encuesta como instrumento, es personal y corresponde tanto al formato como al modelo de auto-llenado, sin embargo, solo se determinó una instancia para la toma del instrumento, por grupo de encuestados.

Según la forma de proceder en la aplicación de la encuesta, el modelo utilizado es el llamado “entrega y recuperación personal” (Ibeas, 2007: 37), sin embargo en este caso el instrumento de recogida de datos fue entregado, y recuperado el mismo día.

En el diseño de la encuesta, se tuvo en consideración todo lo anterior, el método de entrevista personal y encuesta de auto-llenado, con modelo de distribución de “entrega y recuperación personal” (Ibeas, 2007: 37). Así también, se definió, según el objetivo general de la investigación, los individuos que componen la muestra, los procedimientos protocolares para acceder a los lugares para la aplicación de la encuesta.

Por último, la encuesta piloto, proporciona la información suficiente para dar forma al diseño final de la encuesta, ya que de esta forma se logra identificar los ítems de mas dificultosos de la encuesta, la cantidad de tiempo asignados, errores en la elección de preguntas, entre otras.

#### 4.1.1. Diseño y aplicación de la encuesta

Para la construcción del instrumento, se diseñaron preguntas estructuradas, es decir, preguntas con alternativas de respuestas.

Estas preguntas abordan distintos aspectos a tomar en cuenta sobre el problema de estudio, referentes primero a la identificación del encuestado, como participante de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH, luego al traslado, al tiempo de traslado y a las actividades de apropiación.

Las respuestas obtenidas, posibilitaron generar relaciones entre los fenómenos de estudio, y responden a la primera pregunta de planificación de la encuesta ¿qué es lo que se desea obtener con la encuesta? Dando respuesta a esta pregunta, se puede identificar la efectividad de la aplicación del instrumento de recogida de datos.

Teniendo elaborada la encuesta, otro elemento del cual se debe diseñar, es la muestra, para el caso de la presente investigación, este proceso fue sustituido; y para la aplicación de la encuesta se determinó encuestar a la mayor cantidad de personas posibles.

Considerando que el objetivo general es analizar la movilidad cotidiana que realiza la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía entre su hogar y las distintas sedes de la UCSH durante el segundo semestre del 2012. La encuesta se realizó entonces a todos los estudiantes de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía desde el nivel 200 hasta el 1000<sup>10</sup>, así como también a la planta de profesores de la carrera y los funcionarios de la misma. Se hace referencia al nivel 200 y no al 100, ya que

---

<sup>10</sup> Nivel 200 y 1000, hace referencia al año o nivel académico el cual se encuentran cursando los estudiantes de la UCSH.

este último corresponde al primer semestre cursado de la carrera, como la encuesta se aplicó el segundo semestre del año, el nivel corresponde al 200, es decir, el segundo semestre cursado en la carrera, para el caso de los que se encuentran en el primer año. Teniendo en cuenta esto, el total de las personas a encuestar es de 362, entre profesores, funcionarios y estudiantes. Para la aplicación de la encuesta, se estimó una cantidad de personas que se determinan como inubicables, las cuales se traducen en alrededor de 50 encuestas no realizadas. Sin embargo, se diseñó un plan para reducir al máximo esa cantidad de personas inaccesible. Este plan consistió en: luego de hacer la aplicación presencial en las dependencias de la UCSH, en salas de clases, se estipuló realizar la encuesta también en lugares de esparcimiento sean patio, áreas verdes, casinos, laboratorios de computación, salas de estudio, etc. Así también se aplicó la encuesta vía correo electrónico o por contacto a través de las redes sociales. De esta manera el universo de personas no encuestadas se redujo al máximo, agotando todos los medios de comunicación posibles.

A pesar de ello, la planificación de la aplicación de la encuesta, superó la realidad y la cantidad de encuestas aplicadas es de un total de 267, y las encuestas no realizadas superaron la estimación sumando un total de 95 personas, de los cuales 83 eran estudiantes y 12 docentes.

Finalmente, la aplicación de la encuesta se realizó durante el mes de octubre de 2012, entre los días jueves 11 y viernes 19, desde las 08:30 horas hasta las 18:30 horas, para el caso de las encuestas aplicadas en las dependencias de la UCSH, la aplicación de las encuestas vía correo electrónico las encuestas se realizaron entre el lunes 22 y miércoles 31 de octubre en el cual se recibió la última encuesta on-line.

#### 4.2. Investigación etnográfica

Etimológicamente significa el estudio de las etnias, esto es el análisis de los modos de vida de una raza o grupo de individuos, mediante la observación y descripción de lo que la gente hace, como se comportan, y como se interactúan entre sí, para describir sus creencias, valores, motivaciones, perspectivas, y como estas pueden variar en diferentes momentos y circunstancias; podríamos

decir que describe las múltiples formas de vida de los seres humanos (Díaz, 2004)

Para Goetz y Lecompte (1988) la etnografía es una descripción o reconstrucción analítica de escenarios y grupos culturales intactos. Según Woods (1987), se trata de las creencias, valores, perspectivas, motivaciones y el modo en que todo eso se desarrolla o cambia de una situación a otra con el tiempo. El término de investigación etnográfica, según Schwartz y Jacobs (1984), se refiere a las investigaciones conocidas como etnografía, investigación cualitativa, estudio de casos, investigación de campo e investigación antropológica. La investigación etnográfica, según Torres (1987), se utiliza en la actualidad en un sentido muy amplio, como término definitorio tanto de las etnografías, como de la llamada investigación cualitativa, de estudio de casos, de la investigación de campo, de la investigación antropológica, etcétera.

No obstante, en todas las definiciones se observa el entendimiento de carácter cualitativo, siendo así este método, es el que mejor se apropia del modelo investigativo etnográfico. De esta forma, al iniciarse una investigación de este tipo, se hace imprescindible una previa elaboración teórica para su mejor entendimiento y funcionamiento.

Teniendo en cuenta lo anterior, se realizó una escala de observación que sirvió como guía para el estudio de caso en terreno, que realizada de una manera previa y con su correspondiente validación permitió definir el curso de la investigación y obtención un resultado práctico de la misma.

Dentro de la investigación etnográfica existen diversas técnicas de observación y de exploración del tema buscado, como la observación participante y no participante, las entrevistas a profundidad, las entrevistas informales, entre otras. Todas estas proveen al etnógrafo de elementos que permitieron llegar a una completa resolución del problema. (Mata, 2000).

#### 4.2.1. Observación participante

Es directamente la intervención del investigador con el grupo estudiado durante el proceso de la investigación, es conocida como observación interna. Mata (2000) la explica como la técnica donde el observador participa en la vida del grupo u organización que estudia, entrando en conversación con sus miembros y estableciendo un estrecho contacto con ellos.

Según Woods (1987, citado en Mata 2000) la observación participante es un medio para llegar profundamente a la comprensión y explicación de la realidad por cual el investigador participa de la situación que requiere observar, es decir, penetra en la experiencia de los otros, dentro de un grupo o institución.

Este tipo de observación se hace útil cuando el grupo estudiado no es cambiante y cuando estos se mueven siempre dentro de un mismo espacio o territorio. Ahora bien, si se desea investigar un grupo de personas donde los integrantes no son los mismos, sino que siempre están cambiando en número, sexo, edad y ocupación, no se puede llevar a cabo, ni se logra concretar una correcta sintonía entre el investigador y el grupo investigado. Por lo antes dicho la observación no participante se hace imperante en este caso.

#### 4.2.2. Observación no participante

Para esta modalidad, el investigador no participa directamente con el grupo a investigar, se ve limitado a observar las conductas y de un punto donde no estorbe y tampoco intervenga las acciones del grupo estudiado. Es así como se encuentra la observación de tipo directo y de tipo indirecto para la observación no participante, en donde Mata (2000) las explica de la siguiente manera:

- a) directa: comprende todas las formas de investigación sobre el terreno, en contacto con la realidad y se fundamenta en la entrevista y el cuestionario.
  
- b) indirecta: se basa en datos estadísticos (censo) y fuentes documentales (archivos o prensa). Es aquí donde el investigador no participa en la recolección de datos.

Es importante recalcar que el modelo de observación no participante directa, se tiene que fundamentar con entrevistas formales o informales que permitan dar un mejor enfoque de lo que se busca. Según Díaz (2004) la investigación no se limita a una simple observación sin interacción, sino que abre el estudio a un mejor conocimiento del problema; estas se realizan durante el proceso de observación, de manera informal y casual, dando paso al entrevistado a una mejor colaboración con el elemento a investigar, brindándole más datos para una mayor resolución.

#### 4.2.3. Definición del modelo etnográfico utilizado.

Para esta investigación se determinó el uso del modelo de observación directa no participante, la cual permitió ver la movilidad urbana cotidiana que tiene los estudiantes de la carrera de pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH, desde sus hogares hasta las distintas dependencias de dicha Casa de Estudio. Este enfoque permitió tener un constante análisis de los movimientos que realizaron los individuos seleccionados para los estudios de caso.

Esta observación se llevó a cabo en tres etapas. En primer lugar, se realizó la recolección de datos, los que posterior a su tabulación, se debió dar paso a la descripción y análisis de esto, los cuales fueron utilizados para la selección de las personas o casos en donde se realizaron los seguimientos.

En segundo lugar, se encuentran la recopilación de datos durante los seguimientos. Dentro de lo que se utilizó para recopilar información durante los distintos trayectos estudiados, se debe mencionar que este se basó primordialmente en la observación, pues como mencionamos en otras ocasiones, durante este estudio negamos el hecho de interferir en el trayecto, en la conducta o en las actividades que el integrante de la comunidad educativa realice durante su viaje. Como métodos de colaboración durante esta observación, se acudió al diseño de notas posteriores a los viajes. Además de la utilización de estos instrumentos, durante el trayecto también se utilizaron algunas preguntas para indagar con mayor profundidad la percepción que obtuvo cada integrante de la comunidad. Estas preguntas fueron diferentes entre sí, a diferencia de la encuesta, puesto que se entiende que cada persona posee una visión particular y subjetiva al del resto de los integrantes estudiados,

porque como ya nombramos previamente, cada seguimiento fue realizado en distintas comunas del Área Metropolitana de Santiago.

En último lugar, se efectuó la conclusión de dato sobre las observaciones. Este paso se realizó posteriormente a la descripción y al análisis de datos encontrados durante los seguimientos de los integrantes seleccionados de la comunidad educativa.

#### 4.3. Metodología del estudio de casos: los seguimientos.

Para el caso de los seguimientos, se propuso seguir a cuatro personas pertenecientes a la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez. La selección de personas dentro de esta comunidad, se llevó a cabo entre estudiantes, que pertenecen a los distintos niveles académicos.

La selección de estas personas, varía en cuanto a su movilidad, puesto que las personas a las cuales se les realizó el seguimiento, viven en distintas comunas de la Región Metropolitana de Santiago.

Cabe señalar que a los estudiantes que se les aplicó esta modalidad se resguardarán sus nombres por motivos de confidencialidad, a raíz de lo cual los nombres que se presentan en el apartado de los seguimientos son ficticios.

En cuanto a las fechas en las que se concretaron los seguimientos, estas varían, pues algunas se realizaron a principio del mes de noviembre del 2012, desde el lunes 15 hasta el viernes 26. Por lo tanto el seguimiento se realizó durante dos semanas, los horarios varían según el caso particular de cada observación etnográfica.

Además de notificar los días (y mes) en los que se realizaron los seguimientos, se debe mencionar el número de días en los que se efectuaron estos estudios de caso. Estos fueron en algunas circunstancias cinco días, los cuales correspondían a los días en donde los estudiantes, profesores y/o funcionarios iban a la institución. En otros casos los seguimientos se limitaron a cuatro o tres días, puesto que esta frecuencia, estaba sujeta a la asistencia de las jornadas

en que las personas seleccionadas concurrían a la Universidad. Ante esto, se debe mencionar nuevamente que los seguimientos que se realizaron a las personas de la comunidad educativa fueran tanto de ida a la institución como de regreso a sus casas<sup>11</sup>.

Frente a esto, los rangos de tiempo en los cuales se realizaron los seguimientos, estos dependieron de cada caso estudiado, puesto que algunos integrantes de la comunidad, debían llegar a la institución a las 08:30 de la mañana, como también otras debían asistir a 14:00 horas. Por lo tanto, el trayecto de regreso de estas personas, también estaba sujeto a su carga académica o asistencia laboral, en el caso de los estudiantes. En sí, como resumen, los horarios de seguimientos estuvieron dentro de las 06:30 horas y las 20:30 horas.

---

<sup>11</sup> Se debe hacer mención que por problemas de concordancia de horarios, uno de los seguimientos se realizó solamente de ida.

## RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LOS DATOS

### I. Identificación de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH

Luego de haber aplicado las encuestas a 267 integrantes de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez (estudiantes, funcionarios y docentes), se realizó la tabulación y análisis de los datos entregados por la colectividad. Según estos datos, se logró realizar diferentes clasificaciones con respecto a la movilidad urbana cotidiana que realizan los integrantes de dicha Casa de Estudios, desde ésta hasta sus hogares o viceversa.

Figura 6: Localización de las sedes de la Universidad Católica Silva Henríquez en Santiago

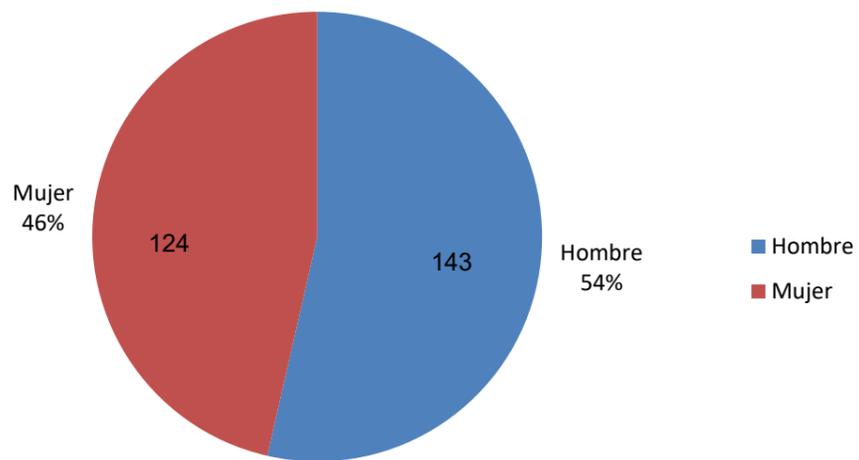


#### Simbología

 Recorrido entre la sede Casa Central y sede Lo Cañas

Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

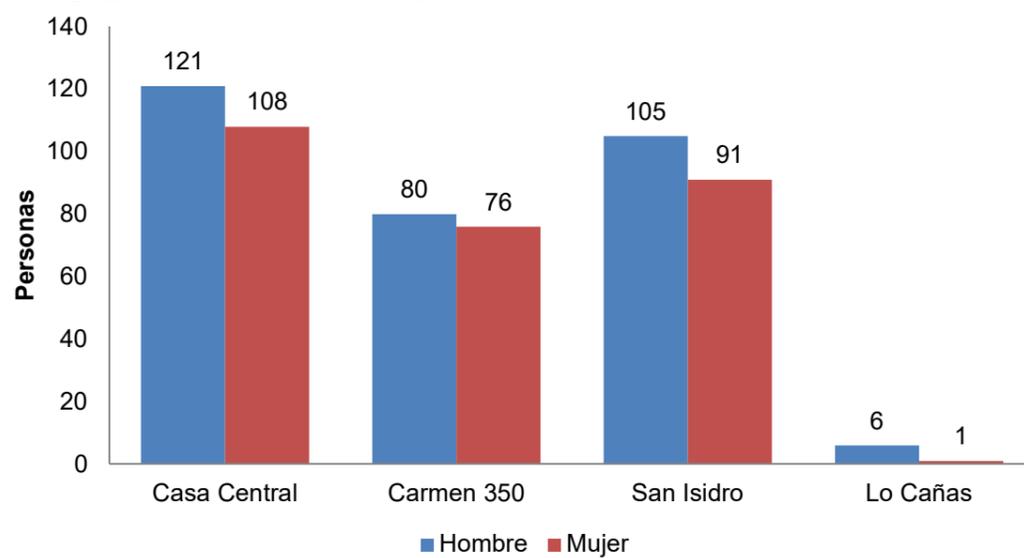
Gráfico 6: Cantidad de personas encuestadas según sexo pertenecientes a la comunidad educativa de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH



Fuente: Elaboración propia.

La movilidad de la comunidad de la UCSH se caracteriza por la diversidad de trayectos, pues muchos integrantes viven en diversas comunas del área urbana consolidada, así como de las regiones de Valparaíso y O'Higgins.

Gráfico 7: Cantidad de personas de la comunidad educativa de Pedagogía en Historia y Geografía que asisten a cada sede de la UCSH



Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los datos que entrega el gráfico 7, la comunidad estudiada de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH, asiste mayoritariamente a la Casa Central, 229 encuestados. En segundo lugar, se encuentra la sede de San Isidro, con 196 encuestados. La sede Carmen 350, de igual manera se presenta como lugar de destino para la comunidad de la carrera, pero en menor medida a diferencia de las otras dos dependencias, en la que 156 encuestados asisten a dicha sede de la Casa de Estudios. En un lugar secundario –cuarto lugar- queda la sede de Lo Cañas como destino, el cual se muestra con una notoria baja en comparación con el resto de las sedes de la Universidad, con 7 encuestados que asisten a dicho campo de estudio, predominantemente los encuestados que asisten a esta sede son hombres (6) mientras que sólo una mujer es la que asiste.

Cabe destacar que dentro de los datos que proporciona el gráfico anterior, al revisar la asistencia de la comunidad, y diferenciado por sedes y sexo, es posible señalar que en todas las sedes de la Casa de Estudio, la asistencia que predomina son los hombres.

La localización de las diferentes sedes de la Universidad en la comuna de Santiago permite el acceso de gran parte de la comunidad, puesto que se encuentra en una zona céntrica, la cual posee una buena conectividad, cercana a lo menos tres estaciones de metro (Santa Lucía, línea 1 y las estaciones Parque Bustamante y Santa Isabel de la línea 5), a menos de 600 metros de distancia de la Alameda, la principal arteria capitalina, gran cantidad de recorridos de transporte público y la existencia de ciclovías cercanas a las diferentes dependencias, como es el caso de Casa Central ciclovía Curicó-Tarapacá, Edificio Carmen 350 ciclovía Carmen y sede San Isidro ciclovía Santa Isabel, como es posible apreciar en la Figura 7, además de la ciclovía que en la Alameda conecta la Plaza de Maipú con las inmediaciones del Palacio de Gobierno.

Figura 7: Localización de ciclovías cercanas a las sedes de la Universidad en la comuna de Santiago



**Simbología**

Ciclovías próximas a las dependencias de las sedes de la UCSH

Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

Además cabe destacar que la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía, tanto estudiantes como docentes, dentro de un mismo día se desplazan por al menos dos sedes, esto se debe a que tienen clases en diferentes sedes que posee la Universidad en el Barrio San Isidro (Casa Central, Carmen 350 y San Isidro) esto es posible gracias a que las distancias que se deben recorrer entre Casa Central y la Sede San Isidro no superan los 600 metros, siendo el desplazamiento entre una sede y otra de al menos 10 minutos aproximadamente, esto queda demostrado en la Figura 8 es posible observar las distancias que se encuentran cada una de las dependencias de la Universidad en la comuna de Santiago.

Figura 8: Localización de las sedes de la Universidad Católica Silva Henríquez en la comuna de Santiago



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

El caso de la sede Lo Cañas es excepcional, puesto que por la distancia y la falta de conexión la Universidad concede facilidades para la comunidad educativa que asiste a dicha sede, disponiendo buses de acercamiento desde la estación Vicuña Mackenna de la línea 4 del metro, pero sólo en ciertos horarios. Otra forma de llegar a la sede ubicada en la comuna de La Florida es por medio de Taxi/Colectivo de la línea 3027 que dejan en la puerta de la sede, otra forma de llegar es en los recorridos de transporte público E-07, E-03 y E-03v, éstos dejan a una distancia considerable del acceso de la sede.

Además se debe destacar que en la sede Lo Cañas se imparten cátedras principalmente de las carreras de Pedagogía en Educación Física, Pedagogía en Filosofía y al menos dos actividades curriculares del plan común de la Universidad (electivos) como son Calidad de Vida y Plantas Medicinales y Reciclaje y Sustentabilidad.

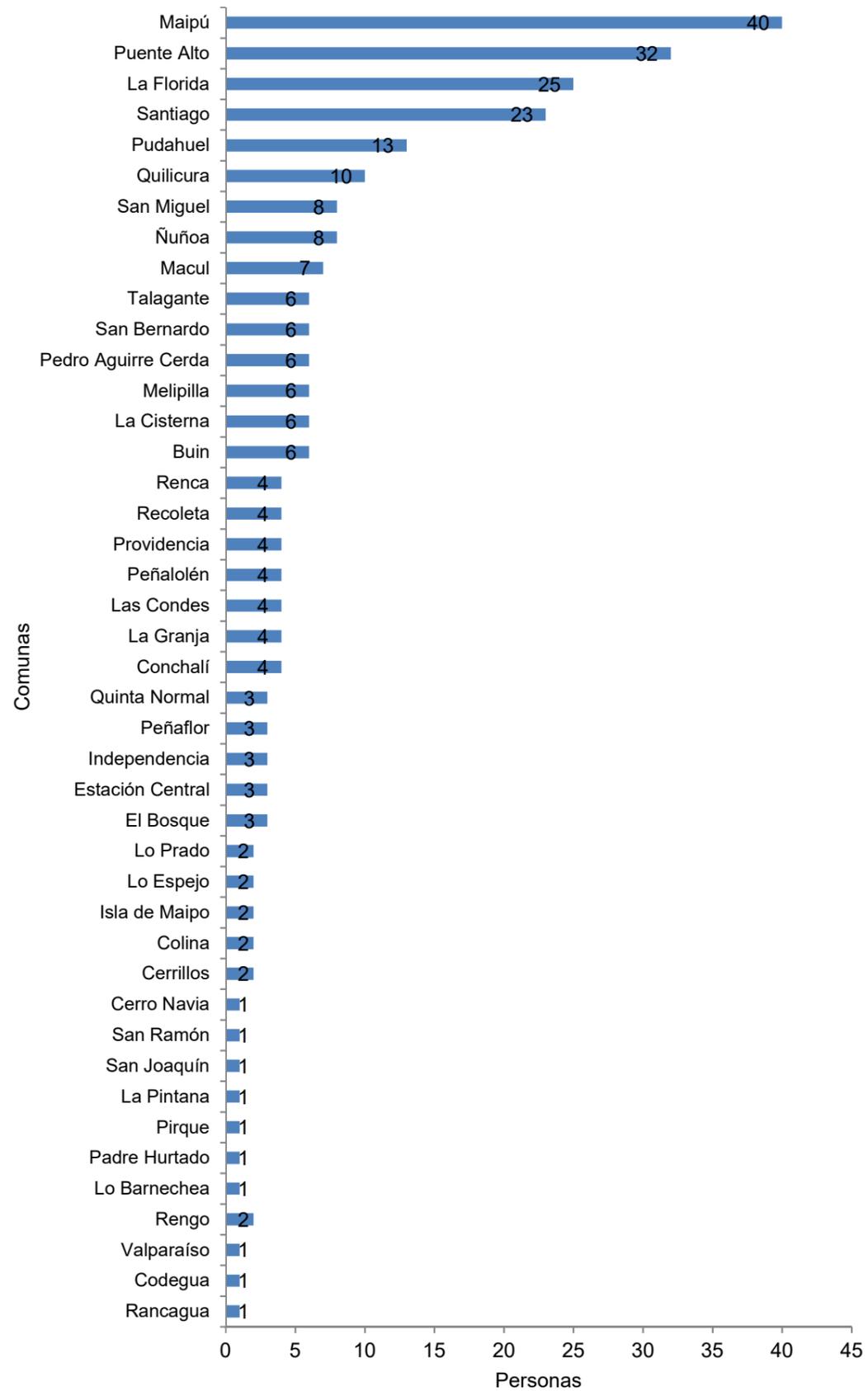
Figura 9: Localización de la sede Lo Cañas de la Universidad Católica Silva Henríquez, en la comuna de La Florida



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

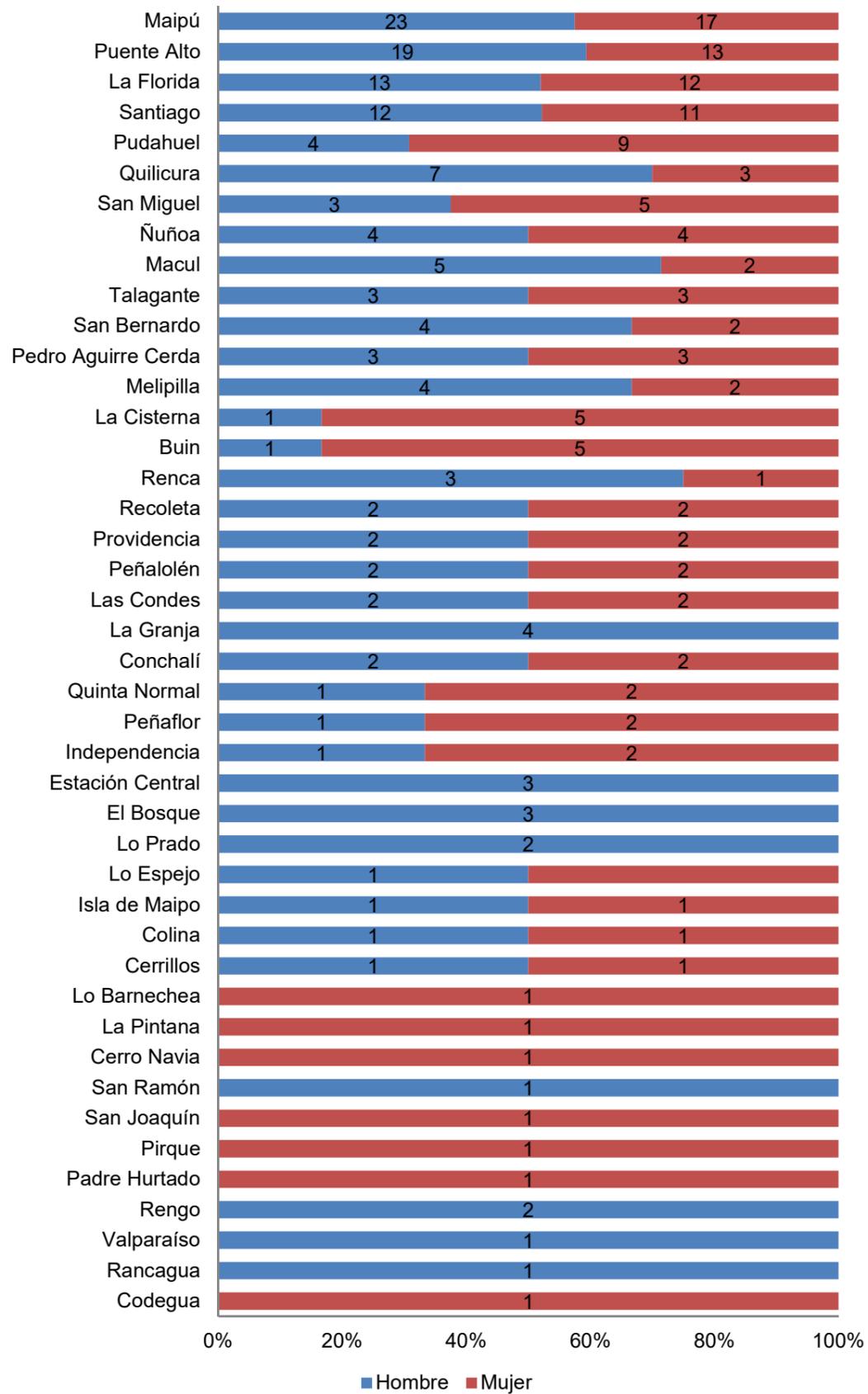
Como se mencionó, los estudiantes no sólo se movilizan entre sus hogares y la Casa de Estudios, sino que además se movilizan entre las diferentes dependencias que posee la Universidad. Este patrón de movilidad se da de manera general entre las sedes de la comuna de Santiago, siendo un caso aislado lo que acontece con los estudiantes que asisten a la sede Lo Cañas y que luego tienen clases en alguna de las dependencias de la Universidad en la comuna de Santiago, dicha distancia que deben recorrer que es aproximadamente 15 kilómetros genera que éstos estudiantes destinen al menos 45 minutos como mínimo para desplazarse entre la sede ubicada en la comuna de La Florida y algunas de las dependencias ubicadas en el centro de la ciudad, como se puede apreciar en la Figura 6.

Gráfico 8: Comunas de residencia de los miembros de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH muestreados



Fuente: Elaboración propia.

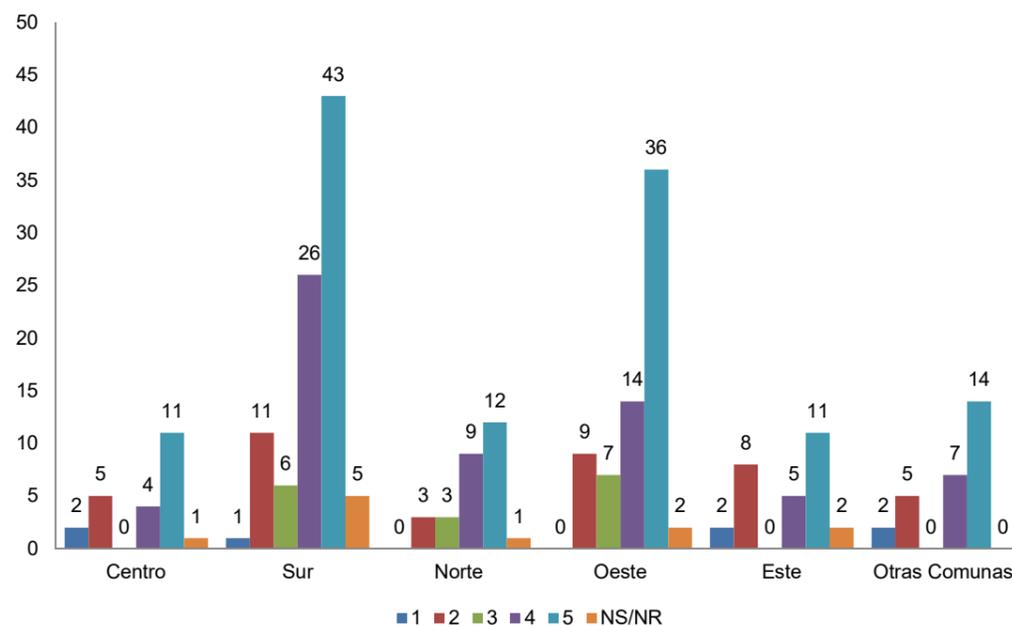
Gráfico 9: Comunas de residencia de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía distribuido por sexo



Fuente: Elaboración propia.

Si se observan los gráficos 8 y 9, que hace referencia a la comuna de residencia de la comunidad con el resto de regiones, queda demostrado que existe una clara tendencia que provienen de las comunas con mayor habitantes de la región, entiéndase Maipú con 40 personas, Puente Alto con 32 y La Florida con 25, en un cuarto lugar se tiene a la comuna de Santiago con 23 habitantes que son parte de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía, el resto de las comunas poseen una menor participación de sus habitantes en la carrera, pero se puede dar un patrón en común que gran parte de los que componen la comunidad de la carrera provienen de la zona sur del área urbana consolidada y en un segundo lugar de la zona poniente, como es posible observar en el gráfico 10, por ende, los desplazamientos que realiza la comunidad de la carrera se organizan en función de dos localizaciones, una viene siendo las diferentes sedes de la Universidad Católica Silva Henríquez y en segundo lugar su lugar de residencia, razón por la cual el grueso de quienes componen la comunidad deben incurrir en destinar una gran cantidad de tiempo para desplazarse, como se verá con mayor profundidad en el apartado relacionado.

Gráfico 10: Sectores de residencia de la Región Metropolitana de Santiago y días asistidos de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía durante el segundo semestre de 2012



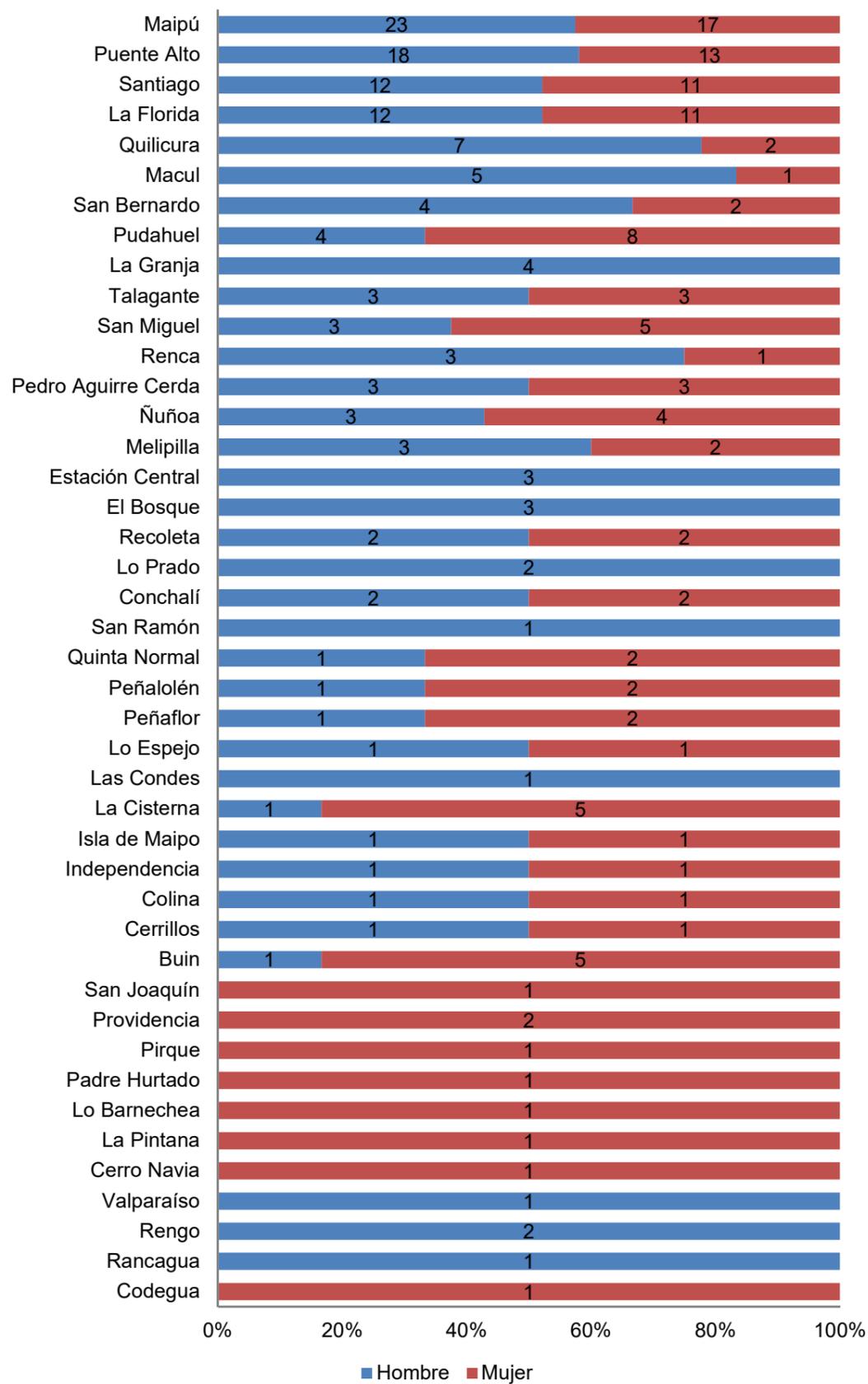
Fuente: Elaboración propia.

Si se relacionado los datos desde los sectores zonas de residencia<sup>12</sup>, de la comunidad y los días asistidos a alguna dependencia de la Universidad, da como resultado que gran parte asiste por lo general entre 4 y 5 días a la semana, pero si se observa de que zona son los que más asisten a alguna sede son los habitantes que viven en la zona Sur, los cuales asisten en mayor proporción entre 4 y 5 días; en un segundo lugar los que mayor cantidad concurren a las sedes de la UCSH son los habitantes del sector Poniente, los cuales asisten predominantemente 5 días y el resto de los días no existe una variación notoria. Si se observa el resto de las zonas, éstas se comportan de manera similar, en la que en todas las zonas los habitantes de alguna de ellas asiste 5 días a alguna dependencia de la Universidad, mientras que las personas que asisten un día a la Casa de Estudios son un porcentaje bastante menor, como queda demostrado en el gráfico 10.

---

<sup>12</sup> Para un mejor trabajo, las comunas del Área Metropolitana de Santiago se agruparon en sectores, entiéndase norte, centro, sur, oeste y este, el resto de comunas que no pertenecen al AMS e incluso existen comunas de otras regiones, como por ejemplo Rengo.

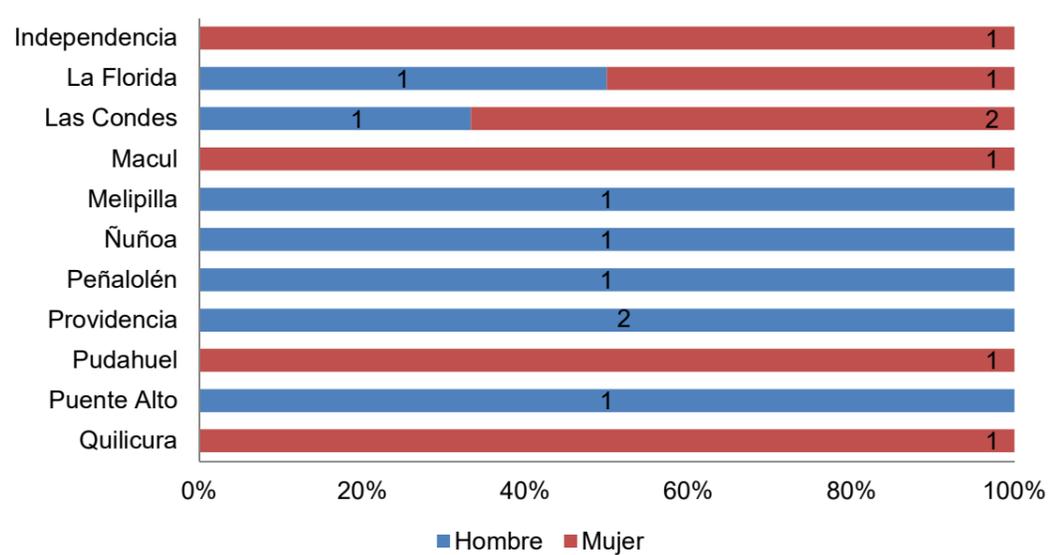
Gráfico 11: Comunas de residencia de los estudiantes de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 distribuido por sexo



Fuente: Elaboración propia.

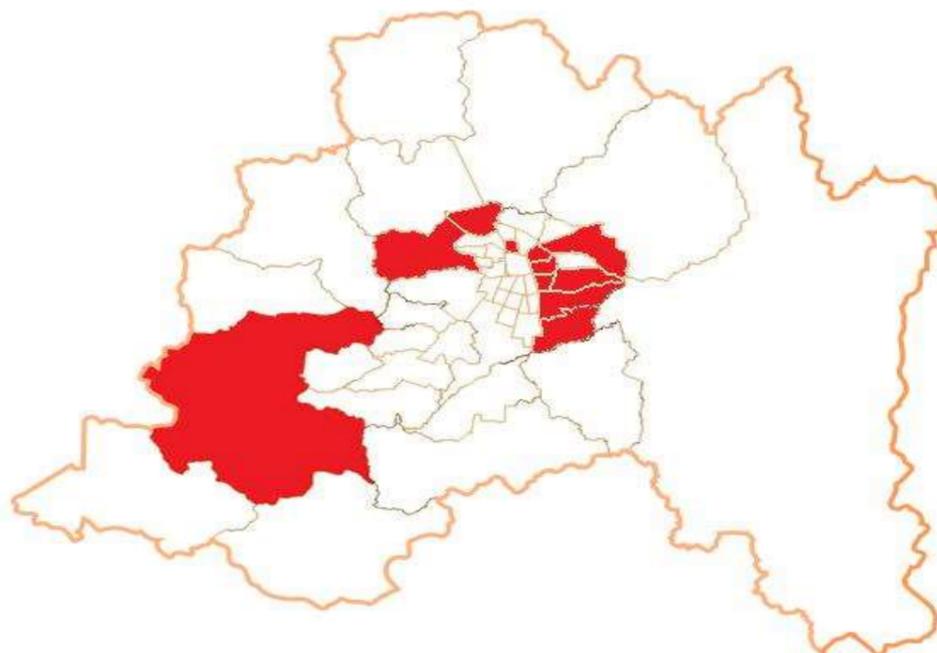
Si se toma en consideración sólo la residencia de los estudiantes de la carrera, los resultados no tienen una distribución bastante significativa en comparación con los resultados, a nivel general se presentan las mismas comunas que entrega mayor cantidad de personas a la comunidad, como son las comunas más populosas de la región, tal es el caso de Maipú, Puente Alto y La Florida, caso aparte es lo que acontece con quienes viven en la comuna de Santiago, puesto que estos residen cercanos a las dependencias de la Universidad.

Gráfico 12: Comunas de residencia de los funcionarios de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 distribuido por sexo



Fuente: Elaboración propia.

Figura 10: Comunas de residencia de los funcionarios de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012



Simbología:

Comunas de residencia.

Fuente: Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, 2009, adaptación propia.

En el caso de los funcionarios, éstos residen de 11 comunas diferentes dentro del área urbana consolidada, donde solo una persona vive afuera de ella en Melipilla, pero que los funcionarios no existe un patrón que englobe que una comuna tenga una mayor predominancia que el resto.

## II. La movilidad urbana cotidiana que realiza la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía durante el segundo semestre de 2012

La movilidad urbana cotidiana que realiza la comunidad de la carrera se constituye como *“el conjunto de desplazamientos que suponen el retorno al lugar de pernocta habitual dentro de un mismo día”* (Casado, 2008) y *“con las prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia vinculadas a distintos fines, donde estadísticamente predominan los desplazamientos al trabajo y al lugar de estudio”* (Casado, 2008). Por

contraparte existen desplazamientos que la comunidad de la carrera realizan, los que se desligan de su trayecto cotidiano entre su lugar de residencia y la Casa de Estudios, éstos se realizan por *“otras motivaciones: compras, ocio, ir a comer, visitar a familiares y amigos, llevar o recoger a alguien, realizar trámites, acceder a servicios médicos, entre otras”* (Casado, 2008).

Como lo menciona Gakenheimer (1998: 37) *“el problema de la movilidad en las grandes ciudades del mundo en desarrollo está vinculado a su gran tamaño poblacional y a una creciente motorización”* versus *“un incremento más lento de la infraestructura vial, pese a lo cual, la población urbana de dichos países presenta una movilidad mucho mayor en relación a sus residentes rurales”* (Gakenheimer, 1998: 37). Además Reconoce que la mayoría de las grandes ciudades presentan problemas *“más serios de movilidad que sus contrapartes del mundo desarrollado”* (Gakenheimer, 1998: 37) y que Santiago no es la excepción.

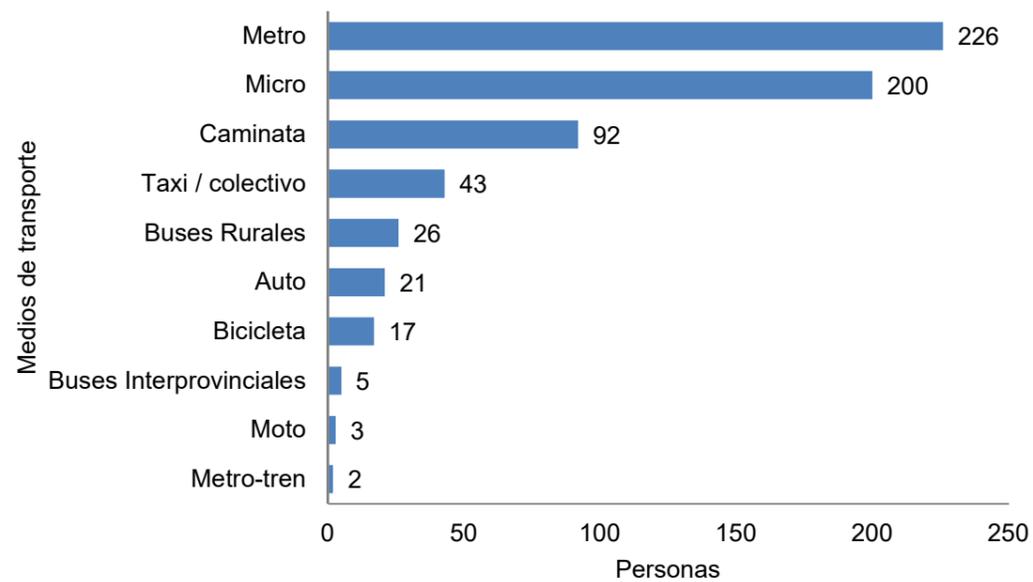
#### 1. Medios de transporte utilizados

Para movilizarse tanto al interior de la ciudad como desde otra región se deben emplear diversos medios de transportes para llegar a sus destinos y la comunidad universitaria de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez no es la excepción. Es posible observar que un 80% de los encuestados ocupan el transporte público, un 14% realiza el trayecto caminando y un 6% emplea medios de transportes privados o propios, tales como moto, automóvil o bicicleta.

Si se especifica por el medio de transporte que emplean para movilizarse entre su casa y la Universidad se puede apreciar que la comunidad utiliza a lo menos dos modos de transportes uno de ellos es el metro con un 36%, esto queda reflejado por la gran cantidad de estudiantes que provienen de sectores que poseen estaciones de metro, como es el caso de las comunas de Puente Alto, La Florida, Maipú, o bien, utilizan otros medios de transporte que les permite acercarse a estaciones de metro. Un claro ejemplo ocurre con las personas que viven en la zona norte de la capital, comunas tales como Renca o Quilicura que

para llegar a la Universidad, toman un bus que los acerque a las estaciones de metro Cal y Canto (Línea 2) o Santa Ana (Línea 2 y Línea 5).

Gráfico 13: Medios de transporte utilizados por la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía para el viaje entre su lugar de residencia y la Universidad durante el segundo semestre de 2012



Fuente: Elaboración propia.

El segundo modo de transporte de mayor relevancia que utiliza la comunidad es la micro<sup>13</sup> con un 32%, esto se debe a que gran parte de los encuestados emplea este medio como acercamiento a algunas estaciones de metro. Es necesario señalar que una pequeña fracción de los encuestados utilizan solo las micros para viajar a la Universidad, de este modo los encuestados optan por evitar las aglomeraciones, atochamientos y además por una mayor ventilación que presentan las micros.

Un tercer medio de transporte que se emplea es la caminata, utilizada una parte del trayecto, para realizar combinaciones entre los diferentes medios de

<sup>13</sup> Se debe hacer la distinción entre el Sistema de Transporte Público de Santiago, Transantiago, y los buses de servicios periféricos, más conocidos como buses rurales, los cuales salen de diferentes puntos de la capital con destinos a localidades que el Transantiago no abarca, tal es el caso de Lampa, Batuco, Colina, Peñaflor, San José de Maipo, Buin, Pirque, por nombrar algunas, uno de los puntos más representativos es el Terminal de Buses San Borja de donde salen buses con destinos a las provincias de Talagante y Melipilla otro de los puntos a destacar es el Terminal de Buses La Paz que conecta a los habitantes de la provincia de Chacabuco con la ciudad.

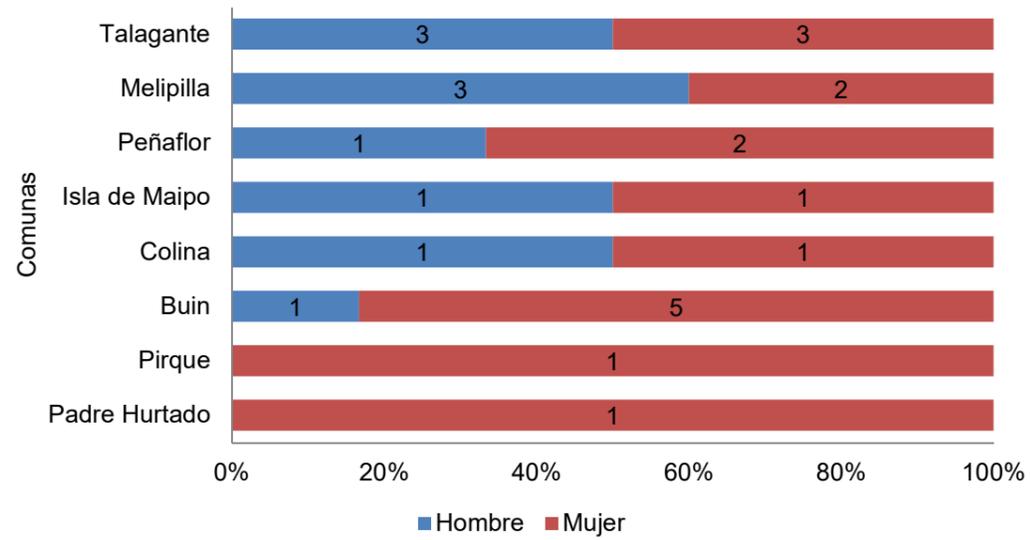
transportes o bien, para recorrer el trayecto entre la Universidad y el punto que deja a la comunidad el medio de transporte utilizado, un claro ejemplo de lo anterior queda demostrado al momento de salir de la estación Santa Lucía (línea 1 Metro de Santiago) en la que se debe caminar al menos tres cuadras – aproximadamente 600 metros- para llegar a la Casa Central, otras personas que viven cercana a las sedes de la Casa de Estudios ubicada en la comuna de Santiago realizan un trayecto que no supera las 15 cuadras. Cabe destacar que muchas personas no reconocieron la caminata como un medio de desplazarse, puesto que muchos encuestados solamente contestaron entre sus opciones micro o metro, dejando de lado el trayecto que realizan desde el momento que se bajan del medio de transporte utilizado y se desplazan hacia las diferentes sedes que posee la Universidad en la comuna de Santiago.

Otro medio de transporte que es utilizado en la comunidad universitaria es el uso de Taxi/Colectivos, esto hace pensar que puede ser por la escasez de tiempo que tienen para desplazarse o por la comodidad que significa.

Luego de haber revisado un panorama general sobre los medios de transportes más utilizados por la comunidad, es posible analizar lo que sucede entre los estudiantes, funcionarios y académicos de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía.

Los medios de transportes que son utilizados por los estudiantes predominantemente son el metro y el microbús, manteniendo la tendencia que presenta la comunidad en general, cabe señalar que un total de 26 personas utilizan buses rurales, dentro de este grupo de personas, 15 de ellas son mujeres que utilizan estos medios de transportes. Los estudiantes que viven fuera del Área Urbana Consolidada provienen de comunas del sur y del poniente de la Región Metropolitana, entiéndase Buin, Isla de Maipo, Melipilla, Talagante, Pirque y estudiantes que viven en la Provincia de Chacabuco, específicamente en Colina (2 encuestados). Las comunas mencionadas con mayor cantidad de estudiantes provienen de Buin (6 estudiantes), junto con Talagante (6 estudiantes) y Melipilla (5 estudiantes), como se observa en el gráfico 14.

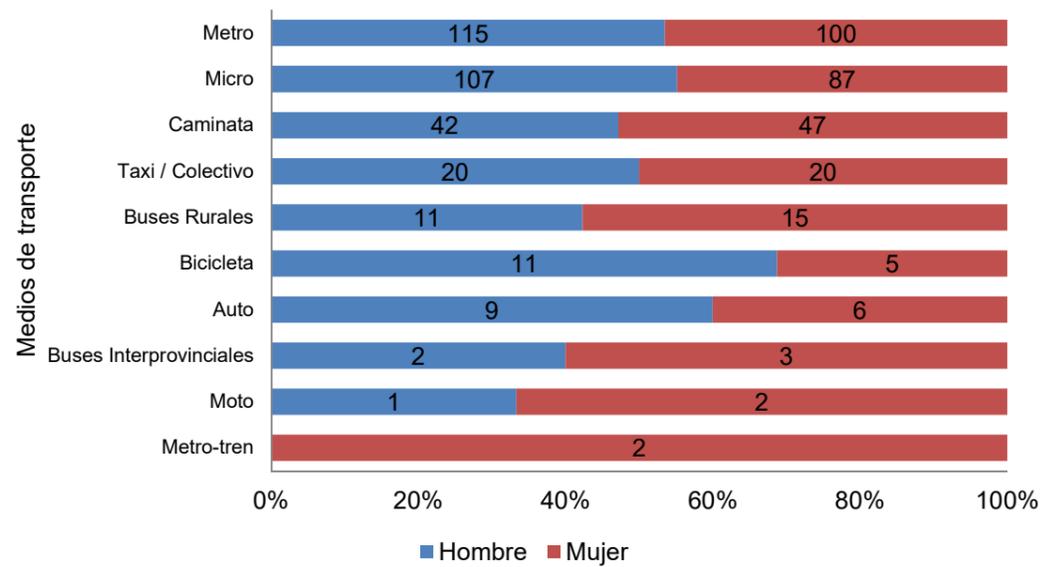
Gráfico 14: Comunas de residencia de los estudiantes de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 que viven fuera del Área Metropolitana de Santiago



Fuente: Elaboración propia.

En el caso de los medios de transporte que son utilizados por los funcionarios son a lo menos tres tendencias que se muestran, una de ellas es el metro, en segundo lugar el micro y en tercer lugar sería el uso del automóvil, esto se produce debido a que no todos los funcionarios disponen de un medio de transporte propio.

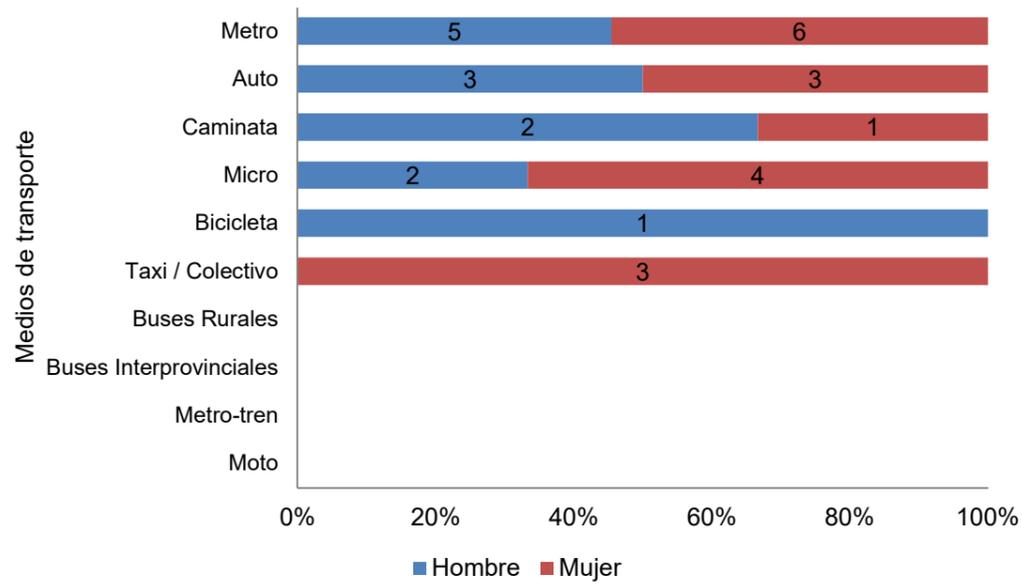
Gráfico 15: Medios de transporte utilizados por los estudiantes de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 para el viaje Hogar-Universidad-Hogar



Fuente: Elaboración propia.

Un segundo punto que es posible rescatar, es que algunas mujeres emplean taxi/colectivo (tres personas contestaron) mientras que ningún hombre se inclinó por esta opción. Es posible destacar, que las funcionarias mujeres utilizan una mayor diversidad de medios de transporte –metro, micro, taxi/colectivo y automóvil propio; mientras que los hombres se concentran en usar metro o su auto particular.

Gráfico 16: Medios de transporte utilizados por funcionarios de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 para el viaje Hogar-Universidad-Hogar



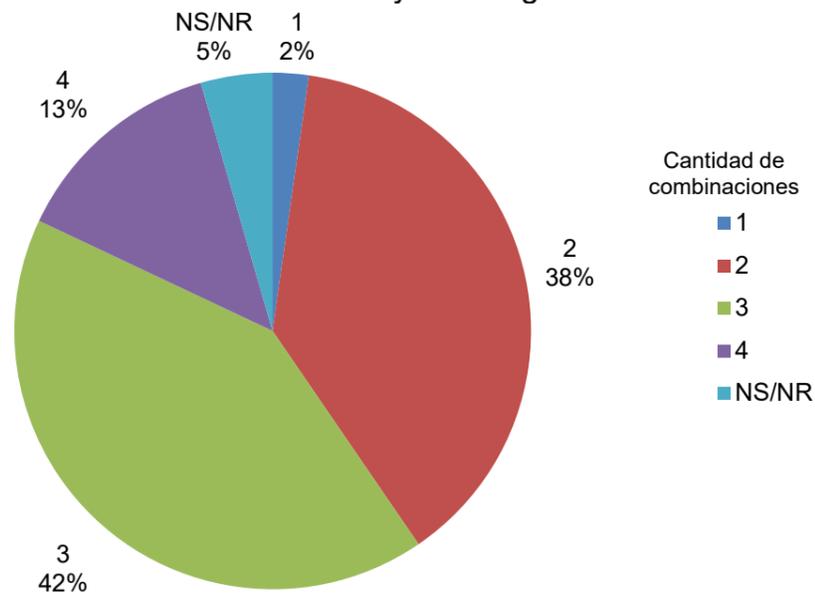
Fuente: Elaboración propia.

## 2. Combinaciones entre distintos medios de transportes

Otro elemento que es posible destacar, tiene relación con el número de combinaciones que realiza la comunidad de la carrera, puesto que gran parte de los encuestados utiliza diferentes modos de transportes. En general, la comunidad realiza entre una a dos combinaciones<sup>14</sup> para desplazarse entre su hogar y la casa de estudios y viceversa. Del gráfico 17 se desprende que de los 267 encuestados, un 38% realiza una combinación (102 encuestados) y los que realizan 2 combinaciones corresponde al 42% (111 encuestados). La necesidad de hacer combinaciones se deben a que muy pocos encuestados tienen acceso a un medio de transporte que les sea directo para llegar entre su hogar a la Universidad.

<sup>14</sup> Entiéndase que 1 combinación es el hecho de bajarse de un medio de transporte, sea este bus, metro, taxi/colectivo, auto, por nombrar los más significativos y subirse a otro medio de transporte. Ejemplo de lo anterior si un estudiante sale de su casa toma el micro y luego toma el metro, es una combinación, y si nuevamente este estudiante toma un micro, es otra combinación, en ese caso el estudiante realizó dos combinaciones.

Gráfico 17: Cantidad de medios de transporte utilizados por la comunidad educativa de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 entre su trayecto Hogar-Universidad



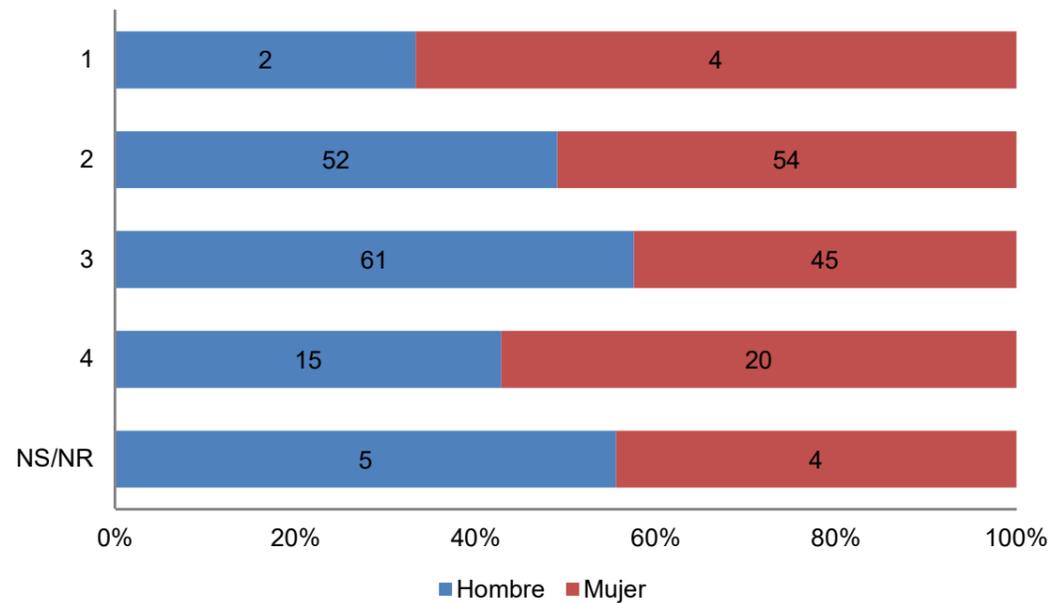
Fuente: Elaboración propia.

La gran cantidad de encuestados habitan en el área urbana consolidada realizando dos trayectos al día, uno en dirección a la Universidad y otro de regreso a sus hogares<sup>15</sup>. De lo que es posible inferir a lo menos dos ideas. La primera y más evidente tiene relación con el costo tanto en tiempo como monetario de desplazarse entre sus hogares y la Universidad por una segunda vez, salvo casos excepcionales de los encuestados que viven a una distancia que no supera las 20 cuadras y que se desplazan caminando.

Una segunda idea, es que los estudiantes en las horas libres que tienen entre clases –vulgarmente llamadas ventanas- prefieren realizar trabajos relacionados con la temática de las actividades curriculares que están cursando, estudiar, leer o en una última instancia realizar “vida universitaria”, entiéndase como hacer vida social, visitar exposiciones, ir a seminarios, congresos, encuentros intra y extra universitarios, en definitiva todo lo atingente al quehacer universitario; otros literalmente no realizan alguna actividad de relevancia, considerándose tiempo muerto.

<sup>15</sup> Entiéndase una vez al trayecto que realiza la comunidad educativa desde sus domicilios hacia la Casa de Estudios y viceversa, si los entrevistados realizan el mismo trayecto por segunda vez durante el día ida y regreso se considera como un segundo trayecto.

Gráfico 18: Cantidad de medios de transporte utilizados por los estudiantes de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 entre su trayecto Hogar-Universidad

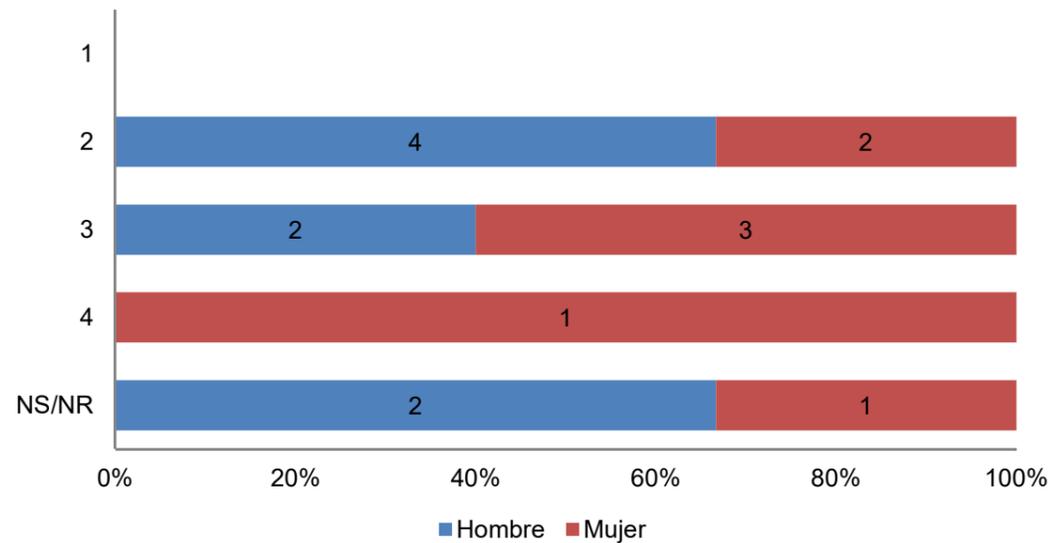


Fuente: Elaboración propia.

Al comparar el grupo de estudiantes con los funcionarios de la carrera, es posible señalar que los estudiantes en su mayoría emplean para movilizarse entre 2 y 3 medios de transportes, los hombres respondieron en una mayor cantidad que utilizan 3 medios de transportes en desmedro a lo que mencionan las mujeres, esto hace pensar que las estudiantes prefieren evitar los diferentes trasbordos con el fin de ocupar la menor cantidad de medios de transportes posibles para llegar a su destino. Los estudiantes que contestaron que ocupan 4 o más medios de transportes fueron 35 estudiantes, de los cuales tan sólo 15 corresponden a estudiantes hombres, y los 20 restantes corresponden a estudiantes mujeres. Un dato a tener en consideración es que son muy pocos los estudiantes que mencionaron que no realizan ninguna combinación, tan sólo 6 personas.

En el caso de los funcionarios queda evidenciado en el gráfico 19 que los funcionarios contestaron que emplean dos medios de transportes para movilizarse mientras que las funcionarias emplean 3 e incluso 4 medios de transportes para llegar a destino.

Gráfico 19: Cantidad de medios de transporte utilizados por los funcionarios de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 entre su trayecto Hogar-Universidad

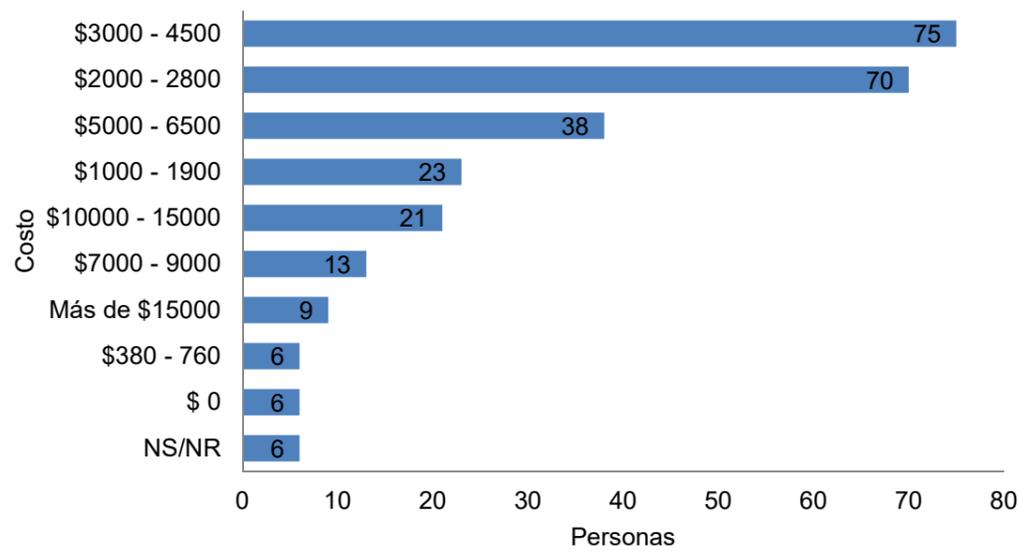


Fuente: Elaboración propia.

### 3. Costo monetario en transporte

El costo monetario promedio de transporte de la comunidad es de \$5.100 semanales. Sin embargo, un 54% de los encuestados gastan semanalmente en movilizarse entre sus hogares y la casa de estudio entre \$2.000 y \$4.500, la diferencia con la cifra mayor, se debe al hecho de que son los funcionarios los que incurren en un mayor costo para trasladarse a su lugar de trabajo. Quienes más gastan en concepto de movilización son las mujeres. Se debe mencionar que las mujeres asisten 5 días a la semana, lo que contrasta con los funcionarios que asisten menor cantidad de días y por tanto, gastan menos dinero.

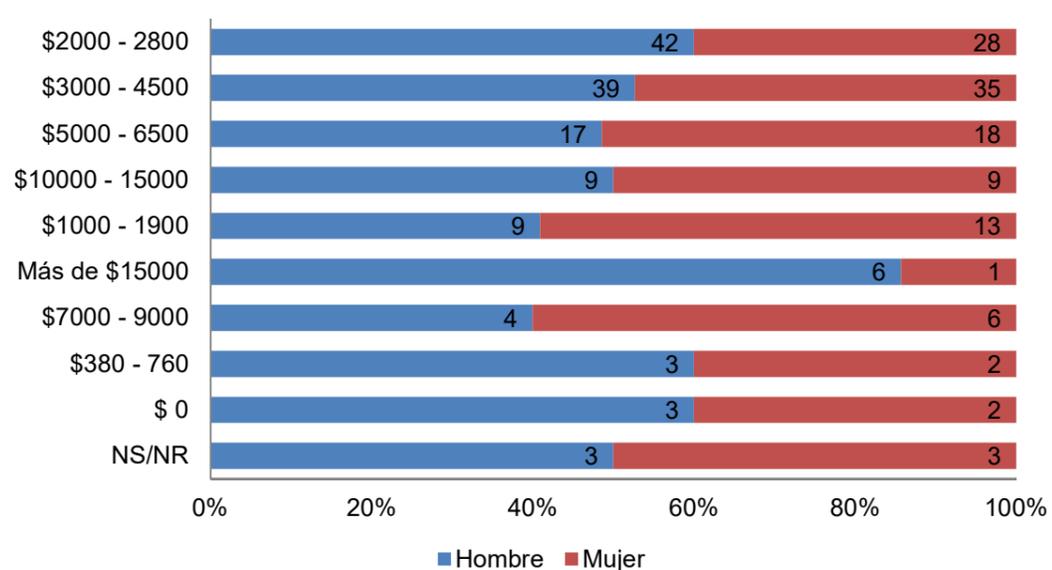
Gráfico 20: Costo monetario individual semanal en el que incurre la comunidad educativa de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 para movilizarse entre su Hogar y la Casa de Estudios



Fuente: Elaboración propia.

Un dato no menor a tener en consideración, tiene relación con que un 12% de los encuestados corresponden a 30 personas que gastan más de \$10.000 pesos, los cuales gran parte son funcionarios. Los estudiantes que incurren en gastos superiores a la media, la cual corresponde a \$2.500, se debe a que viven en otras provincias de Santiago o fuera de la Región Metropolitana, tal es el caso de a lo menos 3 estudiantes que viven en la Región de O'Higgins (Rancagua y Rengo) y que viajan todos los días que asisten a clases. Estos estudiantes se movilizan primordialmente en buses interprovinciales los que no poseen algún beneficio de rebaja de tarifas debiendo pagar la tarifa completa, la que puede variar entre \$1.500 a \$3.000 el valor del pasaje, si a eso se suma el viaje de regreso, más la movilización tanto en su comuna de origen como en la capital para llegar a la Universidad, fácilmente se puede llegar a los \$5.000 que necesitan en un día para asistir a la Universidad, sin contar con todo el tiempo que destinan a movilizarse.

Gráfico 21: Costo monetario individual semanal en el que incurren los estudiantes de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 para movilizarse entre su Hogar y la Casa de Estudios

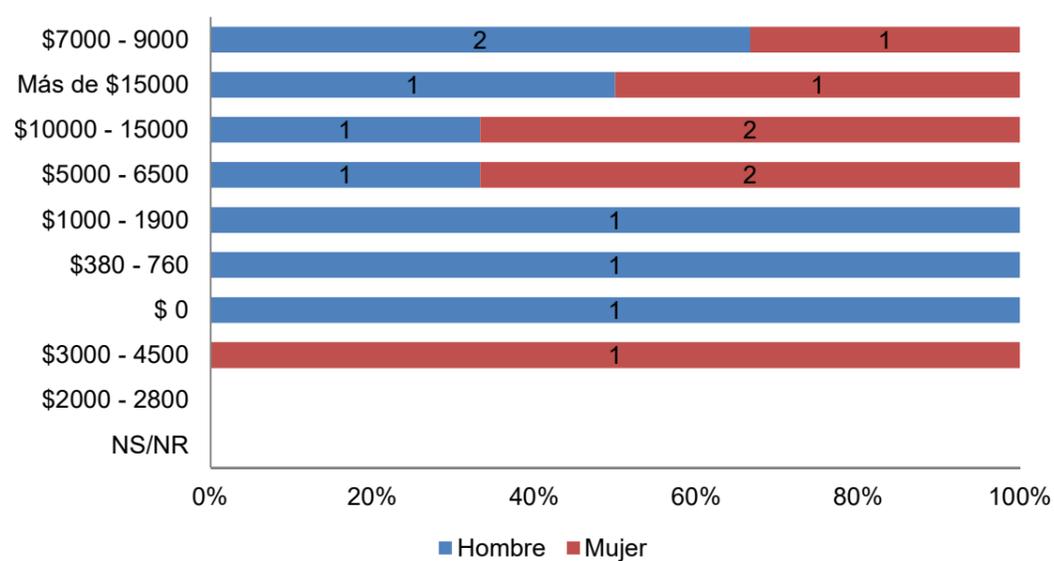


Fuente: Elaboración propia.

Si se realiza un análisis del costo monetario semanal de los estudiantes es posible mencionar que los estudiantes gastan entre los \$2.000 y los \$4.500 dentro de lo cual las personas que más gastan en concepto de movilización son los hombres, 91 encuestados, mientras que las mujeres en el mismo rango sólo 63 encuestadas gastan dentro del parámetro mencionado, aunque cabe destacar que las diferencias entre sexos no es relevante.

Cabe mencionar que existen estudiantes que provienen de otras provincias de la Región Metropolitana de Santiago e incluso fuera de la misma, como el caso que se describió anteriormente, lo cual permite dejar en claro el gasto en que incurren los estudiantes para movilizarse es amplio, puesto que existen encuestados que no gastan dinero en su movilización y otros, como se ha descrito, gastan fuertes sumas de dinero para trasladarse.

Gráfico 22: Costo monetario individual semanal en que incurren los funcionarios de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 para movilizarse entre su Hogar y la Casa de Estudios

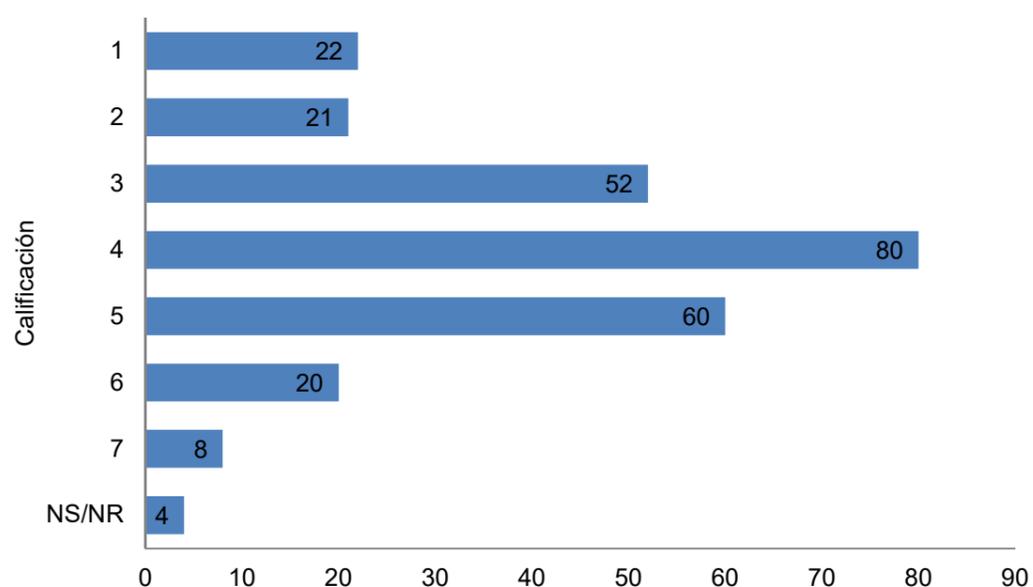


Fuente: Elaboración propia.

#### 4. Evaluación de los medios de transporte utilizados

Al momento de evaluar los medios de transportes que utiliza a diario la comunidad de la carrera para movilizarse, un 30%, es decir, 80 personas, califican sus medios de transportes con nota 4.0, un 22% que corresponde a 60 personas con nota 5.0 y un 19% que corresponde a 52 personas con nota 3.0, siendo un promedio de un 3,86.

Gráfico 23: Calificación de los medios de transporte utilizados por la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 en una escala de 1 a 7



Fuente: Elaboración Propia.

De lo anterior es posible destacar que no se encuentran conforme con los medios de transportes que utilizan para movilizarse durante el trayecto hogar-Universidad y viceversa, esto se puede observar por los aspectos negativos que le atribuyen a los medios de transportes que usan, un ejemplo de ello, es que a pesar de calificar con nota 4.0 encuentran<sup>16</sup> que existen grandes beneficios en los medios de transportes, pero que se contrarrestan con las falencias que se tienen, tal es el caso del metro que gran parte de los encuestados lo prefiere por su rapidez en desmedro de otro medio de trasporte, pero se contrarresta su evaluación positiva por la incomodidad que se presenta en horas punta y a la gran cantidad de usuarios que lo utiliza.

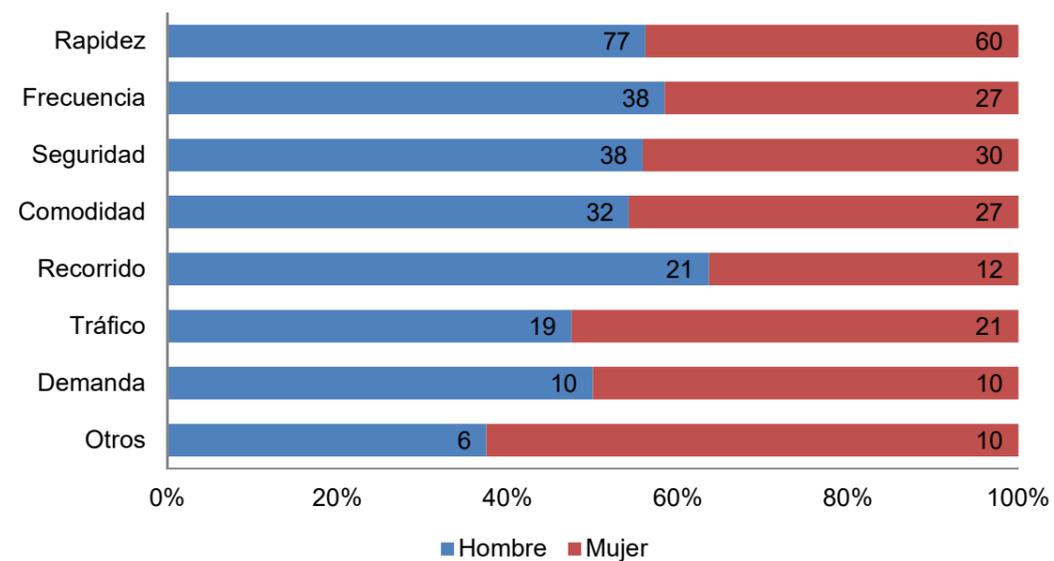
<sup>16</sup> La calificación con nota 4.0 no es sólo una tendencia únicamente de los estudiantes, sino que es una inclinación tanto de estudiantes como de funcionarios, puesto que a pesar que los funcionarios califican con mejor nota a los medios de transportes que utilizan a diario, la media no supera el 3,86.

### III. Percepción traslado Hogar-Universidad y elección medio de transporte

Además de elegir el medio de transporte que se utilizará diariamente, es importante considerar la percepción de la calidad del traslado hogar-Universidad, de la comunidad de la UCSH de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía.

Este apartado se divide en tres preguntas que señalan las preferencias y opiniones de los encuestados sobre los aspectos negativos y positivos del trayecto que éstos tienen diariamente entre su hogar y la Universidad y viceversa; la elección de un medio de transporte si tuvieran la posibilidad de elegir y los aspectos que consideran al momento de escoger el medio de transporte, como queda demostrado en el gráfico 24.

Gráfico 24: Aspectos positivos que considera la comunidad educativa de la UCSH en el trayecto Hogar/Universidad por sexo



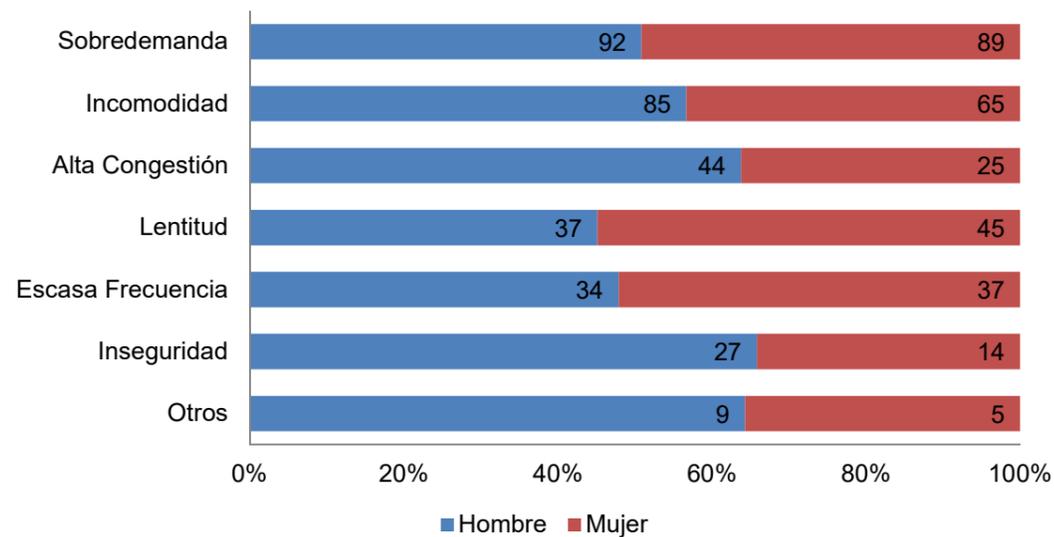
Fuente: Elaboración propia.

En la pregunta se requería nombrar al menos dos aspectos positivos y dos negativos que tenía el trayecto desde su hogar a la Universidad; las preferencias se distribuyen de la siguiente forma:

De un total de 267 encuestados, en cuanto a los aspectos positivos que se tiene del trayecto Hogar-Universidad, la opción que predomina es la rapidez con 137 encuestados, le sigue la seguridad con 68 encuestados y la mayor frecuencia del medio de transporte con 65 encuestados, contrariamente la baja demanda de usuarios es la menos indicada con 20 encuestados.

Al analizar los datos tabulados, de un total de 124 mujeres encuestadas, se puede inferir que el aspecto positivo del trayecto Hogar-Universidad que predomina es la rapidez con 60 mujeres, seguido de la seguridad con 30 mujeres, la comodidad y la mayor frecuencia del medio de transporte con 27 mujeres cada una, mientras que la baja demanda de usuarios es la opción menos elegida con 10 mujeres.

Gráfico 25: Aspectos negativos que considera la comunidad educativa de la UCSH en el trayecto Hogar/Universidad por sexo



Fuente: Elaboración propia.

En el caso de los datos tabulados para los hombres, siendo un total de 143 encuestados, el gráfico indica que la rapidez es la opción que predomina en cuanto a los aspectos positivos del trayecto Hogar-Universidad con 77 preferencias. Otros aspectos positivos que predominan son la seguridad y la mayor frecuencia del medio de transporte con 38 distinciones, mientras que la

baja demanda de usuarios es el aspecto positivo que menos indican con 10 elecciones. Es necesario mencionar que en el caso de los hombres como mujeres en esta elección señalan los mismos aspectos que son la rapidez y seguridad.

En cuanto a los aspectos negativos del trayecto Hogar-Universidad, la opción que predomina es la alta demanda de usuarios con 181 encuestados que optan por esta alternativa, lo que se puede relacionar con el uso del Transantiago, pues este medio es el más utilizado por la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía, y la incomodidad con 150 encuestados que correspondería al atochamiento de usuarios debido a la alta demanda de estos, contrariamente la opción menos indicada es la inseguridad con 43 encuestados.

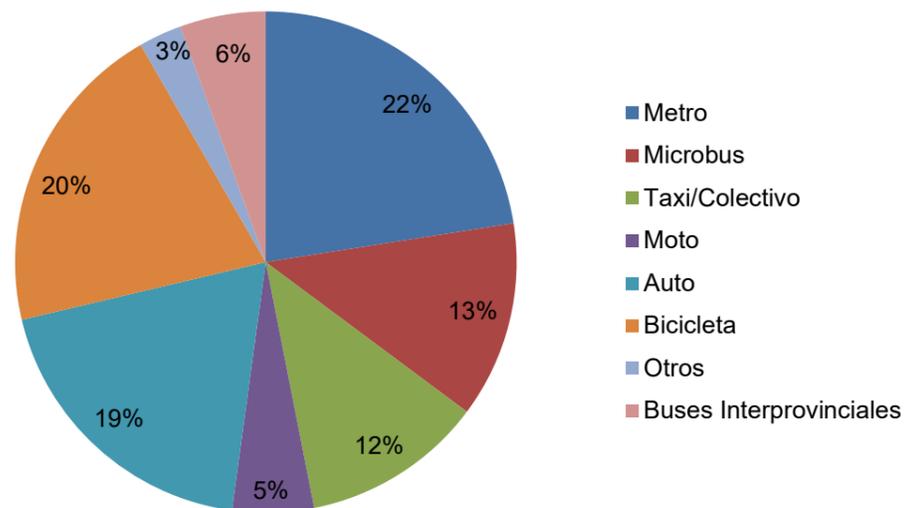
Al observar los datos tabulados en el gráficos que representa a las mujeres la opción que más indican las encuestados es la alta demanda de usuarios con 89 mujeres y la incomodidad con 65 mujeres, en caso contrario sucede con la opción de inseguridad, que es indicada por 14 mujeres.

En el gráfico de los hombres los datos señalan que la opción más reiterada es la alta demanda de usuarios con 89 hombres y la incomodidad con 85 hombres, mientras que la opción menos seleccionada es la inseguridad con 27 hombres. Al analizar los datos podemos concluir que no existen diferencias entre hombres y mujeres ya que estos tienen las mismas preferencias.

En la siguiente pregunta se debía optar por un medio de transporte si los encuestados tuviesen la posibilidad de elegir para movilizarse diariamente. De un total de 267 encuestados, con la posibilidad de elegir el medio de transporte para movilizarse diariamente, los encuestados optaron mayoritariamente por el metro, con un 22% de las preferencias con 73 elecciones entre hombres y mujeres, pues, *“esta alternativa de transporte, pese a sus mayores costos de inversión y capital, normalmente logra reducir el aumento progresivo en el uso del automóvil, tendiendo a revertir hacia una menor participación del transporte público”* (De Grange, 2010: 129), lo que se puede inferir y analizando con la pregunta número 10, es que al momento de considerar la elección del transporte, la elección que predomina es la rapidez, y es el metro el que presenta esta característica. Otro transporte que es elegido mayoritariamente

por los encuestados es la bicicleta con un 20%, lo que equivale a 65 elecciones, en este transporte hay que considerar que su uso es fomentado con la implementación de ciclovías por varias comunas.

Gráfico 26: Elección del medio de transporte de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH para realizar el Trayecto diario Hogar-Universidad-Hogar



Fuente: Elaboración propia.

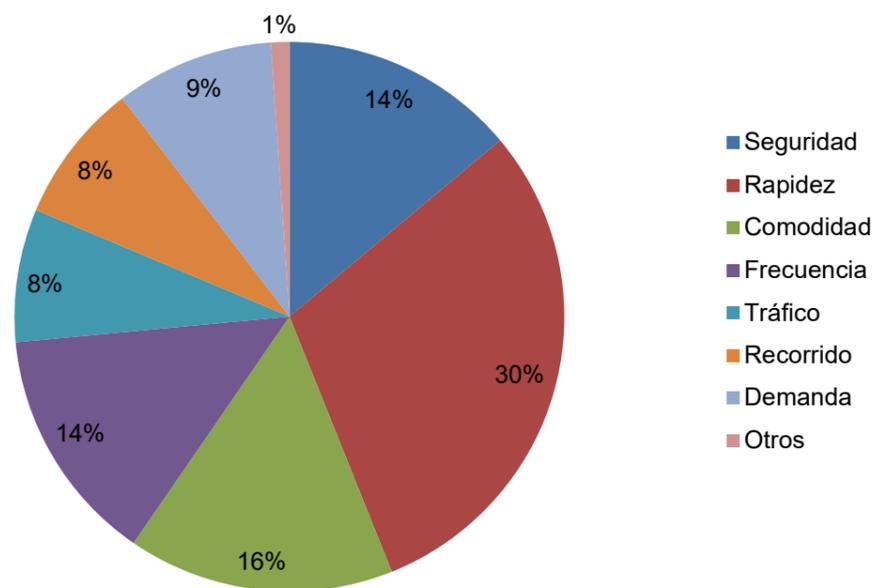
El auto queda en la tercera opción con un 19%. Otro análisis es que un tercio de las preferencias entre los estudiantes, preferiría ir a la Universidad en Transantiago (metro y la micro) y contrariamente a esto, las opciones menos elegidas son los buses interprovinciales y rurales, esto se debe que mayoritariamente los encuestados provienen de comunas donde funciona el Transantiago (metro y micro), por ende esta última opción no es considerada al momento de elegir un transporte, solo el 8,6% son estudiantes que provienen de comunas periféricas y donde no existe este medio de transporte, por ende, es menos utilizado.

Si bien el metro es el transporte que mayor preferencia tiene en la comunidad UCSH al momento de moverse, es necesario que todos los medios de transporte aporten de forma eficiente al traslado de las personas, *“la disponibilidad de una adecuada infraestructura de transporte urbano, que permita movilizar a personas y bienes de modo digno, oportuno, confiable y*

*económico, integra indudablemente aquel núcleo de necesidades básicas comunes” (Lupano et al., 2009: 9), permitiendo la distribución equitativa de los pasajeros.*

Luego que escogieran un medio de transporte para movilizarse diariamente se les solicitó a los encuestados que respondieran cuáles eran los aspectos que consideraron para elegir el medio de transporte.

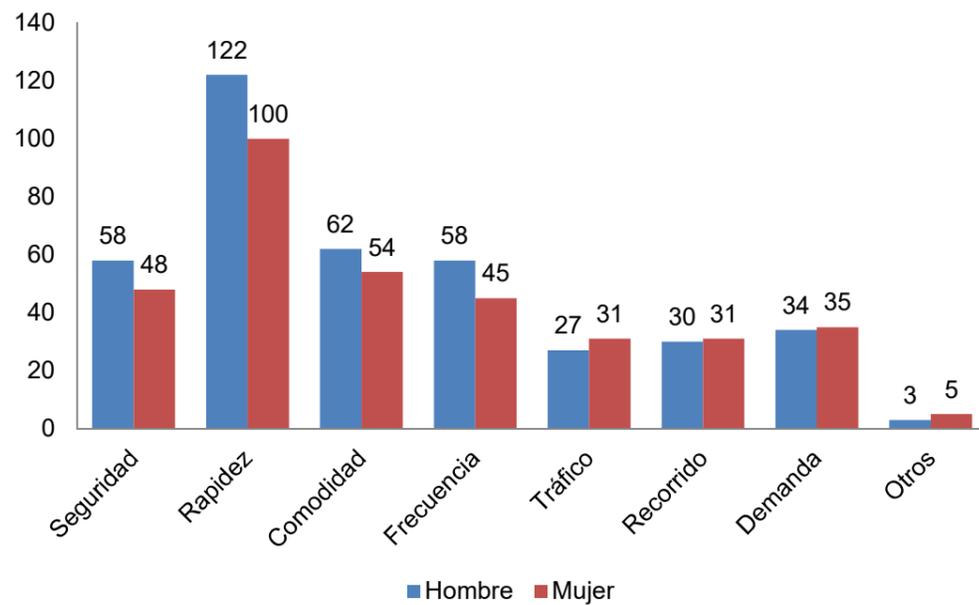
Gráfico 27: Aspectos que considera la comunidad educativa de la UCSH en la elección del medio de transporte diario.



Fuente: Elaboración propia.

De un total de 267 personas, el 30% de ellas menciona que la rapidez del medio de transporte es relevante y en un segundo lugar, con un 16%, la comodidad es lo que predomina en dicha elección. El aspecto menos relevante corresponde al tráfico vehicular y los recorridos (8%). Se puede hacer una comparación con el gráfico 26, donde los aspectos escogidos por los encuestados son los mismos: la rapidez, comodidad y seguridad.

Gráfico 28: Aspectos que consideran los miembros de la comunidad educativa de la UCSH en la elección del medio de transporte por sexo



Fuente: Elaboración propia.

Al observar el gráfico diferenciado por sexo, se entiende que las mujeres hacen su elección considerando en un primer lugar la rapidez del medio de transporte, también es importante destacar que 54 de ellas le otorga importancia a la comodidad y en un tercer lugar con 45 respuestas se encuentra la seguridad. En el caso de los hombres de un total de 143 encuestados, 122 consideran que el principal aspecto al considerar es la rapidez, en un segundo lugar con 58 preferencias está la seguridad, mientras que el aspecto que ellos menos mencionan es el tráfico.

Al observar el gráfico se puede concluir que no existen grandes diferencias por sexo ya que para ambos el aspecto que predomina al escoger un medio de transporte para movilizarse diariamente es la rapidez, seguido de la comodidad.

#### IV. Sobre el tiempo de traslado

Al momento de considerar el trayecto de la comunidad universitaria de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez se realizará una división por sexo, ya que la actividad de desplazarse

por la ciudad tiene variaciones por las subjetividades que lleva implícita dicha acción y siguiendo lo expuesto por Jirón *“al utilizar la perspectiva de género para ‘ver’ la calidad de vida, se vuelve aparente que las percepciones varían dependiendo de las relaciones de género que se llevan a cabo, las necesidades, los roles, el acceso y el control sobre los recursos”* (Jirón y Fadda, 2000 en Jirón 2007: 182) y que se tratará de reconocer en este apartado, inclusive si no hay diferencias refleja que los elementos que priman son otros como la distancia, el medio de transporte utilizado y los horarios para movilizarse.

#### 1. La comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía y su trayecto

Los estudiantes al momento de planificar su semestre en la Universidad se ven con el problema que tanto los temas como los horarios de los cursos que tienen para escoger están predeterminados por la misma casa de estudios, viéndose en la imposibilidad de escoger ramos que satisfagan todas sus necesidades. Considerando lo anterior, hay que mencionar que los horarios de ingreso a las diversas actividades curriculares va desde las 08:30 de la mañana hasta las 17:00 horas (puesto que la carrera se imparte en jornada diurna) sin considerar las reuniones de práctica, ya que en éstas se logra un acuerdo junto con los estudiantes dependiendo de la disponibilidad horaria de los involucrados e involucradas, debido a que hay que congeniar los horarios de los establecimientos educacionales a los que se asiste, junto con el término de las cátedras que deba dar el docente encargado de la supervisión.

En dicho sentido, se encuentran los estudiantes que realizan su práctica profesional son los que menos asisten a la Universidad, no sobrepasando los tres días porque sólo asisten a sus reuniones de práctica y/o seminario de grado, junto con alguna actividad curricular que les haya quedado pendiente.

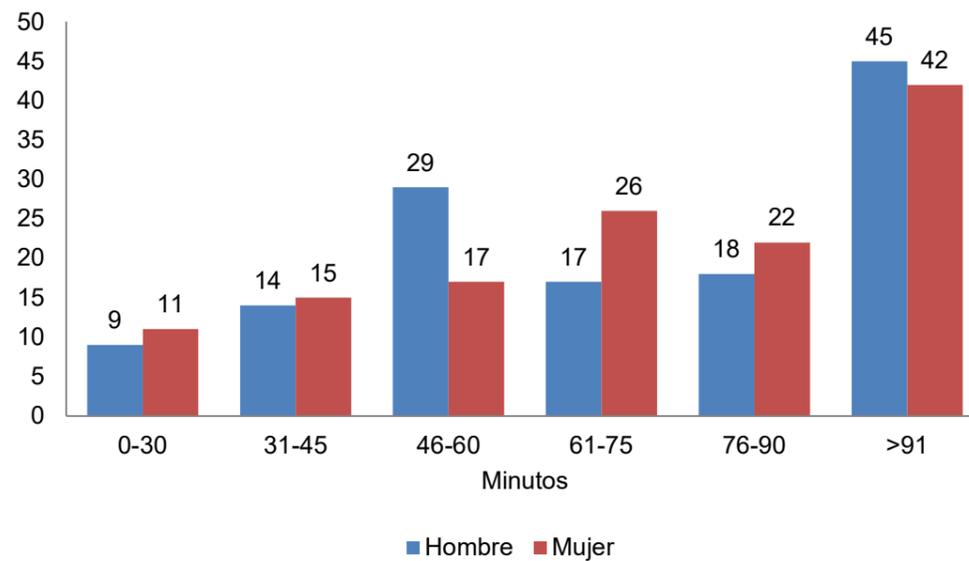
Los resultados comienzan a variar si se empieza a observar cuales son los horarios de ingreso de estudiantes de niveles menores, ya que ellos deben

cursar en los horarios anteriormente mencionados y su no asistencia pudiera significar retrasar el egreso de los mismos al reprobarlos.

No se observan diferencias entre hombres y mujeres en la asistencia de la comunidad de la carrera a la Universidad. Por un lado, los horarios están predeterminados por la Casa de Estudio y por otro lado, los funcionarios de la Universidad, salvo por la secretaria que debe cumplir con el horario de oficina. Los profesores/as, por los datos obtenidos de la encuesta, no se puede saber las causas de la disponibilidad que ellos entregan, es decir, en base a las encuestas se reconoce sus horarios de llegada como salida de la Universidad, pero no por qué tienen dichos días ni horas.

Luego de haber analizado los datos tanto de entrada como de salida de la Universidad y reconocer que estos están predeterminados y el margen de acción que tienen los involucrados es mínimo, se analizó el tiempo promedio (sumando los tiempos de espera y de traslado tanto de ida a la Universidad como de regreso al hogar) para trasladarse diariamente (ver gráfico 29), hay que mencionar que está condicionado por la comuna y el medio de transporte utilizado por la comunidad, ya que en la mayoría de los casos el tiempo de traslado aumenta con la distancia entre el hogar y la Universidad.

Gráfico 29: Tiempo aproximado de viaje según sexo, de la comunidad de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012 en minutos



Fuente: Elaboración propia.

En dicho sentido, el tiempo de viaje para algunos integrantes de la comunidad supera los 91 minutos. Esto refleja, por una parte que la Universidad ha logrado atraer a personas fuera del área urbana consolidada e incluso de otras regiones (ayudado por la conectividad).

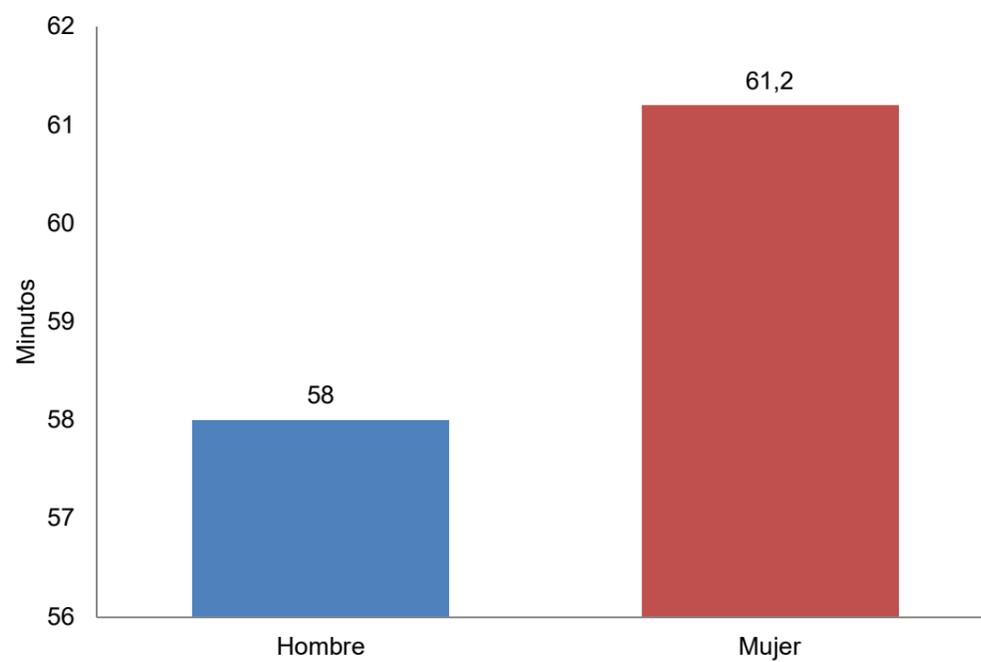
Los datos entregados tanto por los estudiantes como por los funcionarios muestran que las diferencias que existen entre hombres y mujeres no son relevantes para establecer que existen distinciones de sexo en los tiempos de viaje, se pudiera establecer dichas diferencias si se puede conocer las razones y los motivos por las demoras elevadas o si realizan alguna actividad entre los destinos (sea casa-Universidad, Universidad-casa).

Es relevante mencionar, que la Universidad al ir atrayendo a personas más alejadas de la ciudad, refleja por una parte que la ciudad va adoptando una nueva configuración, ya que de la ciudad compacta se está dando paso a *“una metrópoli-región, de estructura policéntrica y fronteras difusas, en persistente expansión, que adquiere una configuración de archipiélago”* (De Mattos, 1999: 42) incorpora y conecta a las regiones adyacentes a la Región Metropolitana, y

por otra parte que la Universidad se está enfocando en capturar a dichas personas como público objetivo.

El tiempo promedio de viaje desde la residencia hacia la Universidad (considerando los tiempos de espera) se vuelve a reconocer que no existen diferencias entre hombres y mujeres (ver gráfico 30) puesto que el promedio de los hombres es de 58 minutos, mientras que el de las mujeres es de 61 minutos. Debido a lo anterior, el factor más importante que determina el tiempo utilizado en el traslado es la localización de la comuna de residencia de cada involucrado y no del sexo de cada uno.

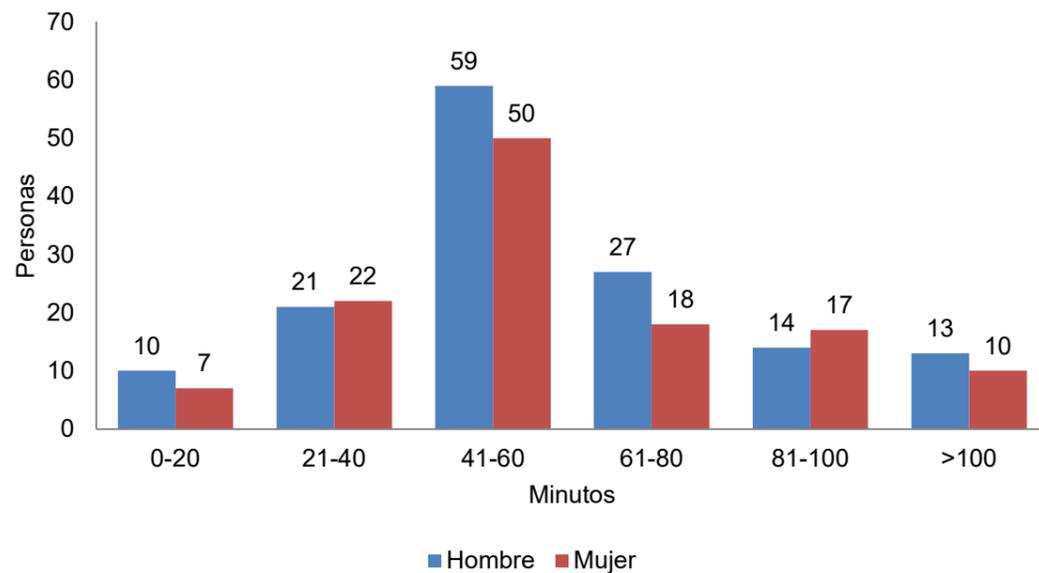
Gráfico 30: Tiempo de viaje según sexo en minutos (ida)



Fuente: Elaboración propia.

Si se analizan los datos desglosados por tramos (ver gráfico 31), se encuentra que los integrantes de la comunidad universitaria demora entre 41 y 60 minutos aproximados, no existiendo una diferencia considerable por sexo. A su vez, refleja que la mayoría de la comunidad se ubica alejado del centro de Santiago, que se demuestra por las comunas de residencia de los estudiantes, como son Puente Alto, Maipú, La Florida, Ñuñoa, Pudahuel, entre otras.

Gráfico 31: Tiempo de viaje por sexo Hogar-Universidad de la comunidad de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH durante el segundo semestre de 2012

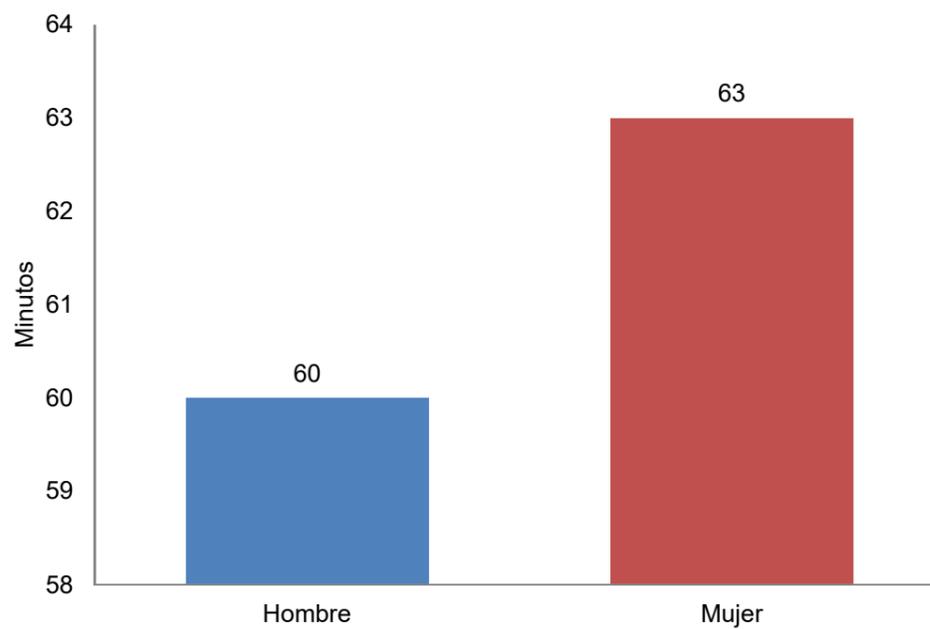


Fuente: Elaboración propia.

Por último, al considerar el tiempo promedio de traslado desde la Universidad hacia el hogar (considerando los tiempos de espera), se repite la tendencia anteriormente mencionada (ver gráfico 32), ya que no hay diferencias entre hombres y mujeres, es decir, las mujeres tienen un tiempo promedio de 63 minutos y los hombres de 60 minutos y que el tiempo se puede deber a la comuna de los miembros de la comunidad (repetiéndose las comunas anteriormente mencionadas) y no por el género, considerando eso si los datos de la tabla, ya que si bien pudieran existir diferencias es difícil extrapolarla de los datos proporcionados por la encuesta realizada a la comunidad universitaria de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez.

Al momento de realizar un desglose de los datos (ver gráfico 32) se encuentra que la mayoría de los encuestados se demora en el trayecto entre los 41 y 61 minutos aproximados, existiendo una diferencia de 25 hombres en relación con las mujeres en demorarse más, pero considerando los datos es difícil reconocer cuantos se ubican en el tramo de los 40 y el de los 60, ya que 20 minutos por ejemplo en un viaje en metro puede hacer la diferencia.

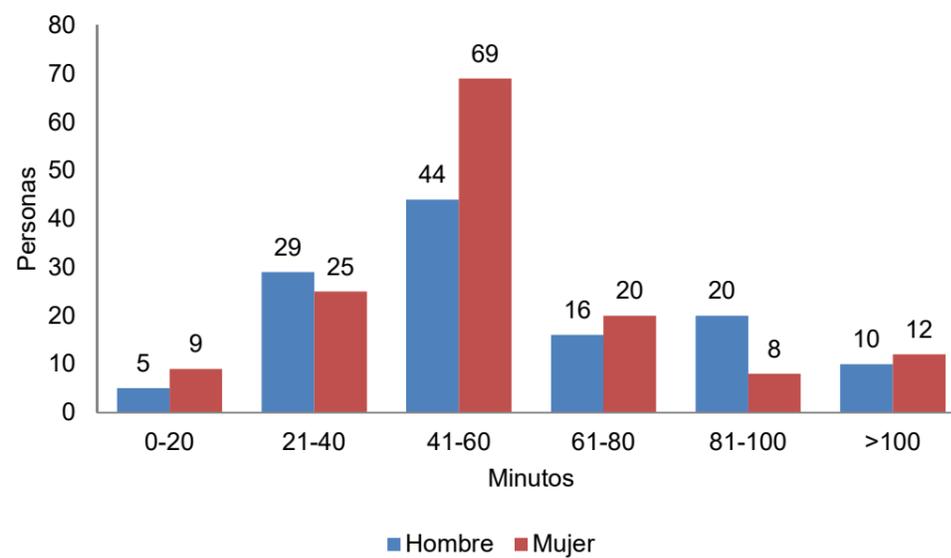
Gráfico 32: Tiempo de viaje según sexo en minutos (regreso)



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, el reconocer que el tiempo promedio de traslado refleja que la mayoría de los integrantes de la comunidad se ubican alejadas del centro de Santiago, demostrando que la mayoría de las personas que llegan a la casa de estudio se ubican en la periferia del área urbana consolidada.

Gráfico 33: Tiempo aproximado para viajar considerando tramo/sexo de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH



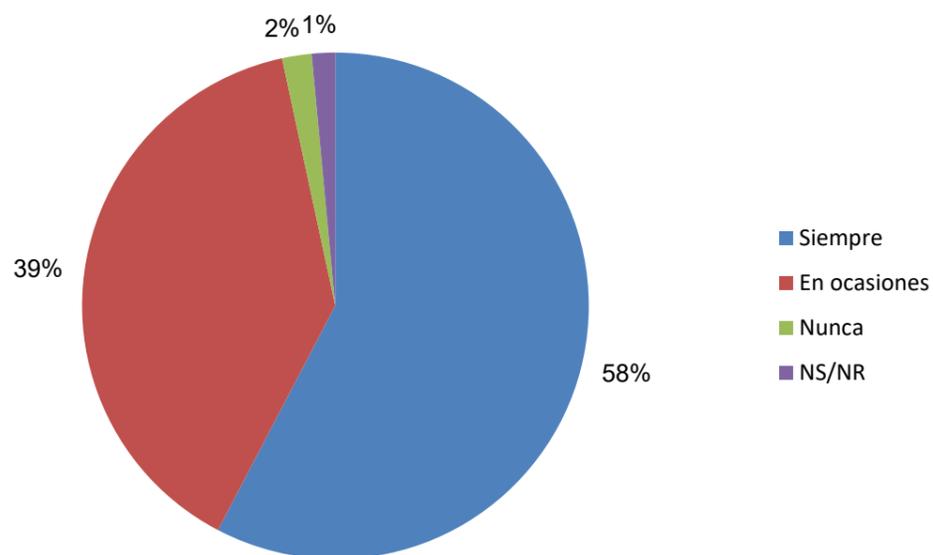
Fuente: Elaboración propia.

V. Las actividades que realizan durante el viaje la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía durante el segundo semestre de 2012

De acuerdo a los objetivos de investigación, uno de los factores más importantes a encontrar tanto en las encuestas como en los seguimientos, son las formas de apropiación del espacio que realizan los estudiantes, profesores y funcionarios de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía.

Las preguntas que abordan este fenómeno de apropiación del espacio, pretendían principalmente evidenciar las actividades que la muestra realiza durante su traslado. Así como también averiguar si realizan sus viajes solos o acompañados, o si al momento del desplazamiento desde su casa a la Universidad o viceversa, toman atención a lo que ocurre dentro y fuera del medio de transporte que utilizan para trasladarse.

Gráfico 34: Interés que expresan los miembros de la comunidad por el paisaje que puedan observar mientras se trasladan



Fuente: Elaboración propia.

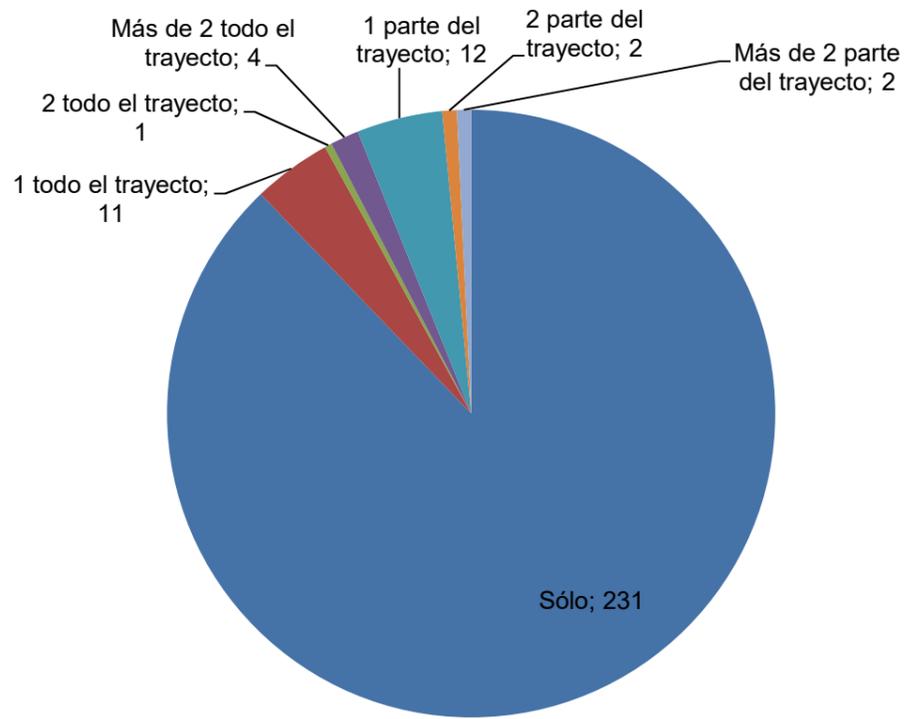
En este sentido, de una muestra de 267 personas de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía, los datos mostraron que a nivel general, gran parte de la población, toma atención a los sucesos que transcurren en el camino. En esta categoría se consideraron el paisaje en general y las personas que se presentan en tales lugares como también los medios de transporte que utilizan.

En la pregunta “Durante su trayecto ¿se encuentra atento a lo que sucede a su alrededor? (paisajes/personas/vendedores, etc.)”, se demuestra la elección de las personas optaron por la alternativa que indica “ocasionalmente”, se encuentran atentos a los factores que se desarrollan alrededor de estos lugares, ya que, se puede relacionar con la cantidad de actividades que ellos realizan durante su traslado, tanto desde el hogar a la Universidad como viceversa. En las preguntas referentes a estas actividades, las frecuencias evidenciaron que potencialmente leer y escuchar música es lo más atractivo durante el viaje, lo que podría explicar que un grupo encuestado no tome atención (o lo haga solo ocasionalmente), a lo que sucede dentro de su medio de transporte y fuera de él.

De acuerdo a lo anterior, la tendencia nos indica que a pesar de la actividades realizadas en el trayecto (escuchar música, leer, dormir, etc.), igualmente las personas encuestadas declaran que se encuentran pendientes de lo que sucede a su alrededor, dentro o fuera del medio de transporte que estén utilizando.

En cuanto a la compañía que tienen los encuestados durante su viaje (Gráfico 35) es preciso afirmar que un alto porcentaje (por sobre los tres cuartos de la muestra) viajan solos, tanto de ida como de regreso. Los horarios pueden ser un factor determinante como también los lugares, en este caso, serían las sedes de la UCSH, a los cuales se dirigen tanto los estudiantes como los funcionarios de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía.

Gráfico 35: Número de personas con las cuales los miembros de la comunidad realizan sus viajes



Fuente: Elaboración propia.

El porcentaje de personas que viaja acompañada (por la totalidad o parte del trayecto) es muy menor. Se puede asumir que los viajes tanto de trabajo como de estudio, si bien se realizan en horarios similares, los destinos son diferentes, lo que genera viajes en solitario dentro de la ciudad.

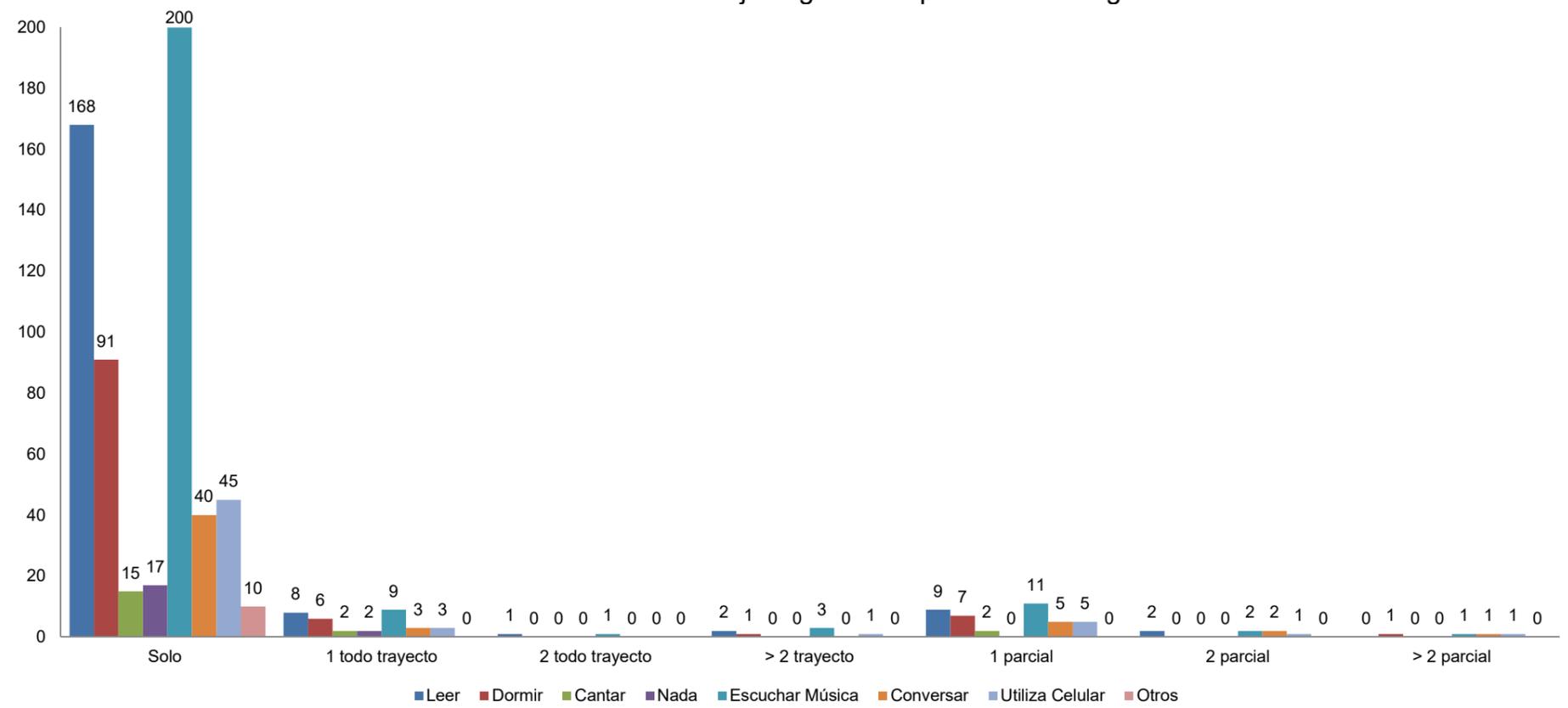
En el caso de las personas que viajan desde provincias, de un total de 31 personas, 27 viajan solas y 3 tienen compañía tanto parcial o por el total del trayecto (uno de los encuestados no responde), en el caso del desplazamiento hogar-Universidad. Para el trayecto Universidad-hogar, 21 encuestados viajan solos y 10 viajan acompañados parcial o totalmente. Se puede deducir entonces, que en el regreso al hogar coinciden los horarios, con otras personas conocidas o componentes de la familia, por lo tanto ese viaje de descanso puede significar un momento de comunicación con personas con las cuales no se comparte en ningún momento del día, más que en el viaje de regreso al hogar.

En una sociedad globalizada, en donde prima la movilidad urbana cotidiana como una necesidad de desarrollo familiar, económico, intelectual, etc. y en los lugares donde se habita prácticamente no se encuentran los centros para este tipo de desarrollo que busca la sociedad, es ahí en donde la movilidad urbana cotidiana se vuelve una necesidad relevante.

Este fenómeno de movilización en busca de desarrollo interfiere en gran parte del transcurso del día, según las encuestas más de 200 de las personas encuestadas ocupa 40 minutos y más, en movilizarse desde la Universidad al hogar. De todas maneras este tiempo se encuentra afectado por la variable del horario *peak*, en el cual se genera un exilio de personas del centro de Santiago hacia sus hogares, los medios de transporte son sobre demandados, se saturan las calles con vehículos y se hace más dificultoso el viaje de regreso. Sin embargo, a pesar de que los medios de transportes se encuentren saturados en los horarios de mayor demanda, los encuestados que viajan en estos horarios de igual manera realizan actividades dentro de los medios de transportes.

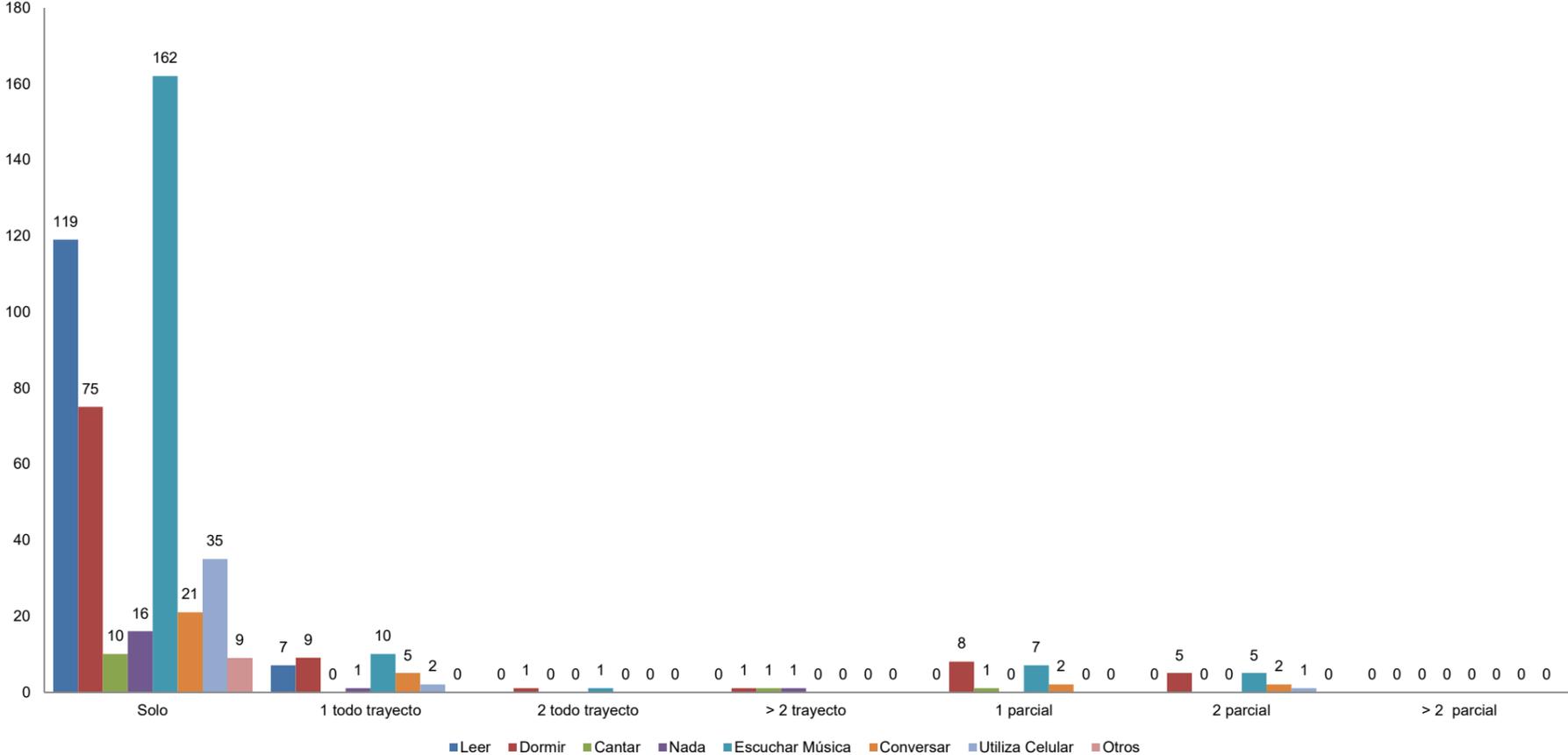
Dentro del análisis de a las preguntas sobre las actividades que realizan los encuestados durante su traslado y la compañía que estos tienen durante sus trayectos, se puede apreciar que más del 70 por ciento de los encuestados viajan solos, y un porcentaje significativamente menor realiza sus viajes acompañados durante todo o parte del trayecto, tanto del hogar a la Universidad como viceversa; es necesario aclarar que existe una leve variación en las actividades, dependiendo del origen y fin del viaje (gráfico 36).

Gráfico 36: Actividades durante el viaje según acompañamiento Hogar-Universidad



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 37: Actividades durante el viaje según acompañamiento Universidad-Hogar



Fuente: Elaboración propia

Esta leve variación se refleja en que las actividades en el trayecto Universidad-hogar disminuyen en un pequeño porcentaje, existiendo un relajo o posiblemente un exceso de cansancio producto de la jornada realizada y ese tiempo sea utilizado para descansar. Este último tema, sin duda va a depender de los sectores a los cuales se movilicen los integrantes de la comunidad, puesto que si este se hace al interior del Área Metropolitana, probablemente exista escasa posibilidad de realizar cualquier tipo de actividad, poniéndonos en el caso del uso del metro y/o micro en horas punta.

En los gráficos de actividades/acompañamiento, también se refleja una variante muy pequeña, pero que resulta muy atractiva para el análisis. Dentro del grupo de personas que viajan solas, existe un pequeño porcentaje que declara conversar mientras se trasladan desde su hogar a la Universidad, y viceversa. Esa pequeña evidencia, demuestra que a pesar de que las personas realizan muchas actividades en su viaje o viajen solas, también se dan el tiempo de socializar con la/s persona/s que lo acompaña/n en el traslado, sin importar si es un desconocido o no.

Esto último, puede reflejar que el medio de transporte, no solo cumple la función de trasladar a las personas, sino también de generar espacios de socialización, en los cuales interfieren muchos actores, que transitan de forma permanente o parcial en los medios de transportes que utilizan las personas. No obstante, a pesar de la posible y transitoria socialización que se puede generar en algunos casos, podemos deducir de igual manera que por medio de la excesiva frecuencia de traslado en solitario, esta demuestra un posible fenómeno de individualización en el interior de los medios de transporte, en este caso de los integrantes de la comunidad educativa. Pues como los datos nos evidenciaron, la falta de compañía familiar o conocida en los traslados, puede crear una actitud de aislamiento y/o separación con el resto de las personas que comparten el mismo transporte público.

En este tipo de fenómenos es correcto mencionar que se gestan los llamados lugares móviles que *“se refiere a aquellos lugares que las personas dan importancia al momento de viajar en ellos: automóviles, buses, trenes o metros”* (Jirón e Iturra; 2011: 47). Es precisamente en estos lugares en donde se realiza

la apropiación del espacio, es decir, se proyecta un lugar conocido, y se traslada a los medios de transporte (que utilizan las personas) lo que permite una continuidad en las actividades que se pueden realizar en el hogar o en la Universidad y que están presentes al momento de trasladarse. Por ello no debe llamar la atención que algunos encuestados decidan dormir durante el viaje, o incluso conversar si declaran que viajan solos, ya que los lugares móviles, se vuelve cotidianos así como también las otras personas que utilizan los medios de transporte al igual que los encuestados. Es por lo tanto un fenómeno integral de la sociedad.

#### VI. Lugares e identidad como elementos de orientación durante el trayecto

Tal como se ha mencionado anteriormente, movilizarse por el territorio es un fenómeno que se encuentra condicionado por factores políticos, económicos, sociales y culturales. Además, se encuentra la intencionalidad de los traslados y la identidad que cada persona puede generar con elementos del paisaje, tales como, infraestructura vial, equipamiento urbano, servicios, entre otros. Estos elementos son centrales para analizar los desplazamientos que realizan las personas de un lugar a otro, por lo que se hace significativo reconocer puntos que sirven de orientación durante la realización del trayecto, indicando la distancia, proximidad o las sensaciones y percepciones que nos produce un objeto.

Otro elemento a considerar es que durante un lapsus, la movilidad urbana cotidiana de las personas es dependiente entre Hogar-Universidad y viceversa. Esto a raíz de que mientras las individuos trabajen o estudien, tendrán que optar por lo que ofrece el sistema de transportes para su trayecto diario. Además, en el caso de las personas que realizan el trayecto caminando y en bicicleta, deberán optar por el que sea más significativo o rápido para el traslado diario. Por esta razón, la movilidad se torna dependiente mientras se mantenga el vínculo con la casa de estudios, familiarizando a los individuos con el trayecto que realizan diariamente, y dotando de significados a los elementos que sirvan para orientación, identidad y apropiación de los espacios urbanos.

Para analizar las variables se utilizó la siguiente pregunta: “Piense en su trayecto Universidad-Hogar/ Hogar-Universidad y mencione los lugares que para usted son significativos y le permiten orientarse y posicionarse en su traslado”. Dicha pregunta fue respondida por 251 personas de un total de 267 encuestados.

Cabe destacar que las personas tenían la opción de responder al menos tres lugares que fuesen importantes durante el traslado. A la vez y luego de obtener las respuestas, se utilizaron siete categorías que permitieron englobar los elementos que generaban orientación durante el trayecto de las personas, los cuales fueron agrupados de la siguiente forma:

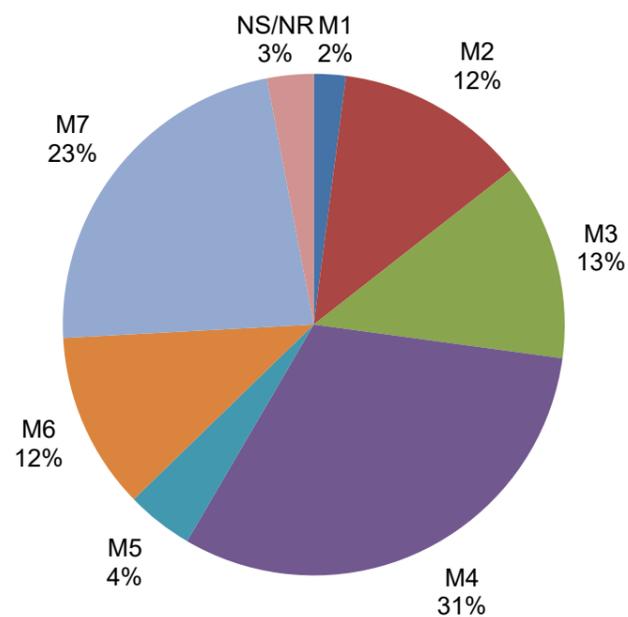
Categoría	Descriptor
M1	Corresponde a la identidad que generan los recorridos del transporte público (Transantiago y Metro). En el caso del Metro, se establece como un elemento que permite crear identidad en un lugar móvil, a diferencia de una estación de dicho servicio.
M2	Se refieren a las infraestructuras que brindan un servicio a la comunidad: centros de salud, centros de educación, municipalidades, bencineras, locales de comida rápida, parques, entre otros.
M3	Son las formas que presenta la Región Metropolitana, destacando el Cerro Santa Lucía por la cercanía a la casa de estudio.
M4	Corresponde a la Infraestructura vial, pero en este apartado solamente hace alusión a paraderos del Transantiago y estaciones de la red Metro.
M5	Pertenece a la infraestructura vial, pero hace alusión al lugar donde las personas realizan las combinaciones en la red metro.
M6	Se refiere a la infraestructura urbana, considerando: estatuas, conjuntos habitacionales, edificios, entre otros.
M7	Corresponde a las calles y avenidas que generan identidad, como también orientación a las personas durante su trayecto.
NS/NR	Corresponden a las personas que no contestaron o simplemente no reconocen lugares o elementos que permitan orientar el trayecto Casa-Universidad y viceversa.

Ante la gran cantidad de lugares que se mencionaron en las respuestas, se crearon categorías que permitieran agrupar los elementos aludidos por los encuestados. Las respuestas son parte de la experiencia urbana que tiene cada

individuo, la cual se vive de manera diferenciada, tanto hombres como mujeres, considerando: la localización de la residencia, condiciones socioeconómicas, medios de transporte que se utilizan, horarios académicos, reuniones extra programáticas, entre otros.

En el gráfico 38 se presenta el total de identidad de lugares que permiten la orientación del trayecto de la comunidad universitaria de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez, integrando a estudiantes y personal administrativo. En el gráfico se observan dos tendencias que son las más importantes. Corresponde a la más aludida por los entrevistados (M4), ya que más de 167 personas se orientan durante el trayecto con las estaciones de Metro y paraderos del Transantiago. También cabe destacar que la gran mayoría de los encuestados realiza el traslado en bus y metro, con lo cual interioriza aquellos lugares significativos del traslado, como son: los paraderos y metros cerca de la residencia y Universidad. Cabe destacar que la tendencia número uno (M4) corresponden a lugares transientes porque son espacios fijos y que solamente tienen relevancia para los individuos al momento de desplazarse a través de ellos, sin importar el tiempo de permanencia.

Gráfico 38: Porcentaje de la Identidad de lugares que permiten la orientación del trayecto de la comunidad universitaria de Pedagogía de Historia y Geografía de la UCSH



Fuente: Elaboración propia.

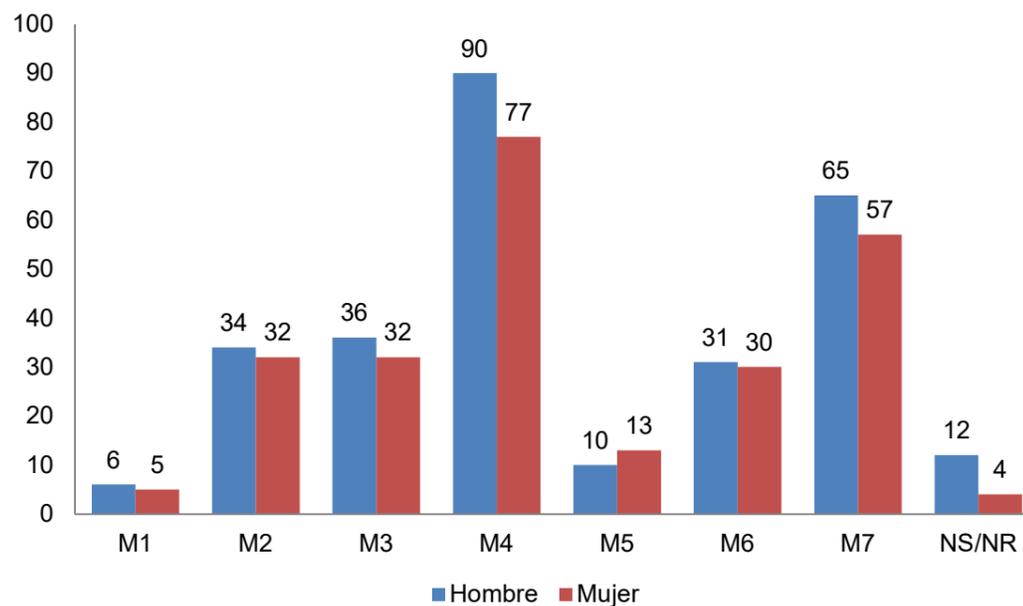
La segunda tendencia corresponde a la infraestructura vial (M7), principalmente a las calles y avenidas. En este apartado se encuentran avenidas principales de la ciudad (como por ejemplo: Av. Libertador Bernardo O'Higgins, Av. Recoleta, Av. Matta, Av. Vicuña Mackenna, Av. Las Industrias, Av. Providencia, Curicó, Lira, General Jofré, Carmen, entre otras). Estas calles son significativas ya que transportan y conectan a las distintas comunas con la Universidad. A la vez, la intersección de las calles Carmen con Curicó, identifica a los individuos por la cercanía con la Universidad, pese a que alrededor se encuentran elementos que son más fáciles de orientar, como es una bencinera o la iglesia Casa de María en la calle Carmen. Por lo tanto, y a diferencia con la primera tendencia, la segunda directriz corresponde a lugares móviles, ya que los individuos se apropian del espacio al momento de trasladarse por la ciudad.

Por otro lado, las menores tendencias se encuentran en aquellas personas que no saben los lugares que los identifican, o simplemente no respondieron. Finalmente, M1 corresponde a la identidad u orientación según recorrido del transporte público. Además como se estableció anteriormente, la tendencia positiva que más identifica a los encuestados sobre los medios de transporte, es que son considerados rápidos y seguros, pero son pocos los que realmente se identifican con estos lugares móviles, ya que como lo indica la tendencia negativa, son incómodos y poseen una alta demanda.

También existen variaciones según género, estudiantes y administrativos, siendo el caso más significativo, la categoría M4 de estudiantes, donde los hombres y mujeres consideran importante los paraderos y estaciones de metro como un elemento que entrega una orientación durante el trayecto Hogar-Universidad y viceversa. Asimismo, es el único caso donde la tendencia masculina sobrepasa a la femenina por una diferencia de más de 10 personas, ya que las demás categorías se encuentran equiparadas.

Otro factor importante de los estudiantes es que se repite la tendencia de los factores más altos (M4 y M7 visto en el gráfico anterior), sin embargo lo más relevante es que la tendencia es homogénea entre ambos géneros, siendo la categoría de lugar transiente (M4) la más escogida como punto de referencia y orientación de los estudiantes de la UCSH.

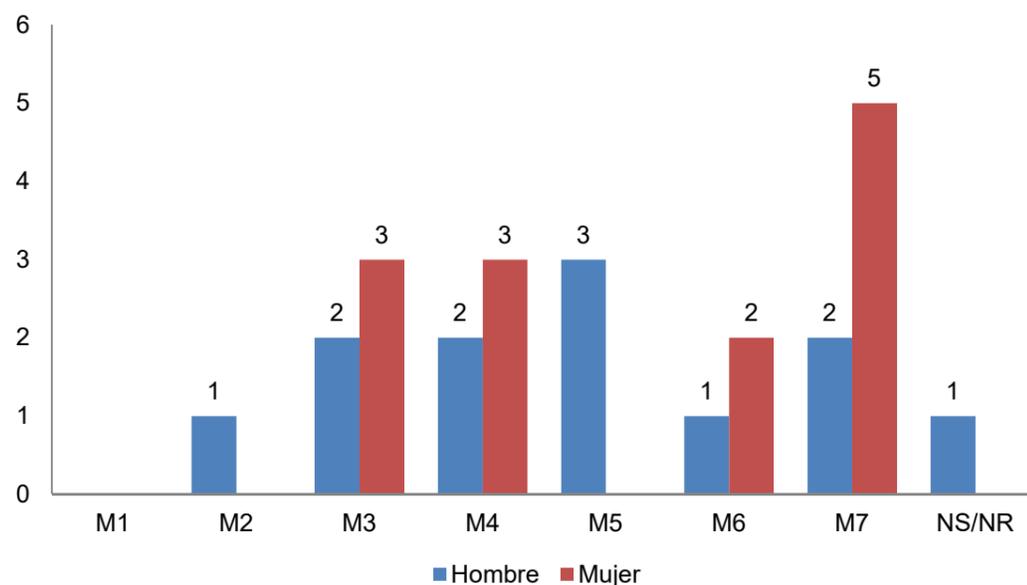
Gráfico 39: Reconocimiento de lugares que permiten la orientación del trayecto de los estudiantes de la UCSH. (Cantidad en número de personas)



Fuente: Elaboración propia.

Como es posible observar, se encuentran diferencias respecto a los gráficos anteriores en la identidad de lugares y orientación de trayecto del personal administrativo de la UCSH. En el gráfico 40, la mayoría corresponde a un lugar móvil (calles y avenidas), donde las mujeres tienen una pequeña ventaja sobre los hombres. Por otra parte, las mujeres lideran otras dos tendencias (M4 y M7), aludiendo lugares transientes en M3 al Cerro Santa Lucía y en M4 a paraderos y estaciones de Metro.

Gráfico 40: Reconocimiento de lugares que permiten la orientación del trayecto del Personal Administrativo UCSH. (Cantidad en número de personas)



Fuente: Elaboración propia.

Pese a que se consideró la variable de género para analizar los datos, en el presente apartado las diferencias no son relevantes para considerar que la tendencia del género sea determinante a la hora de escoger un lugar que identifique a las personas durante el trayecto Hogar-Universidad y viceversa; esto, debido a que los resultados son homogéneos y no existe una tendencia determinante entre ambos géneros. A la vez el único caso donde se establece una diferencia considerable entre hombres y mujeres, es en el de los administrativos, donde las mujeres duplican la opción M7 en comparación con los hombres (mujeres 5, hombres 2). Sin embargo, dicha tendencia no afecta en el total de los datos, porque representa el 0,9% de las respuestas y solamente es visible al momento de graficar la tendencia entre el personal administrativo de la casa de estudios.

## SEGUIMIENTOS

Al igual que el resto de los ciudadanos, los integrantes de la carrera de Pedagogía en Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez al momento de viajar, experimentan variadas dificultades que no son consideradas al momento de planificar los sistemas de transporte en la ciudad, ya que la gran mayoría de estos, si es que no la totalidad, prima el factor económico en desmedro del enfoque humano, es decir, los diversos sistemas de transporte no se preocupan de las actividades que pudieran realizar las personas en el interior, como leer, escuchar música, pensar, entre otros.

Por medio de los seguimientos, se intentará reconocer los diversos elementos como las dificultades y adaptaciones que han desarrollado los integrantes de dicha comunidad, lo cuales aparecerán en las precedentes líneas.

Es así que en las páginas siguientes se expondrán cuatro situaciones de miembros de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía durante el segundo semestre del año 2012, de las personas que se les realizó el seguimiento a tres mujeres y un hombre, cada uno de los casos de estudio proviene de distintas comunas de la región, Talagante, Maipú, Puente Alto y Providencia. Para resguardar la identidad de las personas a las cuales se les efectuaron los seguimientos los nombres que se encuentran son ficticios.

Luego de la realización de los seguimientos, se debe tomar en consideración el análisis de dichos casos, los que se relataron a modo de narración por los investigadores. Para este análisis se utilizó la interpretación, como técnica para analizar cada caso, debido a que la potencia de esta puede representar vasta significabilidad para el análisis (Scribano, 2001).

Dentro de las descripciones de los seguimientos, en gran medida se recurrió a la descripción de datos, tales como la actitud del individuo, la posición corporal, la ubicación de éste en el interior de los medios de transportes u otros, pero también se recurrieron a capturar las impresiones y sensaciones de los sujetos estudiados. De este modo, se trató de empatizar de forma racional con la

persona estudiada en el análisis de los estudios de casos, tal como se describe: “(...) la mayoría de los narradores no se limita a la narración mecánica de los sucesos que se cuentan sino que se inmiscuye en ellos, tiende a valorarlos, aportando impresiones, opiniones, etc.” (Barrera en Barrera, 1994: 6-7). De este modo, se logró contrastar variada información de los seguimientos.

Así mismo, se considera que “interpretar una acción (...) pone en relación acciones, lenguaje y vida cotidiana del sujeto” (Scribano en: Scribano, 2001: 7) pues así se puede analizar el cómo varían tales factores cuando el sujeto estudiado inicia el trayecto desde su casa hasta la Universidad y/o viceversa, ya que esta cristaliza la realidad del sujeto.

De acuerdo a lo previamente señalado, se debe mencionar el trabajo colaborativo de los investigadores, las personas que realizaron los seguimientos no solo se enfocaron en narrar los casos, sino que también al análisis de estos mismos, en conjunto con las otras personas del equipo de investigación. Esto permitió, que las interpretaciones fueran más lineales y objetivas.

## 1. Seguimiento Luz

Santiago, puede mostrarse de múltiples formas a la hora de tomar algún medio de transporte, con esto iniciaremos lo que significó el trayecto de una integrante de la comunidad educativa de la UCSH. Se llama Luz, tiene 22 años y vive en la comuna de Talagante. Este seguimiento se concretó dentro de 6 días, entre el lunes 12 de Noviembre hasta el miércoles 21 del mismo mes.

### **Día 1: regreso, lunes 12 de noviembre**

Con unos cuantos minutos adelantados “Luz” sale de clases, comenta que hace mucho calor, me pide que vayamos a despedirnos de unas amigas antes de irnos. Salimos de la Universidad, me dice que estaremos en su casa a las 17:00 horas. Así de clara y precisa me presenta su viaje.

Al salir de la Universidad busca algo en su bolso, son unos lentes de sol, se los coloca a medida que cruzamos la calle Curicó con Carmen. Debemos caminar por esa calle hasta llegar a Marcoleta, nos llega el sol en la cara, conversando, me dice que *“el viaje es siempre el mismo que no hay variaciones ni nada”*, que ella solo viaja. También me dice que hay veces en que tiene que hacer algunas compras o algo, aprovechando que está en Santiago.

Caminamos y nos damos cuenta que hay muchos obstáculos; están construyendo un edificio en ambas veredas de Carmen entre Sara del Campo y Marcoleta. Cuesta un poco llegar a esta última, cuando lo hacemos cruzamos en el semáforo y luego a mitad de cuadra, buscando llegar a San Isidro, notamos que ahí también hay una vereda que está ocupada. Cruzamos.

Ya en el metro “Luz” se sitúa en la primera mitad del andén, nos subimos y nos quedamos en el pasamanos principal. *“Esto es normal”*, me dice, *“es de todos los días”*. Sin querer noto con ese comentario, que pareciera que a ella no le gustara o lo hubiera aceptado demasiado el hecho de viajar tanto tiempo y usando los mismos medios de transporte.

Llegamos al metro Estación Central, subimos por la escalera mecánica, entre tanta gente logramos salir de la estación de metro hacia el hall de la Estación de Trenes. Es por ahí que debemos empezar nuestro viaje por Arauco Estación hasta llegar al terminal de buses San Borja, desde dónde salen buses hacia distintos lugares del país y también hacia los sectores periféricos de Santiago.

Llegamos a la micro. Me cuenta que es un lujo viajar a la hora que ella lo hace, porque no hay tanta gente, y recuerda lo sucedido cuando se celebró la fiesta de la cerveza: había mucha gente y se hacía casi imposible tomar locomoción. Hoy no, es rápido no hay nadie haciendo fila para tomar la micro. Llegamos y nos subimos, antes de hacerlo me dice que pague el pasaje casi justo *“que los choferes se enojan”*. Tomo su recomendación.

Nos sentamos al lado derecho, nos llega el sol, de nuevo. Ella se sienta a la ventana, corre las cortinas las asegura para que no se corran durante el viaje producto del viento que entra con todas las ventanas abiertas. Conversamos. Me indica cosas del viaje. Pasan unos 30 minutos, me avisa que en un rato nos

bajamos de la micro, ya estamos en Talagante, pero aún falta para llegar a nuestro destino. Noto que las ventanas están todas corridas, no se ve nada para afuera, yo supongo que se sabe el viaje de memoria.

En unos minutos me dice “¡Ya!”. La dejo pasar y detiene la micro en el paradero de la Fiscalía. Nos bajamos y retrocedemos al semáforo para cruzar, pero antes ella toca el botón de la luz verde, en unos segundos estamos cruzando y cortando camino. Entramos por un pasaje y caminamos y de nuevo cruzamos a mitad de cuadra. Con los días me entero que cruza siempre donde mismo.

Vamos caminando hacia su casa que queda a unas 5 cuadras de la avenida principal por donde pasa la micro, seguimos derecho, en la cuadra número 4 doblamos a la derecha, luego a la izquierda y un par de casas más y encontramos el hogar de Luz.

Mientras llegábamos me dice que si se hubiera venido más tarde pasa una micro que la deja a una cuadra de su casa, pero eso es mucho más tarde, ahora que sale temprano solo le queda caminar un poco más.

## **Día 2: regreso, miércoles 14 de noviembre**

A las 15:30 horas sale de clases y empezamos a caminar para salir de la Casa Central. Mientras salimos Luz se coloca sus lentes de sol, porque en la dirección que caminamos llega el sol en la cara; ella está preparada. Mientras nos acercamos a la intersección de Carmen con Curicó suena el teléfono, Luz confiada de sus pasos cruza la calle conversando con su interlocutor, esperamos la luz verde para cruzar a la otra vereda de Carmen, sigue aun al teléfono, casi llegando a Granados corta el teléfono y me dice: “*hoy vamos a caminar mucho*”. Me pregunta si conozco el “mall chino”, ella se refiere al “Universo Chino” que queda cerca del metro Unión Latino Americana (ULA).

Caminamos por Carmen hasta Marcoleta sin importar todos los obstáculos que presenta el camino que ponen en riesgo el viaje, doblamos y seguimos por San Isidro en dirección al metro Santa Lucía, nos ubicamos al medio del andén, el metro se demora un poco, cuando entramos al vagón del tren y nos ubicamos en el pasamanos del medio esperando llegar al metro ULA. Nos bajamos y nos

dirigimos al “Universo Chino”. Compramos y conversamos. Luz me explica que siempre cualquier persona de su familia aprovecha de que ella está en Santiago para pedirle algún favor, hoy es el caso. Salimos del Universo Chino, cruzamos la calle Maipú y luego la Alameda seguimos caminando por Bascuñán Guerrero. Caminamos por Salvador Sanfuentes para llegar al Portal Exposición, ubicado en el barrio Meiggs. Cuando logramos terminar cruzamos por Exposición inesperadamente en rojo. Debemos nuevamente cruzar todo el Paseo Arauco Estación para llegar al terminar de buses interprovinciales. Subimos a la micro contando las monedas para pagar el pasaje, nos sentamos separadas. Ella con sus audífonos y lentes de sol me advierte que si se nota que está muy feliz durante el viaje es porque Chile anotó un gol.

Llegamos a Talagante, pasados unos 15 minutos Luz me hace una señal para bajarnos en el paradero de la Fiscalía. Nos bajamos y retrocedemos al semáforo, ella toca el botón para cruzar, el semáforo cambia en dos minutos cruzamos cortando camino, repetimos como si fuera un mantra los pasos del lunes para llegar a la casa de mi compañera de viaje, la única diferencia es la hora: 17:30 horas. Este fue nuestro segundo día de viaje.

### **Día 3: regreso, jueves 15 de noviembre**

Las clases terminan temprano en la sede San Isidro y Luz en compañía de una amiga se dirige a buscar a su hermana, ella se encuentra en Casa Central, claro estudian en la misma Universidad. Caminamos por Santa Isabel (vereda sur) para continuar por Carmen. De nuevo sin darme cuenta mi compañera de viaje tiene ya puesto sus lentes de sol. Llegamos a la Universidad, la esperamos afuera, ella se demora unos minutos.

Estamos listas para dirigirnos al metro Santa Lucía. Continuamos caminando por Carmen, pero las construcciones de edificios son un obstáculo para seguir, nuestra amiga le sugiere a Luz que desvíen su camino por Sara del Campo para continuar por San Isidro y así llegar al metro Santa Lucía.

Llegamos al metro, la misma posición en el andén y en el vagón del tren. Al llegar a Estación Central, Luz se despide de su amiga. Subimos por las escaleras mecánicas, luego las no mecánicas para salir al hall de la estación de

trenes, debemos caminar nuevamente por los pasillos y vitrinas atiborradas de ropa y objetos que se hacen prácticamente invisibles para nosotras, para finalmente llegar al terminar de buses interprovinciales.

Hacemos la fila para la micro al mismo tiempo que contamos las monedas para pagar el pasaje, pero ambas están con lentes de sol y así estuvieron dentro del metro también. Luz y su hermana se sientan juntas.

Su hermana se duerme casi inmediatamente, Luz parece más confiada, o más segura en su viaje. Noto que de repente se queda dormida, pero se despierta. A pesar de los lentes de sol me doy cuenta que no abre sus ojos en ningún momento a menos que busque algo en su celular. Pienso que viajar con su hermana a pesar de que no conversan hace del viaje a su casa algo más agradable, más tranquila.

Nos bajamos en el paradero de la Fiscalía, retrocedemos al semáforo y Luz vuelve a tocar el botón para cruzar. Y volvemos a repetir los mismos pasos que el día lunes y miércoles nos harían llegar a su casa.

#### **Día 4: ida, lunes 19 de noviembre**

Son las 08:30 horas y Luz sale de su casa junto a su hermana, que siempre viaja con ella los días lunes en la mañana.

Cuando se acercaban a la calle en donde toman la micro se dan cuenta que se les pasó, así que se dirigen hacia el paradero que queda a dos cuadras de su casa. No se preocupan, me explican que las micros pasan por esa calle en la mañana hasta las 09:00 horas más o menos cada 10 minutos. Así que solo esperamos.

Mientras esperamos me dicen que debo tener mi TNE “escondida” y solo debo sacarla cuando está en la micro, ya que, los choferes tienden a identificar a los estudiantes para no dejarlos subir, el motivo de esto es la baja tarifa escolar.

Luz sube primero, y cuando paga es imposible que yo no escuche los reclamos del chofer, porque ya se ha dado cuenta de que todas somos estudiantes. Luz y

su hermana se sientan juntas al lado derecho de la micro, como se sientan hacia el lado del sol ambas sacan sus lentes para cubrir sus ojos y se preparan para su viaje. Luz me comenta que leerá durante el viaje, hoy se había levantado a las 4 de la mañana para estudiar ya que tenía prueba, y debía seguir haciéndolo. Su hermana saca su celular para escuchar música. Es un viaje tranquilo, sin conversación. Sin embargo alrededor se encuentran muchos focos de conversación que evidentemente distraen de su estudio a mi compañera de viaje.

Al llegar a Santiago, 5 de abril/San Borja, bajamos de la micro y resulta casi imposible no comentar las conversaciones de las personas que iban en la micro. Nos reímos un momento mientras cruzamos la calle para entrar al Paseo Arauco Estación, caminamos por muchos pasillos hasta llegar a la Alameda, allí bajamos al metro.

Luz parece preocupada por la hora, al parecer la micro se demoró en su trayecto, eso la perjudica ya que tiene prueba a las 10:00 y estamos a las 09:40 en Estación Central.

Las hermanas se ponen de acuerdo dentro del metro, para lo que harán cuando lleguemos a Santa Lucía. Nos posicionamos al medio del andén. Llega el metro y pareciera que hay un problema, Luz y su hermana miran hacia el principio del andén mientras esperan que se abran las puertas, cuando al final lo hacen entran y se quedan mirando en la misma dirección pero concentradas en el vagón anterior del que estamos nosotras, el tren se demora en partir, algo pasa, a las hermanas les interesan los comentarios y prestan atención, escuchan hasta que logran saber qué ocurrió; mientras que avanza el tren es comentario obligado, hablan como si estuvieran contándose un secreto.

Cuando llegamos a Santa Lucía, mientras subimos por la escalera izquierda me comentan que se van a separar en el camino hacia la Universidad, ya que Luz está atrasada, el reloj marca las 10:00 horas. A pesar de que es la hora de entrada a clases, su hermana no se hace problemas aunque ella va a la Sede San Isidro que queda más lejos que Casa Central, su profesor siempre llega unos 15 minutos atrasado, tiempo necesario para llegar a la clase.

Efectivamente siguiendo el plan, las hermanas se empiezan a alejar y en Marcoleta/San Isidro el cambio de direcciones es evidente. Luz dobla por Marcoleta y su hermana continua por San Isidro. Sigue caminando por Carmen hasta llegar a la Universidad. La caminata es rapidísima, pero siente y me comenta que caminar por esa calle le hace el camino más corto, ya que es directo. Me plantea que si hubiese tenido tiempo se va con su hermana hasta San Isidro con Curicó y allí se separarían para seguir por Carmen hasta General Jofré y llegar a la Universidad.

Son unos minutos de conversación y ya estamos en Curicó con Carmen, cruzamos en verde y caminamos hacia General Jofré, aun mas apurada camina para llegar a la Universidad y el reloj de la entrada marca las 10:10 horas, está atrasada pero notamos que la profesora recién está subiendo las escaleras, eso le da algo de ventaja para llegar.

#### **Día 5: ida, martes 20 de noviembre**

Llego a la casa de Luz a las 11:45 horas, hay un problema, me llama por teléfono diciéndome que la espere en la otra cuadra porque hay una camioneta que la busca en su casa es la empresa del cable y ella debe fingir que no hay nadie en su casa. La espero en la otra cuadra. Cuando la camioneta se va me acerco y ella está en el portón y me dice: *“no podía hacerlo pasar por la hora que es, o si no me atraso”*. Claro, debía salir luego de su casa para tomar la micro y llegar temprano a la Universidad.

Salimos de su casa a las 12:04, caminamos por otra calle, en dirección a la avenida principal cerca del paradero de la Fiscalía. Ahí tomamos la micro, no se demora mucho en pasar, solo un par de minutos. Nos dirigimos a Santiago en una micro “intermodal del sol”. Me dice que no importa, que se tarda lo mismo que las otras micros que toma, en llegar a Estación Central. Claro, lo que sucede es que esa micro tiene un recorrido nuevo: si bien toma la Autopista del Sol, se desvía para detenerse en la Intermodal del Sol para dejar o tomar pasajeros, y luego toma nuevamente la Autopista del Sol para continuar con el viaje habitual. Esta desviación no dura más de 3 minutos.

Como es de costumbre Luz se sienta al lado derecho de la micro, casi no noté cuando se puso sus lentes de sol.

El viaje transcurre en silencio. Cuando llegamos a 5 de abril/San Borja Luz repite sus pasos una y otra vez, hasta llegar al metro de Estación Central. Es un viaje aprendido de memoria, de rutina, como ella misma me diría el primer día que comenzamos a viajar.

Esta vez no va atrasada, ella había almorzado en su casa muy temprano. Tomamos el metro en Estación Central, bajamos por la escalera derecha y nos posicionamos en medio del andén, tomamos el tren y nos quedamos en el pasamanos principal. Llegamos a Santa Lucía, subimos por las escaleras y caminamos por San Isidro, esta vez tiene clases en la sede San Isidro, así que continuamos por esa calle hasta llegar a la Universidad. Nos vamos por la vereda este, me comenta que camina por esa porque hay un solo paso peatonal en Marín y es algo complicado, ella cruza solo cuando no viene ningún auto o cuando le ceden el paso. Así tal cual sucede cuando estamos allí. Seguimos hasta San Isidro con Santa Isabel cruzamos por donde no se tiene que cruzar pero ella tiene el cuidado de que ningún auto doble en esa dirección. Llega a la Universidad a las 13:40 horas.

#### **Día 6: regreso, martes 20 de noviembre**

Terminan las clases temprano, pero Luz se queda en la sala un momento. Al irnos me pregunta si necesito agua o si quiero pasar al baño, pareciera que ella no lo necesita, no lo necesitó ningún día que compartí con ella.

Son las 15:30 y salimos de la sede de San Isidro para dirigirnos a Casa Central para buscar a su hermana. Luz y su amiga caminan por Santa Isabel, primero vamos a dejar a nuestra amiga en el paradero de Carmen con Santa Isabel, luego seguimos por Carmen hasta cruzar en Marín, esta vez hay semáforos.

Cuando llegamos a Carmen con General Jofré, Luz llama a su hermana por teléfono diciéndole que salga que ya la está esperando, ella se demora. Esperamos unos minutos más. Su hermana se asoma entre la gente.

Caminamos por Carmen y así como lo había decidido la semana anterior doblamos en Sara del Campo para evitar las construcciones que bloquean el paso peatonal. Por San Isidro llegamos al metro, y como es de costumbre esperamos donde siempre y nos quedamos en el pasamanos principal del vagón hasta llegar a Estación Central. Subimos por las escaleras no mecánicas. Cuando estamos en el hall de la estación de trenes, la hermana de Luz se detiene, al encontrarse mil pesos, se ríe y le pregunta a alguien si le pertenecen. Le responde que no. Tomamos los mismos pasillos del Paseo Arauco Estación para llegar al terminal de buses interprovinciales. Hay dos micros, me explican que una de las dos debe llenarse primero para que la segunda abra sus puertas y deje subir a la gente. La micro que debía partir primero no es la que elegimos, es una "Intermodal del Sol". La hermana de Luz me dice: *"apuesto que nosotras llegamos primero"*. Esperamos unos 15 minutos para subimos a la micro. María Griselda sube primero y luego Luz. Se encuentran sentadas en la última hilera de asientos, son 5, así que nos podemos sentar las tres. Quedo al frente del pasillo, ellas comentan algo, les pregunto qué pasa, y María Griselda me dice que hay una bolsa de verduras.

Todas las personas que están cerca parecen comentar lo mismo. Claro, en mi curiosidad me paro y me doy cuenta de que hay una bolsa en uno de los asientos desocupados, María Griselda dice que no se quiso sentarse ahí por eso. Infiero que el resto de las personas también tuvo el mismo pensamiento, ya que la micro solo tenía desocupados ese par de asientos en donde uno de ellos estaba ocupado por la bolsa.

A esta altura la bolsa era un enigma y todos la miraban.

Se sube una niña que se sienta junto a nuestra nueva amiga la bolsa, luego se sube un hombre y esta niña decide intercambiar asientos con la bolsa. Cuando llega el señor al asiento ella le dice que la bolsa ya estaba allí, pero él al igual que yo no le entiende de qué le está hablando, por supuesto él no había pasado 10 minutos mirando la bolsa como todos los que estábamos ahí. La niña le repite lo mismo unas tres veces, él asiente, toma la bolsa y la deja en unos compartimientos para dejar el equipaje que están sobre los asientos. Y fue el fin de la bolsa en los asientos.

María Griselda esta lista para dormir, no así Luz que con sus lentes y audífonos está preparada para mantenerse despierta durante todo el viaje.

Cuando salimos de la autopista por Malloco, María Griselda, que a esta altura ya es parte importante de los viajes de Luz, comenta que si nadie se lleva la bolsa ella lo hará, solo hay que pararse un poco antes para sacarla. Sus deseos se hacen realidad, nadie se lleva la bolsa.

Ese día si bien caminamos por donde siempre lo hacemos, no terminaría igual: llegamos con mil pesos y una bolsa de limones y kiwis.

### **Día 7: ida, miércoles 21 de noviembre (ida)**

Son las 07:05 horas y Luz aún no está lista, la espero.

Salimos de su casa a las 08:25, esta vez sin María Griselda, ella no tiene clases. Caminamos hacia la calle donde pasa la micro solo en la mañana. Pero esta vez no vamos al paradero, quedamos fuera del pasaje de la casa de Luz ¿Por qué? Resulta que hay una mujer ahí también y por los gestos que me hace mi compañera ella también va Santiago, es decir, toma la misma micro que necesitamos. Recuerdo las advertencias de Luz lo más seguro es estar junto a otra persona bien vestida para asegurarnos el viaje, este era el caso, ella no parecía ser estudiante y efectivamente no lo era. La micro ya venía en camino, subimos y cuando mi compañera paga su pasaje ya se escuchan los reclamos del chofer: *“siempre puros escolares”*. Lo ignoramos.

Nos sentamos juntas al lado izquierdo de la micro, ella a la ventana y yo al pasillo, extrañamente Luz no lleva puesto sus lentes de sol. Al fin la puedo mirar a los ojos. Mientras conversamos, se sube una prima suya a la micro, ellas conversan un poco, y se sienta junto a una amiga al lado de nosotras. La micro aun no sale de Talagante y se sube el “inspector de los boletos”, que empieza a, por supuesto, pedir lo boletos a los pasajeros, nosotras se los pasamos. Ningún problema. Le pregunto a mi compañera si eso siempre pasa, ella me dice que solo a veces. De repente Luz empieza a guardar sus cosas, cuando la veo sin nada en las manos me pide permiso: hay una señora de pie y ella le da el asiento. De más atrás se desocupa un asiento, era el inspector de boletos,

pero ella no se quiere sentar allá, prefiere quedarse al lado conversando. Su prima le lleva el bolso y yo un bolso más pequeño en el cual lleva su comida. Seguimos conversando, el viaje se hace muy corto.

Llegamos a 5 de abril con San Borja, de nuevo los mismos pasillos hasta llegar a la Alameda para tomar el metro, increíblemente se repiten los lugares, un poco los tiempos pero no las personas.

Dentro del tren en el pasamanos principal Luz y yo esperamos llegar a Santa Lucía. De nuevo para salir de la estación de metro subimos por la escalera izquierda.

A pesar de lo prometido el lunes, contando con el tiempo, Luz toma el mismo camino que ese apresurado día: San Isidro – Marcoleta – Carmen- General Jofré: Universidad, Casa Central. Son las 09:48 de la mañana. Ese fue nuestro último día, ya no viajaremos más juntas.

#### 1.1. Análisis del seguimiento de Luz

Dentro de lo que se puede referir a los medios de transportes que utiliza Luz, siempre encontramos de manera permanente el uso de micros interurbanas, ya que brindan un servicio directo para lo que necesita Luz, que es llegar a su casa ubicada en Talagante, o a la Universidad ubicada en Santiago centro. Si bien, como se señaló en la descripción de su seguimiento, existían dos tipos de micros interurbanas, una de ellas realizaba un trayecto más directo, ya que viajaba por la autopista, lo cual resulta mucho más rápido que el trayecto que realiza la micro interurbana normal.

Al anterior medio de transporte, se suma la preferencia del metro, pues como se nombró con anterioridad, en ningún momento se logró apreciar la opción de Transantiago. Lo anterior, se puede manifestar todo el tiempo, pues cuando Luz llegaba a Santiago, estando retrasada o no prefería la primera alternativa, a pesar de las características negativas que puede tener este, tales como la aglomeración y la alta temperatura que Luz consideró. Pues muy por el contrario, ella opta por las características positivas que este servicio brinda, como su rapidez.

Otro porcentaje importante del viaje que debe realizar Luz para llegar a sus destinos es caminar, ya sea desde su casa a la Universidad o viceversa. Pues como logramos conocer en la descripción del seguimiento, ella necesitaba trasladarse a pie desde su casa al paradero de micros (el cual variaba entre algunos pocos pasos hasta dos cuadras). El uso de la caminata también se hacía necesario para salir desde la Estación de metro Santa Lucía hasta algunas de las dependencias de la Universidad.

Dentro de esta opción, llama la atención las variaciones que Luz debe tomar en los casos de emergencia, ya que, en el caso de ida (desde su casa a la Universidad), se mostró que la micro que debía tomar, (en una de las ocasiones) pasó por el paradero antes que Luz llegara. En vista de esto, Luz debió trasladarse a otro paradero, caminando dos cuadras más. Otra variación importante del trayecto que realiza Luz, se adjudica a la desviación de calles, pues como se describió previamente, en la calle Carmen existen obstáculos que obstruyen, en ocasiones, el viaje de Luz, teniendo que tener precaución, o de lo contrario desviando su camino por la calle Sara del campo.

Otra fracción importante de la caminata que debe realizar Luz para llegar a su destino, es el trayecto que ella debe realizar, de manera obligada, desde que se baja del bus interurbano (en 5 de Abril con San Borja, en el caso del viaje de ida) hasta la estación de metro Estación Central o bien desde esta estación de metro hasta la estación de buses interurbanos (en el caso de regreso). Esta caminata, Luz la debe tomar sin opciones aparentes, puesto que entre estos dos hitos, permanece a modo de combinación el mall Arauco Estación, el que se percibe un tanto tedioso y rutinario por parte de ella.

Una de las visiones importantes que se debe tomar en cuenta para el trayecto que hace Luz, es la ubicación que toma cuando se encuentra en los medios de transporte, pues cuando se sube a la micro interurbana, tanto de ida como de regreso, ella se sienta en el lado derecho de esta, de manera preferencial hacia el lado de la ventana cuando realiza su viaje de forma individual, con esto podemos inferir que Luz se adueña de aquel espacio, lo cual se categoriza como un lugar móvil (Jirón e Iturra; 2011). Cabe destacar que este factor de ubicación, no solo es una instancia de apropiación del espacio, sino que

también se puede considerar como un espacio de segregación con el resto de los pasajeros que se encuentran en el interior del bus, pues como se señaló en la descripción, además de usar de manera cotidiana este lugar, Luz usa de manera frecuente sus anteojos de sol. Este último elemento sin duda puede ser visto desde la perspectiva de su funcionalidad, pero también se adhiere el factor de exclusión ante el resto. Con el uso de este artefacto, podemos reafirmar la exclusión con el resto de personas que viaja al interior del bus, ya que durante las variadas ocasiones en las que se realizó el seguimiento, Luz se pone a estudiar o a escuchar música, tratando de aislarse de la gente que en el interior del bus crea focos de socialización, pero que sin embargo, logra escuchar y posteriormente comentar con su acompañante tal como lo plantea Jirón (*et al.*; 2010: 38).

El otro medio de transporte que utiliza Luz, es el metro, y en este podemos ver el mismo comportamiento que realiza en la micro interurbana, ya que se percibe que ella se localiza en la mitad del andén, y una vez dentro del vagón se ubica, en la totalidad de las ocasiones descritas, en la baranda principal. Con esto se logra ver que Luz en la gran mayoría de sus viajes (sino es que en todos) logra apropiarse de estos espacios. No obstante, a pesar de tener este sentido de apropiación en el interior de los medios de transportes, Luz se desprende del resto de personas que comparten el medio de transporte. En el caso de la utilización del metro, Luz se muestra desligada del trayecto. A esto, se puede entender de qué posiblemente, a Luz le perjudique de manera negativa las características que posee el metro, como ella señalaba el calor o la aglomeración, pero a su vez también se puede inferir, que este traslado no le guste, o que de otra manera ya lo tuviera asumido y aceptado con este tipo de conducta.

Con lo anterior, igualmente existen tiempos en donde se irrumpe dicha conducta, pues como se describió en el seguimiento, se presenció en una ocasión un hecho algo inesperado en el interior del metro, en donde ella tomó atención, al igual que su acompañante y que las personas que permanecía al interior del metro, haciendo posteriores comentarios sobre dicho suceso.

Imagen 1: Trayecto de Luz Casa- Universidad Ida



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

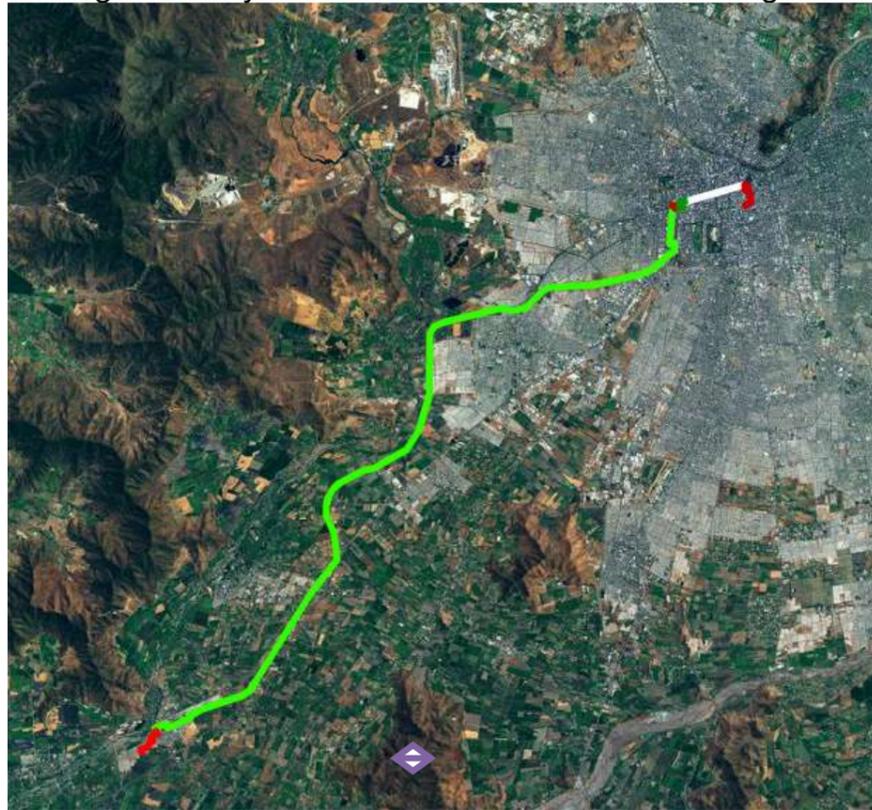
Simbología

	Trayecto caminata
	Trayecto Bus Interurbano
	Trayecto metro
	Casa
	Universidad

Notas:

- Calles utilizadas: Topacio, Av. Bernardo O'Higgins, Av. Balmaceda, Autopista del sol, Autopista Central, Av. Alberto Hurtado, Antofagasta, Obispo Manuel Umaña Salinas, Av. 5 de abril, San Borja.
- Estaciones de Metro: Estación Central a Santa Lucía
- Calles por las cuales realiza el trayecto a pie: San Isidro, Marcoleta, Carmen, Santa Isabel, San Isidro.
- El trayecto de ida va desde la parte inferior izquierda hasta el sector superior derecho. El trayecto de regreso desde el sector superior derecho de la imagen satelital hasta el sector inferior izquierdo.
- Escala 1: 288.895

Imagen 2: Trayecto de Luz Universidad - Casa Regreso

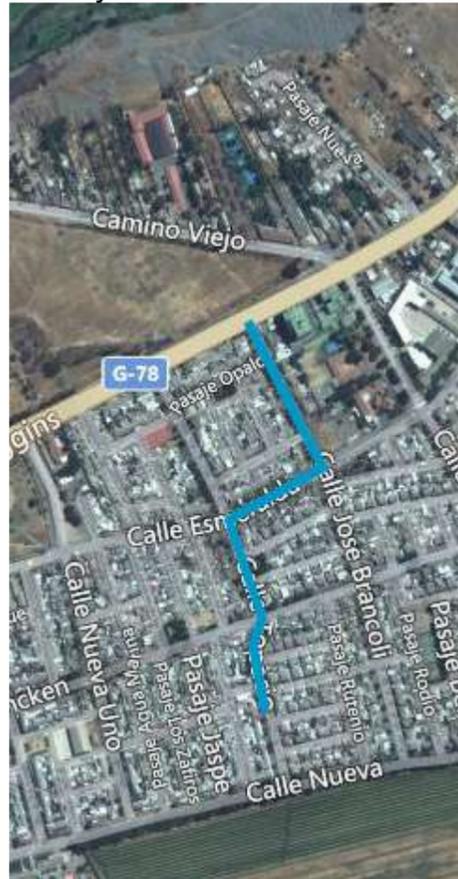


Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

Simbología

- Caminata
- Buses interurbanos
- Variación día dos caminata
- Metro
- Casa
- Universidad

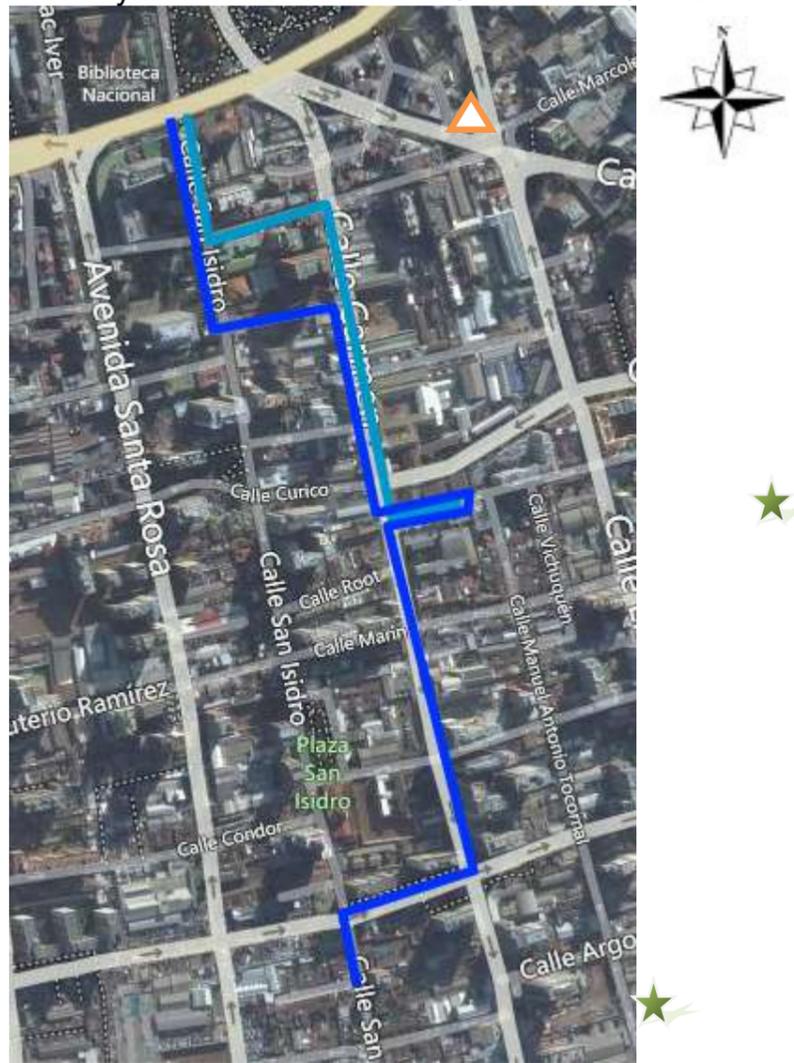
Imagen 3: Trayecto de Luz caminata de regreso



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.  
Escala 1:9028  
Simbología

-  Caminata
  -  Casa
  -  Paradero
- Caminata valor: 0,49 km

Imagen 4: Trayecto de Luz caminata Universidad / Metro



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

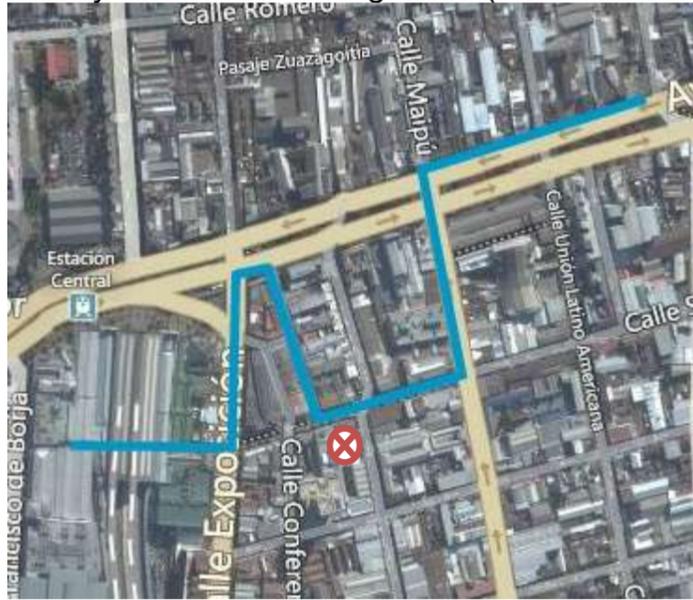
Simbología

- Universidad/Metro día uno y dos
- Universidad/Metro día tres y cinco
- Sedes Universidad
- Estación Metro

Distancia recorrida día uno y dos (por uno: 0,66; ambos: 1,32)

Distancia recorrida día tres y cinco (por uno 1,35km; ambos: 2,7 km)

Imagen 5: Trayecto de Luz día regreso 2 (variación del trayecto)



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.  
Simbología

- Recorrido por barrio Meiggs
- X Terminal San Borja
- △ Estación Metropolitana

Distancia recorrida: 1,37 kilómetros  
Escala 1:9.028

Tabla 12: Dimensión temporal, noviembre 2012

Día del seguimiento	Tiempo total del trayecto (en minutos)
<b>Promedio ida</b>	90
<b>Promedio regreso</b>	100
<b>Promedio Total</b>	<b>95</b>

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 13: Total de distancias recorridas por un día, considerando (ida y regreso)

Total	Longitud trayecto en Bus interurbano (km)	Longitud trayecto a pie <sup>17</sup> (km)	Longitud trayecto en Metro (km)	Total km
Ida	40,94	2,19	3,34	46,47
Regreso	39,24	2,25	3,34	44,83
<b>Total (ida y regreso)</b>	<b>80,18</b>	<b>4,44</b>	<b>6,68</b>	<b>91,3</b>

Fuente: Sistema de medición de <http://www.geosur.info>. Adaptación propia.

<sup>17</sup> La distancia recorrida a pie varía según el lugar donde Luz tenga clases, acá se considero el trayecto hasta la Casa Central. Posteriormente en la tabla 15 se consideran variaciones en el trayecto y se incorporan las distancias de la sede San Isidro.

Tabla 14: Total de distancias recorridas durante el seguimiento, considerando: variación, distancia ida y regreso

Total	Longitud trayecto en Bus interurbano (km)	Longitud trayecto a pie <sup>18</sup> (km)	Longitud trayecto en Metro (km)	Variación <sup>19</sup> (km)	Total km
Ida	122,82	7,26	10,02		140,1
Regreso	156,96	11,7	13,02	1,37	183,05
Total (ida y regreso)	279,78	18,96	23,04	1,37	<b>463,25</b>

Fuente: Sistema de medición de <http://www.geosur.info>. Adaptación propia.

Existen variaciones a la hora de realizar el trayecto entre ida y regreso, los cuales se pueden resumir en los siguientes puntos:

- La distancia recorrida es mayor a todas las personas a las cuales se realizó la observación etnográfica, ya que en tres días se recorrió un total de 265,14 km.
- Al vivir en Melipilla debe ocupar buses interurbanos, concentrando estos la mayor distancia recorrida del trayecto.
- También es importante mencionar que la distancia recorrida durante el trayecto pie es similar al comparar con las otras etnografías realizadas. Esto se debe a la movilidad y calles que elige para transitar, junto con considerar las dos sedes en las cuales tiene clases (Casa Central y San Isidro).

## 2. Seguimiento Paula

Las comunas de los sectores periféricos al centro de la ciudad se han conformado como unas verdaderas comunas dormitorios, en las que desde muy temprano sus habitantes enfilan hacia el centro e incluso al otro extremo de la ciudad, sea este por motivos laborales, estudiantiles o por alguna actividad que tengan que realizar y que el regreso a sus hogares se realiza por la tarde, coincidentemente calzan con los horarios *peak* de desplazamiento por la ciudad. Paula no es la excepción, vive en una de las tres comunas que poseen mayor cantidad de habitantes y que los desplazamientos que realizan se fueron

<sup>18</sup> Se considera en el valor la distancia recorrida por cada día según sede de destino (día 19 y 20 Casa Central; día 21 Sede San Isidro).

<sup>19</sup> Acá se considera la distancia realizada a pie al cambiar el trayecto e ir a Barrio Meiggs.

modificando con la puesta en marcha a partir de enero de 2011 de la extensión de la Línea 5 a Maipú.

### **Día 1: ida, lunes 12 de noviembre**

Paula vive en la comuna de Maipú, en el sector de La Farfana y viaja hacia el centro de Santiago para asistir a sus clases en la UCSH, a la cual va cinco días de la semana, tres de ellos fue acompañada durante su viaje de ida y regreso desde su hogar a la casa de estudio. El primer día salimos desde su casa a las 08:30 horas, a tomar el recorrido I-08, caminamos alrededor de cuatro cuadras para llegar al paradero de Avenida El Rosal con Los Pensamientos cruzamos por el parque llamado El Rosal donde me comenta que ha sido recientemente inaugurado, comenta que el servicio (I-22) sólo lo toma cuando va atrasada o cuando tiene clases en la sede de San Isidro, puesto que la acerca a la Estación Intermodal del Sol.

Cuando llegamos al paradero mencionado (Avenida El Rosal con Los Pensamientos) para tomar el servicio I-08 se encuentran pocas personas esperando la micro, la cual no se demora mucho en pasar, pero gran parte de las personas que estaba en el paradero se suben, por lo cual ella espera la siguiente para irse sentada.

La siguiente micro pasa en menos de dos minutos y se sube, viene con pocos pasajeros, en la cual posibilita elegir donde uno puede sentarse. Dice que nos sentemos al final de la micro hacia el lado del conductor, puesto que por la hora ya hay sol y al otro lado (puertas). Desde su mochila saca los audífonos para conectarlos a su celular y comienza a escuchar música, luego saca unos apuntes los cuales comienza a leer, dónde me comenta que tiene una prueba a las 11:30 horas y se va a ir repasando, va a llegar a estudiar en grupo en la Universidad, deja la mochila debajo de los apuntes.

El trayecto en la micro hasta el siguiente punto de combinación es rápido, se suben hartos pasajeros, pero muy pocos van de pie, producto de que había pasado la otra micro minutos antes, a medida que pasa el trayecto deja de leer y observa en qué parte nos encontramos (corredor Pajaritos al frente del colegio Santa María de Maipú) y sigue con su lectura. Luego observa que nos

encontramos en la Escuela de Investigaciones (PDI) y comienza a guardar sus apuntes, puesto que me menciona que nos vamos a bajar en la siguiente parada (Estación de Transbordo Metro Las Rejas), la micro llega al paradero, bajamos rápido, producto de la cercanía a la puerta, caminamos hacia el metro (alrededor de 70 metros) el cual lo hace de manera rápida, puesto que el resto de los peatones van de la misma forma. Se da cuenta que el acceso al Metro Las Rejas (lado oriente) se encuentra cerrado a lo cual debe caminar unos 20 metros más, esto produce una gran aglomeración para ingresar al tren capitalino.

Cuando logra bajar a la zona de los torniquetes se encuentra expedito, baja al andén y se sitúa en el medio de éste, comenta que en este lugar quedo justa en la salida del metro Santa Lucía. Pasa el tren, ingresa sin mucha dificultad, producto que por alto parlante avisan que el tren proviene de la estación Pajaritos, lo que se traduce que viene con pocos pasajeros, se sitúa en la unión entre los carros, dónde se va escuchando música, atenta de lo que sucede alrededor, cuando el tren ingresa a la estación Los Héroes (combinación con línea 2) mira el celular para ver la hora (09:15 aproximadamente) y comenta: *“prefiero ganarme en este lugar (unión entre carros) porque acá –estación- se llena y empujan”*. Luego cuando el tren llega a la estación Universidad de Chile comienza a acercarse a las puertas.

Sube por las escaleras de la Estación Santa Lucía con salida a San Isidro, y comienza a caminar por la vereda poniente de la calle mencionada, hasta la calle Curicó, dónde a pesar de existir un cruce señalizado, prefiere cruzar unos metros antes para aprovechar la luz roja de San Isidro comenta, se llegó a la sede central de la Universidad a eso de las 09:30 horas y se junta con su grupo de compañeros a estudiar para una prueba.

#### **Día 1: regreso lunes 12 de noviembre**

A las 18:30 horas nos encontramos en la sede San Isidro de la Universidad, comenta de la prueba que tuvo en el día, y camina por la calle San Isidro en dirección al metro Santa Lucía, de pronto dice que esta vez por la hora (hora *peak* en el metro) iremos en micro, bajamos por la estación Santa Lucía para cruzar la Alameda y llegamos al paradero de las micros que se dirigen a la

comuna de Maipú (paradero frente a la tienda Hites), el paradero es una denominada Zona Paga donde se valida antes de ingresar al bus, para tener una mayor velocidad al ascender. El paradero se encuentra lleno de gente, por la hora, las micros pasan repletas, deja pasar cerca de 5 a 7 micros antes de subirse, en la micro que se sube (recorrido 419) viene con menos pasajeros, pero así y todo es imposible distinguir las caras de los demás pasajeros, toma agua de la botella que lleva en la mano, y trata de ver entre los pasajeros por la ventana en qué lugar nos encontramos (Los Héroes).

Llegamos a la zona de los terminales de buses y busca un pilar que tenga timbre, para bajarse en la próxima parada. Le cuesta bajarse de la micro, puesto que ésta está repleta. Cuando se baja comienza a caminar por la Alameda en dirección a Toro Mazote, lugar donde llega la micro que la deja cerca de su casa.

Llegamos al paradero, existe una larga fila para tomar la micro (I-08) para irse sentada. Esto Paula lo realiza de manera habitual puesto que es una manera ordenada para ascender al bus, espera alrededor de 5 minutos, la fila avanza rápido, esto también por la buena frecuencia que posee este servicio, se sube a la micro y se sienta nuevamente al lado del conductor, pero esta vez en los puestos del centro de la micro. Reconoce que algunos días en la tarde prefiere bajarse en este lugar para irse sentada luego de un día largo en la Universidad.

Al desplazarnos en horario punta la micro sólo va con pasajeros sentados, nuevamente el desplazamiento es rápido, producto del corredor de uso exclusivo de buses. Durante el trayecto Paula va escuchando música y revisando las redes sociales, hasta cuando pasamos por la Estación Intermodal del Sol, en la que la micro se detiene y sube una gran cantidad de pasajeros. La micro ingresa a las villas del sector y comienza a dar una serie de vueltas donde se baja una gran parte de los pasajeros que se subieron en la estación Intermodal del Sol.

Cuando la micro dobla por La Farfana hacía la avenida El Rosal se baja otra cantidad importante de pasajeros, Paula me comenta nuevamente la construcción del parque y que se hacía necesario la creación de éste, a medida que la micro avanza por la avenida guarda los audífonos y su celular, toca el

timbre y se baja por la puerta trasera en el paradero de avenida El Rosal con Cordillera de la Costa, camina desde el paradero a su casa alrededor de 4 a 5 cuadras a eso de las 19:45 horas

## **Día 2: ida, martes 13 de noviembre**

Este día sale de su casa a las 08:30 horas, pero esta vez no nos dirigimos a tomar el bus del día lunes (I-08), sino que tomamos el servicio I-22 que pasa más cerca de su hogar, éste servicio lo toma porque va atrasada y la deja más cerca de una estación de metro, puesto que tiene que terminar un trabajo para la clase de las 10:00 horas. La micro se demora en pasar unos minutos, cuando pasa, se sube y viene llena, Paula me comenta que toda la gente que toma este servicio llega hasta la estación del Sol (línea 5), es una de las últimas en subirse, porque de esta forma puede salir más rápido cuando el bus llega al paradero y caminar hasta la estación de metro.

El servicio es rápido y directo al metro, no se detiene en otros paraderos, puesto que va repleto. Cuando llegamos a la Intermodal del Sol, bajamos por las escaleras mecánicas y me comenta *“hay que aprovecharlas porque a esta hora se encuentra en sentido contrario”*, bajamos rápido, cuando llega al andén ingresa un tren en ruta roja, éste se detiene y nos subimos con un poco de dificultad, porque ya viene con bastantes pasajeros desde la estación Plaza de Maipú, el trayecto continua en viaducto y me hace el comentario de cómo ha crecido la comuna de Maipú en términos habitacionales, saca de su bolso los audífonos y los conecta al celular para ir escuchando música, mira a las demás personas que la rodean en el metro, el trayecto se desarrolla sin sobresaltos, cuando nos encontramos próximos por el altoparlante del carro el maquinista dice *“próxima estación San Pablo, lugar de combinación a línea 1”*, desbloquea su celular y ve la hora, el tren ingresa a la estación mencionada y me dice *“bajémonos acá”*, subimos las escaleras mecánicas para realizar la combinación con la línea 1, el andén se encuentra con una cantidad considerable de personas, esperamos el tren que viene entrando a la estación y nos sentamos, puesto que es la estación terminal y los trenes salen vacíos.

Durante el trayecto hay gran afluencia de pasajeros, pero no colapsado, esto le permite a ella hablar por teléfono para coordinar el tema de la actividad

mencionada. Me comenta que prefirió realizar la combinación acá (San Pablo) y no seguir hasta Parque Bustamante porque se va a juntar con un compañero en Santa Lucía para terminar el trabajo.

El trayecto es bastante expedito y tranquilo, llegando con rapidez a la Estación Santa Lucía (09:25 horas), pero esta vez debemos desplazarnos desde el final del andén hasta la salida de éste mientras tanto llama a su compañero para avisarle que ya llegó a Santa Lucía, subimos las escaleras de la estación con dirección a la calle San Isidro y nos encontramos con sus compañeros, los tres emprendimos la caminata por la vereda oriente de la mencionada calle y doblamos en Marcoleta hasta Carmen, cruzamos en la intersección citada. Mientras caminamos rápido hasta la Casa Central de la Universidad van comentado los puntos que les faltan para terminar el trabajo. Llegamos a la Universidad, se despide con un gesto y se dirigen a la sala de computación Don Bosco a terminar la tarea, a las 09:30 horas.

### **Día 3: ida, jueves 15 de noviembre**

Sale de su casa a eso de las 07:00 horas, nos dirigimos al paradero de avenida El Rosal con Los Pensamientos a tomar la micro del recorrido I-08, esta a diferencia del día lunes en este paradero se observa una fila la cual es para el recorrido que Paula toma, la micro pasa con regularidad, pero la fila no avanza mucho. Recién al cuarto bus Paula logra subir, consigue un asiento al lado de la segunda puerta y hacia la ventana, la micro avanza y en las siguientes detenciones el microbús se llena de pasajeros, en estas paradas acontece la misma situación que en el refugio que Paula tomó el bus, se realiza fila para acceder al medio de transporte, me comenta, que esta forma es más ordenada y rápida para subirse a la micro porque no se amontonan en las puertas y así la gente que llegó primero se sube y la gente que llega después debe esperar, si se quiere subir espera que la fila avance y luego te subes. Dentro del bus va escuchando música desde su celular, ésta vez ya traía conectados los audífonos desde su casa, aprovechando que va hacia la ventana comienza a observar los diferentes puntos que vamos pasando, los que para ella son significativos, como lo es la autopista del Sol, en la cual me comenta que por la hora ésta se encuentra colapsada en dirección al centro, cosa que en los días anteriores no me había comentado.

Por la hora que se desplaza, los pasajeros que se movilizan son personas que van a sus trabajos y escolares que se dirigen a sus colegios, dentro de éstos últimos de los que predominan son del colegio Pía Marta, de esta forma cuando la micro se detiene en el paradero cercano al colegio mencionado cerca de un tercio de los pasajeros se bajan acá, ante esto ella menciona: *“se nota que salí a la hora que entran a clases los del Pía Marta”*<sup>20</sup>. El resto del trayecto se realiza con rapidez, dentro de los parámetros de la hora punta mañana, con pequeños hitos de congestión, llegamos a la estación Las Rejas, pero esta vez no se baja acá producto de los trabajos que se realizan en el acceso a la estación, la micro avanza y Paula se levanta del asiento para ubicarse en la segunda puerta para bajarse en el siguiente paradero, estación Ecuador, en la cual baja rápidamente a tomar el tren, esta vez deja pasar varios trenes para lograr subirse, quedando en la puerta, con un calor que no se soporta.

Paula como puede trata de ver la hora, el resto de los pasajeros van uno encima de otro, ocupando cada centímetro del carro, esto le incomoda a Paula, pero menciona que por un tema de rapidez prefiere ocupar el metro para sus desplazamientos. En el metro que se desplaza llega a la estación Santa Lucía, se baja con dificultad; mientras ella se baja otros pasajeros e intentan subir. Sale de la estación siguiendo su trayecto por calle San Isidro hasta la calle Curicó, desplazándose por la vereda poniente, puesto que la otra se está realizando reparaciones y por calle Carmen, se están construyendo edificios y es un tanto peligroso transitar por esos lugares a esta hora, según comenta. Llega a la Universidad a eso de las 08:15 horas a Casa Central.

### **Día 3: regreso, jueves 16 noviembre**

A las 15:30 horas sale de clases de la sede San Isidro de la Universidad, esta vez se encuentra en compañía de otros compañeros, que van en dirección al metro Santa Lucía, se despide de ellos en la zona de boleterías de la estación y continua su camino a tomar la micro en el paradero que se detienen los buses que van a la comuna de Maipú (frente a la tienda Hites), por la hora no se encuentra habilitada la zona paga, igual se encuentra una gran aglomeración de

---

<sup>20</sup> Colegio particular subvencionado ubicado en la comuna de Estación Central al menos dos cuadras de la avenida Pajaritos, imparte cursos desde pre-kínder a cuarto año medio.

pasajeros esperando subir a los respectivos recorridos. Deja pasar algunas micros para que se descongestione de pasajeros el paradero, cuando decide tomar la micro se sube a una del recorrido del 106, bus que viene con una cantidad considerable de pasajeros, pero no lleno, Paula se sitúa en la zona ubicada al lado de los espacios para discapacitados, cercano a la segunda puerta en la misma dirección que se encuentra el conductor. En este caso el calor lo combate con una botella con agua lo que permite que el viaje sea más llevadero. En el paradero de República se desocupa un asiento y se sienta, aquí aprovecha de sacar los audífonos de la mochila y ponerse a escuchar música y sus lentes de sol.

Llegamos a la zona de los terminales de buses y toca el timbre para bajarse en la próxima parada, comienza a caminar por la Alameda en dirección a Toro Mazote, lugar donde llega la micro que la deja cerca de su casa.

Llega al paradero y hay una pequeña fila que no supera las 10 personas para ascender al bus, la micro se va con los mismos pasajeros que se encontraban en la fila, durante el trayecto pocos usuarios suben y el trayecto se realiza de manera rápida por la hora y el uso de las vías exclusivas, Paula se sienta hacia el lado del conductor en los primeros asientos que están posterior a la zona de discapacitados, se va escuchando música y durmiendo. Despierta cuando la micro da un giro hacia la avenida La Sinfonía, donde existen una especie de locales, pero continua dormitando, hasta cuando la micro dobla por La Farfana hacía la avenida El Rosal se bajan algunos pasajeros, a medida que la micro avanza por la avenida guarda los audífonos y su celular, toca el timbre y se baja por la segunda puerta en el paradero de avenida El Rosal con Cordillera de la Costa, camina desde el paradero a su casa que son alrededor de 4 a 5 cuadras donde existen una serie de árboles que permiten tener un poco de sombra y hacen agradable la caminata, llegando a su casa a las 17:15 horas.

## 2.1. Análisis del seguimiento de Paula

Luego de realizar el seguimiento y la posterior descripción en el caso de Paula, llama la atención que ella trata de hacer todos sus viajes de manera cómoda, es decir, siempre busca un medio de transporte que le permita irse sentada. Esto cambia cuando ella está atrasada donde privilegia la rapidez ante la comodidad,

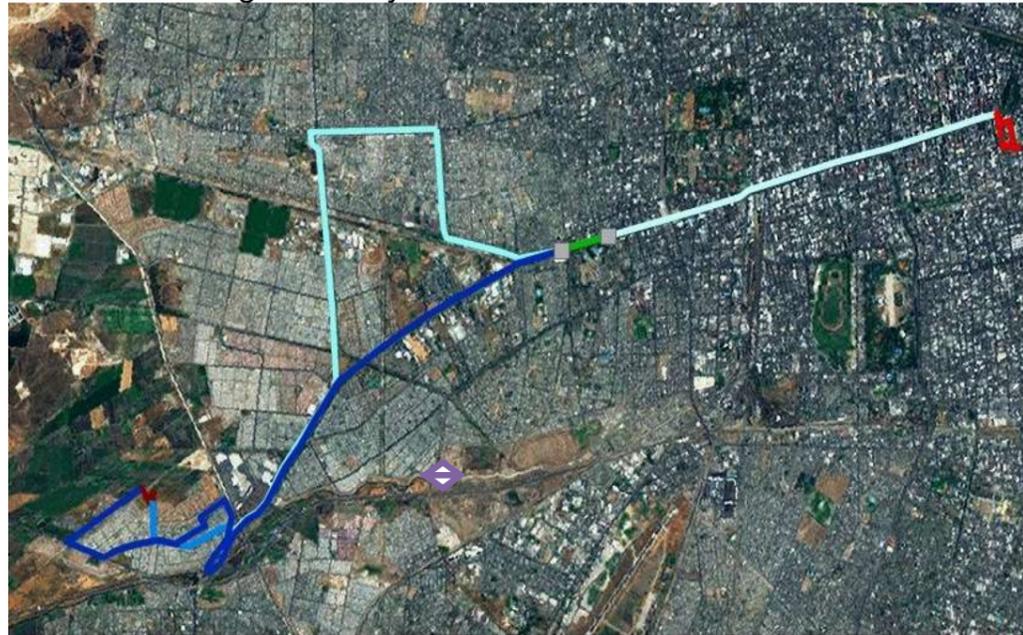
donde se sube a la micro que siente ella que tiene la mayor cantidad de público, además de ir en el metro muy apretada y un tanto incómoda.

Es interesante que al momento de viajar, Paula reconoce al viajar en la micro o en el metro los lugares para ubicarse tanto para que no le llegue el sol, como para poder salir más rápido del medio de transporte que utilice, ya que como expone al referirse al metro “en este lugar quedo justa en la salida del metro Santa Lucía” dejando en claro que conoce como se distribuyen las salidas del metro, por lo que sabe en qué lugar del vagón estar.

Paula, cuando viaja no se dedica completamente a observar que sucede afuera porque las preocupaciones son otras o también el medio de transporte que utiliza está muy colapsado, pero se dedica a ver lugares de referencia para reconocer cuanto falta para su destino.

Para concluir, es interesante mencionar que el tiempo que dedica Paula para trasladarse no es tiempo muerto, ya que se realizan actividades y se trata de buscar la comodidad en el viaje, pese a que en el sistema de transporte actual prima el llevar cada vez más gente, que la comodidad de los mismos, siendo aquí que los usuarios como Paula traten de adecuarse a las condiciones adversas que muchas veces tienen que sortear.

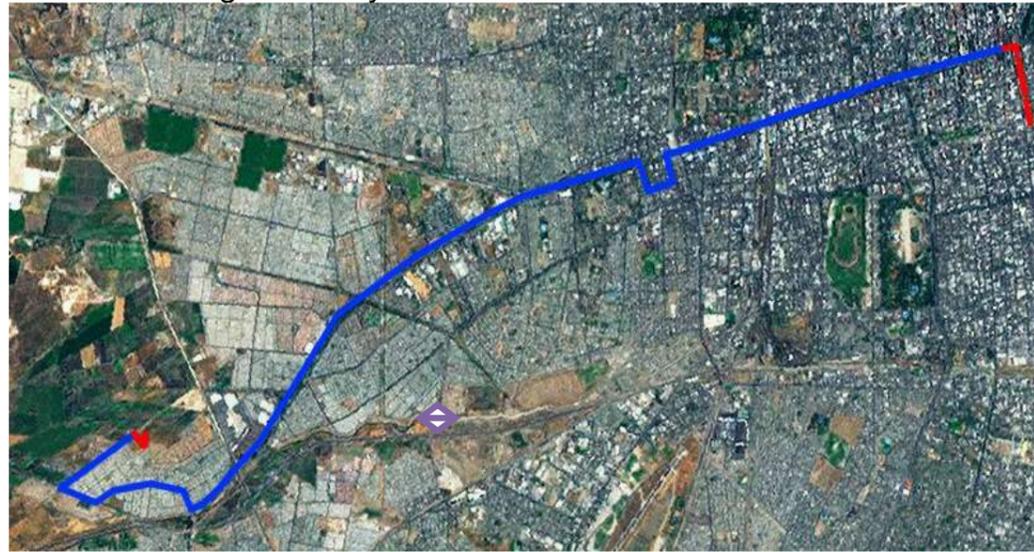
Imagen 6: Trayecto de Paula Casa – Universidad



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

Simbología	Trayecto Ida
	Trayecto en Transantiago días 1, 2, 3.
	Variación del trayecto día 2
	Variación del trayecto día 3
	Trayectos caminata
	Trayecto en Metro
	Casa 
	Universidad 

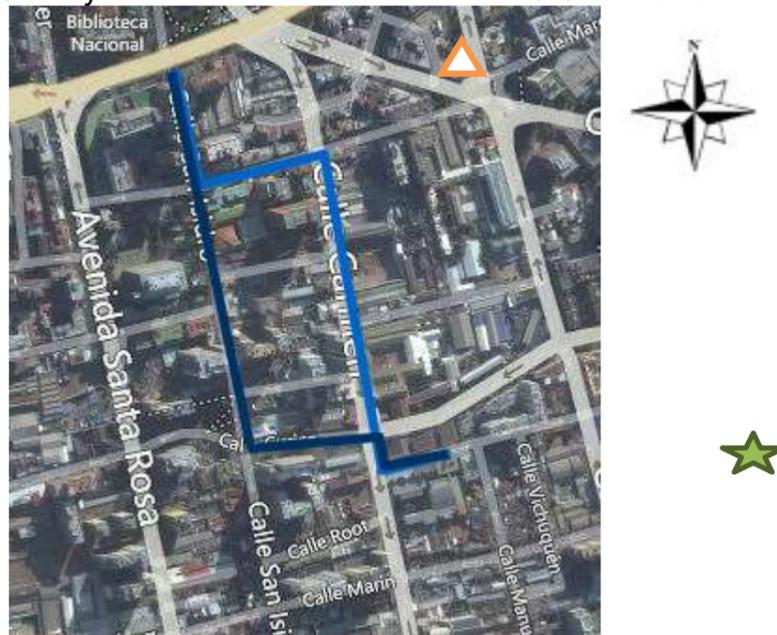
Imagen 7: Trayecto de Paula Universidad – Casa



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

Simbología	Trayecto Regreso
	Trayecto en Transantiago días 1, 2, 3.
	Trayectos caminata
Casa	
Universidad	

Imagen 8: Trayecto de Paula caminata Metro / Universidad



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

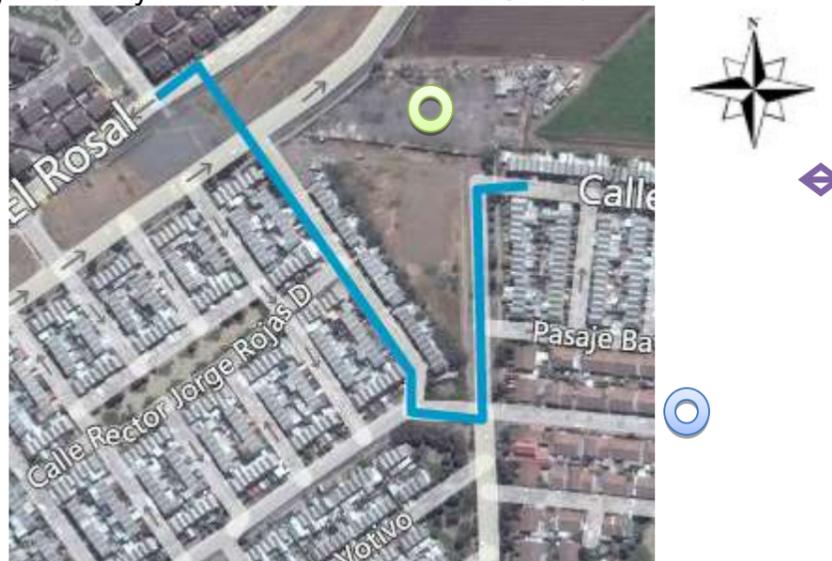
Escala 1: 4.514

(Camina tanto ida como de regreso en un día 1,31 kilómetro) ida: 0,65; regreso 0,66

Simbología

-  Trayecto Metro Universidad
-  Trayecto Metro Universidad 2
-  Universidad
-  Metro

Imagen 9: Trayecto de Paula caminata Casa / Paradero



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

Escala 1: 4.514

Caminata a paradero 1: 0,43 km

Caminata a paradero 2: 0,14 km

Simbología

- Trayecto Casa paradero
- Casa
- Paradero I-02
- Paradero I-03

Tabla 15: Dimensión temporal, noviembre 2012

Día del seguimiento	Tiempo total del trayecto (en minutos)
<b>Promedio ida</b>	50
<b>Promedio regreso</b>	45
<b>Promedio Total</b>	<b>48</b>

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 16: Tabla de distancias recorridas (Ida)

Ida	Longitud trayecto a pie	Longitud trayecto Transantiago	Longitud trayecto Metro	Total km
Día Uno	0,99 km	10,82 km	5,88 km	17,69
Día Dos	0,78 km	1,73 km	15,32 km	17,83
Día Tres	0,99 km	10,82 km	5,88 km	17,69
<b>Total seguimiento Ida</b>	<b>2,76 km</b>	<b>23,37 km</b>	<b>27,08 km</b>	<b>53,21</b>

Fuente: Sistema de medición de <http://www.geosur.info>. Adaptación propia.

Tabla 17: Tabla de distancias recorridas (regreso)

Regreso	Longitud trayecto a pie	Longitud trayecto Transantiago	Total km
Día Uno	1,43 km	15,95 km	17,38
Día Dos	1,43 km	15,92 km	17,38
Total seguimiento Ida	2,86 km	31,87 km	<b>34,76</b>

Fuente: Sistema de medición de <http://www.geosur.info>. Adaptación propia.

Tabla 18: Total de distancias recorridas (ida y regreso)

Total	Longitud trayecto a pie	Longitud trayecto Transantiago	Longitud trayecto Metro	Total km
Ida	2,76 km	23,37 km	27,08 km	53,21
Regreso	2,86 km	31,87 km	/	34,73
Total (ida y regreso)	5,62 km	55,24 km	27,08 km	<b>87,94</b>

Fuente: Sistema de medición de <http://www.geosur.info>. Adaptación propia.

### 3. Seguimiento Joaquín

La ciudad de Santiago posee un lenguaje propio y las personas que viajan por ella deben reconocerlo para transitar por la misma de mejor forma. Para poder graficar lo anterior, se analizará el recorrido que realiza Joaquín de 24 años de edad de la comuna de Puente Alto, éste se llevó a cabo durante el mes de noviembre de 2012.

#### **Día 1 ida, martes 13 de noviembre**

Tómanos la micro en avenida Camilo Henríquez con Gabriela Oriente a las 10:30 aproximadamente. Cuando me contacté con él me dio una indicación no sobre las calles si no sobre el ícono que él reconoce como punto referencial dentro de su trayecto cotidiano, el supermercado Monserrat. Entramos a comprar los materiales para su negocio de venta de fruta picada. Me indica que siempre entra a comprar algo para comer o vender. En la estadía del paradero. Él inconscientemente se estableció tras el paradero en un ángulo que permitía ver si venía o no la micro, cuando éste llegó, nos subimos y su primer movimiento dentro de este fue acercarse al costado de la segunda puerta mirando en la misma dirección del conductor. Dejó su cooler tras él, siempre de pie, mirando hacia el exterior y mostrándome iconos de referencia para él como

la carnicería de la esquina de su casa, la cual está en el recorrido de la micro, seguimos y es hora de bajarnos y hacer cambio de locomoción (decide no tomar el metro por que la micro está menos congestionada y es más rápida), esperamos la micro llamada clon metro que solo para en las estaciones de dicho sistema.

En el paradero se posiciona al final de éste alejándose de la multitud. Esta vez deja sus cosas frente a él apoyadas en el suelo, llega la micro y busca rápidamente subir primero, sus movimientos y comportamientos son distintos, sube y raudamente va hacia el final de la micro pero no se sienta en la última fila sino frente a la tercera y última puerta, ya no deja sus cosas atrás ni al frente del, sino a un costado, no se fija mucho en el trayecto, me comenta que cuando viene sólo lee o va escuchando música, sólo se fija a momentos para saber dónde vamos. Llegamos a Parque Bustamante, rápidamente toma sus cosas y nos bajamos pero en vez de irse por avenida Carmen nos vamos por General Jofré. Él me dice que para llegar más rápido e irnos por la sombra, no cruzamos la vereda hasta llegar a la Universidad, luego entramos y se coloca en su puesto de trabajo para vender los productos que trae en su cooler.

#### **Día 2, jueves 15 de noviembre (de su casa al colegio y del colegio a la Universidad)**

Nos encontramos en la esquina de la calle donde vive, frente a la carnicería que mencionaba el primer día, esta vez no tomamos la micro frente al supermercado Monserrat, sino que en el paradero que está frente a la carnicería, luego se sienta en el paradero, no importando si hay un tumulto de gente (va sin carrito, porque va a su práctica), a diferencia del primer día que buscó un lugar despejado del tumulto.

Luego tomamos la micro y se subió mucho más relajado que el día anterior. Se fue directo a la fila de asientos del final pero siempre cerca de una ventana o puerta, esta vez totalmente relajado durante su trayecto. No indica ningún lugar referencial sólo hace alusión a los daños en un recinto de un banco, luego al llegar al metro, toma una actitud distinta, toma la escalera mecánica y se apoya del lado izquierdo dando la pasada a quienes van por el lado derecho, al llegar a la fila para acceder al andén se mueve rápidamente para tomar un buen lugar

en la fila más corta, pero por el contrario del día anterior esta vez no le molesta andar dentro del tumulto de gente. Al llegar al andén este se ubica como a  $\frac{3}{4}$  del andén, se gira y me dice: “ubico aquí porque calculé, para salir justo al cambio de línea” al cambiarnos de línea, en la estación Santa Ana, caminamos hacia la escalera, pero el gira y sube por la escalera que casi nadie sube, están bajando casi todos, se vuelve a ubicar como a  $\frac{3}{4}$  del andén y subimos esta vez se ubica en medio del vagón hasta llegar a la estación que tenemos que bajarnos: patronato. Luego de salir de la estación del metro por la escalera alterna a la eléctrica camina una cuadra y llega a su colegio.

Al salir de su práctica en el colegio alrededor de la 1 de la tarde, nos encontramos en la estación de metro nuevamente y me dice que quiere irse en micro pero hace mucho calor para esperarla, y tomamos el metro, hace exactamente lo mismo de la mañana se ubica como a  $\frac{3}{4}$  de andén, subimos al vagón y se coloca en medio, me dice que es para no estar moviéndose toda las estaciones por los que suben o bajan, al llegar a los héroes y hacer el trasbordo se ubica de igual manera en el andén y el vagón al salir caminamos por san Isidro hasta la primera cuadra y bajamos por Carmen hasta llegar a la Universidad siempre por el lado de la sombra para esquivar el calor.

### **Día 3: Ida martes 20 de noviembre**

Este día no nos juntamos en el paradero frente al Montserrat, sino que dos paraderos más abajo en la esquina de Gabriela Oriente con las avenida Las Nieves, cuando lo vi entendí que buscaba mas cercanía porque llevaba un carro de feria para los alimentos que vende en la Universidad, cuando me saludó me dijo es para mayor comodidad. Se sienta inmediatamente en el paradero no importando si llegaba el sol o no, a diferencia de otros días que si busco la sombra antes de la comodidad. Cuando venía la micro me dice dejémosla pasar porque es pequeña y quiero irme en una grande, pero al pasar el tiempo me dice vámonos en la que venga.

Cuando subimos a la micro me dijo pasa primero para que me ayudes a pasar el carro por el torniquete, luego de pasar el se ubicó rápidamente al costado derecho de la micro, detrás de la línea del asiento del conductor, entre el espacio que hay entre el sitio de los discapacitados y los asientos

preferenciales, no se ubicó al costado de la puerta como en días anteriores. A diferencia de otros días no me habló del camino sino de cosas banales y sin mayor sentido. Llegamos a la estación de metro Sotero del Río. Cruzamos al paradero, (no toma metro cuando está holgado de tiempo prefiere micro) espera que se desocupe y luego avanzamos a la última parte del paradero, volvimos a tomar la micro expreso que para sólo en las estaciones de metro, nos subimos y nuevamente me dice que pase primero para ayudar a pasar el carrito, luego nos vamos directamente al final de la micro no importa si estamos al lado de la puerta. Nos sentamos en los puestos del costado derecho de la micro, esta vez va mirando hacia afuera mientras conversamos, no presta mucha atención al carrito sólo lo deja frente a él. Mientras íbamos en el trayecto saca una hoja y comienza a escribir un cartel para sus productos, mientras seguimos conversando, nos paramos para bajar. Al bajar no caminamos a la esquina sino que cruzamos rápidamente por la mitad de la calle en dirección a la calle General Jofré.

No caminamos por la vereda, sino por la calle para poder llevar el carrito, al llegar a una cuadra de la Universidad cruzamos a la vereda en la que se ubica la Universidad, él se va de inmediato a su puesto de trabajo y nos despedimos.

### 3.1. Análisis del seguimiento de Joaquín

La mayoría de las veces Joaquín tomaba la micro en avenida Camilo Henríquez con Gabriela Oriente o sus alrededores. Al momento de realizar el seguimiento de Joaquín se vislumbra el recorrido de alguien que debe trabajar (a modo de una pequeña empresa vendiendo “fruta picada” a los estudiantes de la UCSH) y por lo tanto llevar un carrito con los implementos. Las decisiones por el medio de transporte utilizado varía dependiendo del destino de Joaquín, es decir, si va desde su casa a la Universidad, o desde su casa al centro de práctica.

En línea con lo anterior, Joaquín decide tomar la micro los días que debe realizar la venta de la fruta picada por esto debe tomar un medio de transporte menos congestionado para no estropear su mercancía, junto con esto privilegia la rapidez y la comodidad lo que no hace los días que no lleva la mercancía.

La estrategia que utiliza para subir a la micro es llamativo ya que se instala alejado de la multitud, pero cuando llega se apresura a tomarla primero que todos y así acomodarse con el carrito de la fruta acomodándose cerca de la puerta para facilitar la salida debido a la congestión que pudiera ocurrir. Al vivir en un mundo que es tan rápido se puede obviar el mirar hacia el exterior, muchas veces por la repetición del paisaje o bien porque al viajar desde la periferia el paisaje no es tan verde como sería en otras comunas con mayores ingresos, mirando hacia afuera para ubicarse y saber cuánto falta para llegar a su destino dedicando el tiempo para leer o bien escuchar música. Con lo anterior se reconoce que el tiempo de traslado no es “tiempo muerto”, ya que como lo expone Jirón *“on public transport, people are required to see, smell, listen, or even touch another”* (Jirón, 2009: 129) siendo que el tiempo de viaje no se obvian dichas sensibilidades y que en muchas ocasiones es útil para realizar actividades pero se entrapa muchas veces con las dificultades que genera el viajar en el transporte público por la congestión del mismo.

Otro de los días que utiliza la micro se ve en la problemática del deseo versus la realidad, debido a que él decide esperar una micro “oruga” debido al tamaño, pero que gracias a la mala frecuencia de las micros tiene que modificar su actuar y tomar lo que pasa primero ya que el tiempo pasa y se debe cumplir con los horarios de la Universidad.

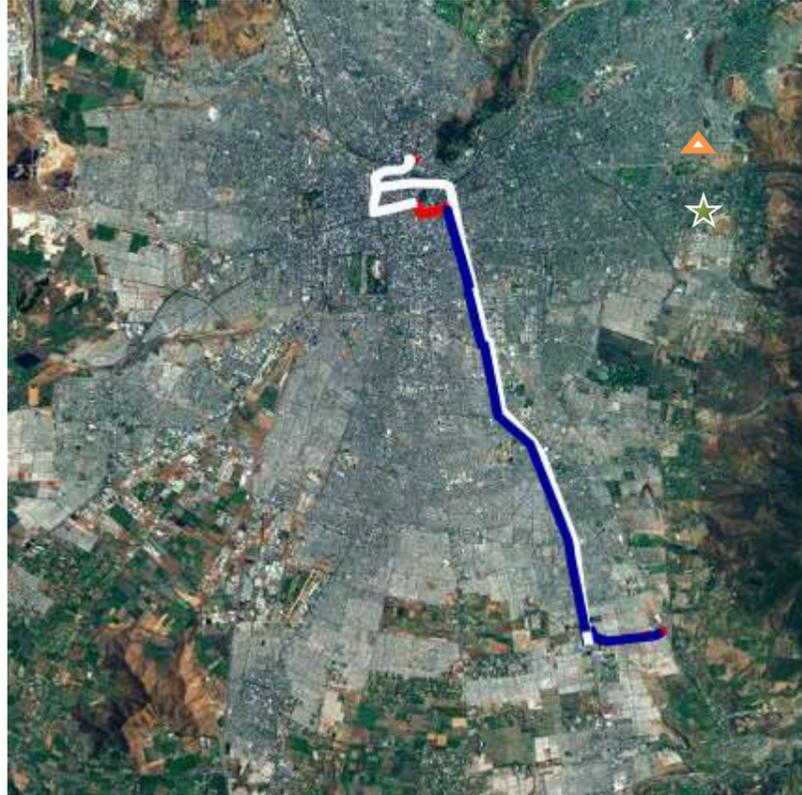
A su vez, la rapidez en este mundo tan veloz se prima la velocidad como bien se exponía con el medio de transporte pero también al momento de caminar y llegar a la Universidad, viajando por General Jofré que es la avenida más directa pero sumándole a esto ir por la sombra para escapar del calor tan agobiante que se está viviendo en el mes de noviembre de 2012.

Es interesante destacar que cuando Joaquín tiene que viajar en metro, los comportamientos claramente son distintos al igual que la forma de desenvolverse, es decir, no le molesta andar con el tumulto de gente, quizás porque no puede desprenderse de ellos, menos en hora punta. También hay que mencionar que al no estar con el carrito con la fruta, hay mayor libertad para moverse y para posicionarse en el medio de transporte. Junto con esto, el lugar donde ubica Joaquín tiene una funcionalidad, pues como expone él, al momento de ubicarse en el andén lo hace “porque calculé, para salir justo al

cambio de andén” lo que refleja un sentimiento de optimizar el tiempo en un mundo que si no se está a la par te puede dejar de lado, tomando fuerza la frase “el tiempo es oro”. Otro elemento interesante, es que Joaquín realiza una acción que no es muy frecuente en los usuarios del metro, que es utilizar la escalera en contraposición de la escalera mecánica que significa un mínimo esfuerzo.

Para concluir el viaje realizado por Joaquín, se repiten ciertas pautas culturales que predominan en el mundo, como es la velocidad y el aprovechamiento del tiempo, además, se respalda la idea que el ir de un lugar a otro supera la idea del traslado, ya que se reconoce que el tiempo que transcurre durante el viaje no es tiempo perdido, siendo utilizado tanto para realizar actividades propias de la Universidad (como es leer), escuchar música o incluso preparar la indumentaria para vender las frutas picadas, ya que Joaquín realiza el cartel para sus productos.

Imagen 10: Trayecto de Joaquín Ida y Regreso



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

Escala 1:288.895

Simbología Trayecto Ida

Trayecto en Metro

Trayectos caminata

Trayecto Transantiago

Paraderos Transantiago

Estaciones de Metro

Casa

Universidad

**Notas:**

- Color azul representa el trayecto de ida y regreso que realiza en transporte público. Las calles por las cuales usa transporte público son: Las Nieves, Gabriela Oriente hasta Av. Concha y Toro, Av. Vicuña Mackenna y Curicó.
- Las calles por las cuales realiza el trayecto a pie son: Vicuña Mackenna, General Jofré. No tiene no tener estacionamiento implica estacionar el día 26 en General Jofré, llegando directamente hasta la calle Lira y para retomar la ruta cotidiana.



Tabla 19: Total de distancias recorridas por un día, considerado (ida y regreso)

Total	Longitud trayecto en Transantiago (km)	Longitud trayecto a pie (km)	Total km
Ida	19,03	1,12	20,15
Regreso	17,87	1,22	19,09
Total (ida y regreso)	36,9	2,34	<b>39,24</b>

Fuente: Sistema de medición de <http://www.geosur.info>.  
Adaptación propia.

Tabla 20: Total de distancias recorridas (ida y regreso)

Total	Longitud trayecto en Transantiago (km)	Longitud trayecto a pie (km)	Variación trayecto a pie (km)	Variación Metro (km)	Total km
Ida	38,06	3,36	1,04	23,23	65,69
Regreso	53,61	3,66	-	-	57,27
Total (ida y regreso)	91,67	7,02	1,04	23,23	<b>122,96</b>

Fuente: Sistema de medición de <http://www.geosur.info>. Adaptación propia.

Tabla 21: Dimensión temporal, noviembre 2012

Día del seguimiento	Tiempo total del trayecto (en minutos)
<b>Promedio ida</b>	80
<b>Promedio regreso</b>	70
<b>Promedio Total</b>	<b>75</b>

Fuente: Elaboración propia.

Existen variaciones a la hora de realizar el trayecto de ida y regreso de Joaquín, los cuales se pueden resumir en los siguientes puntos:

- No existe variación en aumento o disminución de longitud recorrida, ya que el trayecto suele ser habitual. De hecho, al realizar el trayecto en micro o en metro, la distancia es similar y solamente tiene variaciones al caminar desde la estación parque Bustamante a la Casa Central de la Universidad.
- Al vivir en una comuna suburbana y distante del centro de Santiago, la longitud es más extensa. Por lo cual, la longitud tiene relación con el tiempo empleado para desplazarse, utilizando aproximadamente 2 horas y 30 minutos diarios para desplazarse.
- Pese a que la distancia es extensa, la infraestructura vial, con el desarrollo de corredores de vías exclusiva de buses del Transantiago en Av.

Vicuña Mackenna y en menor medida en Av. Concha y Toro, los desplazamientos son más expeditos, considerando la alta afluencia de público en las horas punta.

A modo de aproximación la distancia recorrida en tres días de seguimiento representa un viaje (sólo de ida) a la ciudad de San Fernando, ubicada al sur de Rancagua.

#### 4. Seguimiento Catalina

Hoy en día, es un hecho que con el paso del tiempo tanto ciudades, regiones, comunidades y personas, se amoldan o adaptan a los distintos cambios que se generan en su entorno, creando un lazo con sus distintos denominadores comunes. Ya que *“las personas no solo residen en las ciudades, sino que también trabajan, se desplazan y usan el espacio público diariamente”* (Rodríguez, 2008a: 50). Sumado a que la sociedad vive en un constante circuito que puede ser muchas veces rutinario, creando una identidad propia con ciertos lugares y objetos.

A continuación se presenta una observación, descripción y análisis de un sujeto al cual se le realizó un seguimiento de varios días, indagando sobre las distintas situaciones que debe enfrentar a diario para ir y venir de un lugar en específico (en este caso, desde su casa a la Universidad y viceversa), captando de esta forma todas las situaciones que la persona vive a diario en sus distintos trayectos.

El integrante elegido análisis vive en la ciudad de Santiago, específicamente en la comuna de Providencia, una de las comunas que agrupa a una población de estratos medios y altos; consolidándose de tal forma que concentra una gran cantidad de edificios comerciales, residenciales, servicios públicos y privados, Universidades y áreas verdes, entre otros. De hecho, la comuna es una de las que presenta un IDH (Índice de Desarrollo Humano) más elevado a nivel regional y nacional (De Mattos, 2004)

La persona en cuestión, posee un automóvil con el que se traslada a diario hacia la Universidad, el cual permite acceder a distintas áreas funcionales de la ciudad. Además, entrega una visión totalmente distinta a los otros seguimientos, ya que escapa a la regla general de desplazamientos realizados por la comunidad estudiantil de quienes lo realizan en transporte público, puesto que de todas las personas encuestadas, solamente el 3% realiza el trayecto en automóvil.

Para tener un automóvil, se deben considerar todos los gastos que esto implica (mantención, uso<sup>21</sup>, revisiones técnicas, permisos de circulación, entre otros), sumado a que un gran porcentaje de los estudiantes en Pedagogía en Historia y Geografía, no dispone de los recursos para obtener y trasladarse en un automóvil.

### **Día 1: ida, lunes 19 de noviembre**

Catalina tiene 19 años, va en segundo año de Universidad<sup>22</sup> y cursa la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía. Hace un año y nueve meses que aprendió a manejar, ocupando en una primera instancia el auto de la madre, el que posteriormente recibió de regalo. A partir del segundo semestre del primer año, empezó a realizar el trayecto en automóvil desde su residencia hasta la Universidad, y viceversa. En el presente semestre tiene tres días con horarios distintos de clase, lo que permite describir y analizar las distintas variables del trayecto realizado a distintas horas del día.

Son las 9:15 am del día lunes 19 de noviembre de 2012, es el primer día de seguimiento. El punto de reunión es en la intersección de las calles Galvarino Gallardo con avenida Pedro de Valdivia, en la comuna de Providencia, entre las 9:20 am y 9:30 am (hora previamente acordada), siendo el punto donde se encuentra la Universidad Autónoma, lo que permite establecer un lugar con identidad de orientación del trayecto. Sobre las calles en cuestión, se destaca la avenida Pedro de Valdivia, la cual es una de las principales arterias que conecta la comuna con el sector sur de la capital, concentrando gran tráfico vehicular. Por otro lado, la calle Galvarino Gallardo, es una calle local, no posee

---

<sup>21</sup> En la encuesta realizada mencionó Catalina que gasta 15.000 pesos en bencina. También se debe sumar los costos de mantención y el costo de estacionamiento el cual no fue mencionado.

<sup>22</sup> A pesar de compartir la misma carrera, no nos conocíamos con anterioridad.

recorridos de transporte público que circulen por ella, es de corta extensión y el tránsito vehicular es reducido. También, es importante mencionar que la hora acordada se estableció a raíz de que los días lunes se traslada temprano a la Universidad para estudiar entre las 10:00 am y 11:20 am.

Son las 9:28 am, Catalina está en el automóvil, trae puestos unos lentes de sol y viste con una tenida oscura. En el asiento del copiloto (a los pies), se encuentra su bolso. Antes de doblar desde Galvarino Gallardo hacia Pedro de Valdivia, comenta que pondrá el aire acondicionado porque siente calor. Mientras bajaba la temperatura del automóvil, empezó a buscar entre sus pertenencias un objeto y comenta: “*creo que no traje el Ipod*”, ya que por lo general suele escuchar música por las mañanas mientras se desplaza a la Universidad. Catalina me explica que conecta el *Ipod* para escuchar música, permitiendo que su viaje sea más ameno.

Catalina realiza todos los días el mismo trayecto, puesto que es más rápido que en transporte público; sin embargo, las variantes en los traslados existen, ya que dependen principalmente del tráfico vehicular. Por lo general, el tránsito vehicular es mayor durante la mañana y tarde, esto debido a la cantidad de trabajadores y estudiantes que salen de sus hogares entre las 7:00 am – 9:30 am aproximadamente; para volver a sus residencias entre 17:00 – 18:30 hrs. Esto se puede comparar con el transporte público, especialmente con el Metro, donde existe un incremento de la tarifa al usar el transporte público en “horario punta”<sup>23</sup>.

El vehículo se dirige por Av. Pedro de Valdivia hasta llegar a Av. Francisco Bilbao. Estas avenidas poseen más de dos pistas, óptimas para la gran cantidad de tránsito vehicular y transporte público; se acompañan por una gran variedad de edificios en altura y áreas verdes.

---

<sup>23</sup> El horario punta posee dos bloques entre lunes y viernes, debido a que son las horas con mayor afluencia de público. El primer horario es en la mañana desde 07:00 a 08:59 y en la tarde desde 18:00 a 19:59. Cobrando actualmente \$ 670 pesos. Para mayor información: <http://www.metrosantiago.cl/guia-viajero/tarifas>

Al doblar desde Av. Pedro de Valdivia a Av. Francisco Bilbao, me menciona que se sentía mal de salud, con bastante dolor de cabeza y un poco de fiebre; y que quizás no sería posible realizar el seguimiento en la tarde<sup>24</sup>.

Mientras maneja, muy atenta al volante, explica algunas cosas que realiza durante el viaje. Entre ellas, que la ruta empleada para realizar el trayecto – tanto ida como de regreso- se encuentra por lo general expedita, pero que a veces se encuentra con gran congestión vehicular, demorando más de lo normal. Además, me comenta que durante los tacos aprovecha de revisar las redes sociales o escuchar música, ya que estudiar es prácticamente imposible al ir manejando. Por otro lado, al estar atenta al volante, solamente se puede fijar en algunos elementos al estar detenida en un semáforo o en algún atochamiento.

Por otro lado, la infraestructura vial se encuentra en muy buen estado, sin baches u hoyos que perjudiquen la movilidad y desplazamiento por la ciudad. Catalina maneja con bastante prudencia, sin embargo varias veces no respeta las normas del tránsito, ya que me señala que suele contestar el celular, pero que previene alrededor la presencia policial.

Catalina se desplaza por la avenida Francisco Bilbao. Al costado izquierdo<sup>25</sup> se aprecia la Plaza Inés de Suárez, uno de los puntos que permite orientar el trayecto. A partir del cruce de la avenida Vicuña Mackenna, la avenida Francisco Bilbao cambia de nombre a calle Curicó. En dicha calle me comenta: *“ahora verás lo más complicado de venir en auto”*, esto debido a que cuesta bastante encontrar un lugar para poder estacionar (es otra de las razones del por qué llega temprano a la Universidad, siendo que tiene clases a las 11:30 am).

Al llegar a la intersección entre las calles Curicó con Carmen, dobla por ésta última hacia el Sur, e inmediatamente dobla hacia el Este por General Jofré, en búsqueda de estacionamientos. *“Es casi imposible encontrar un estacionamiento después de las 10:00 am cerca de la Universidad”*, me señala. También me explica que cuando no encuentra estacionamiento en la calle

---

<sup>24</sup> Como se mencionó anteriormente se encontraba enferma en el trayecto de ida, tuvo que asistir al médico y estuvo con licencia durante 3 días se debió reprogramar los seguimientos.

<sup>25</sup> Según sentido de marcha del auto en dirección oriente a poniente.

General Jofré, se dirige a la calle Marín, pero a veces debe dar varias vueltas a la manzana para poder encontrar un estacionamiento. No encontró estacionamiento en la calle General Jofré, por lo que tuvo que doblar por la calle Vichuquén, para dirigirse hacia Marín<sup>26</sup>. En Marín, calle donde suele estacionar el automóvil, Catalina alude que existe una persona que cuida los autos y que también realiza lavado de automóviles.

Al llegar a la calle Marín, esquina Carmen, logra encontrar un estacionamiento. Son las 9:44 am y ella se debe dirigir a la sede San Isidro. Al bajarse del automóvil camina por la calle Carmen hacia Santa Isabel. En este trayecto mira constantemente las construcciones de edificios que se realizan en el sector, al llegar desde Santa Isabel hasta San Isidro ingresa a la Universidad y se despide a las 9:52 am, advirtiéndome que el próximo seguimiento de la tarde, dependerá de su estado de salud.

El mismo día a las 15:00 horas, me avisa mediante una llamada telefónica que no se podrá realizar el seguimiento y agrega que mediante un correo electrónico se reprogramarán los seguimientos.

Tiempo del trayecto: 24 minutos.

#### **Día 1: regreso, día lunes 26 de noviembre<sup>27</sup>**

Cuando son las 16:51 horas, Catalina se encuentra a las afueras de la sede universitaria de calle Carmen, es acompañada por cuatro compañeros, al llegar a la calle Marín se despide de sus compañeros y camina hasta llegar al automóvil, mencionándome que se encuentra muy cansada.

Catalina me dice que debe esperar al hombre que cuida el auto, son las 17:00 horas, mientras se coloca el cinturón de seguridad y a diferencia de lo ocurrido durante la mañana, el bolso es dejado en el asiento trasero. *“Está muy caliente acá, prenderé el aire acondicionado”*, me señala. Mientras tanto, Catalina toma la billetera donde saca algunas monedas y le pasa al cuidador, con lo que menciona *“esto es de la semana anterior y de hoy”*, ya que no le había pagado

---

<sup>26</sup> Para una mejor orientación y comprensión ver figura de ida.

<sup>27</sup> El día lunes 19 se reprogramó el seguimiento de regreso para el 26 de noviembre.

la semana pasada, pero menciona que de todas formas siempre cancela al señor que cuida el auto.

Dobla hacia calle Carmen, e inmediatamente dobla por la calle Victoria hasta calle Lira. En este sector me explica que los tres principales puntos que orientan el traslado son: la Posta Central, la Clínica Las Lilas y la bomba de bencina COPEC, que se encuentra a un minuto aproximado de la residencia.

Al doblar hacia la calle Lira se encuentra con una pequeña congestión vehicular. Ante esto Catalina revisa las redes sociales. Con esto descuida lo que ocurre alrededor de ella, centrando la atención en el dispositivo móvil y no en la conducción, los demás autos avanzan y ella se queda mirando el celular, retomando la marcha con posterioridad a los demás autos.

En seguida dobla desde la calle Lira a la calle Diagonal Paraguay (que posteriormente cambia de nombre a: calle Rancagua, Alférez Real y avenida Pocuro, en la comuna de Providencia). Catalina sigue atenta a las actualizaciones de las redes sociales.

Catalina me comenta que hace un año con nueve meses comenzó a manejar, hizo el respectivo curso para aprender a conducir, descubriendo con ello las ventajas que posee el automóvil. Entre ellas, me explica que su automóvil tiene una caja automática de cambios, un detalle que no se apreció durante el primer seguimiento, lo que hace que no tenga que estar realizando cambios durante la marcha y sea más fácil para manejar.

Al pasar por el segundo punto de referencia, Plaza Inés de Suárez, en la avenida Pocuro, se visualiza que se está a pocos metros para llegar a avenida Pedro de Valdivia. A diferencia de lo ocurrido en la mañana, durante la tarde se apreció una mayor congestión vehicular, por lo tanto efectúa una llamada telefónica, y tal como me mencionó en el primer seguimiento, se fijó que no hubiese ningún carabinero cerca para realizar la llamada.

Al llegar a la avenida Pedro de Valdivia dobla por la calle Mar del Plata, ya que desde avenida Pedro de Valdivia no puede doblar a calle Galvarino Gallardo, debido a que la última calle tiene un sentido contrario. Esto produce que se

deba transitar por las calles Mar del Plata, avenida Ricardo Lyon, avenida Eliodoro Yáñez, Marchant Pereira; y finalmente, la calle Galvarino Gallardo <sup>28</sup>, lugar en el cual se encuentra su residencia. Esta desviación es obligatoria en el trayecto de Catalina, comentándome que es la vía más rápida para llegar a su departamento.

En la avenida Eliodoro Yáñez se encuentra el tercer punto, la bomba de bencina COPEC, con lo que me indica que se encuentra ad portas de llegar a su residencia. Llega al edificio a las 17:10 horas, coloca el automóvil frente al portón y espera que se abra para poder ingresar. Catalina desabrocha su cinturón de seguridad y se despide.

Tiempo del trayecto: 19 minutos

### **Día 2: ida, viernes 23 de noviembre**

Catalina me llama con 10 minutos de anticipación, al igual que el día lunes 19 de noviembre. El punto de encuentro es en la misma esquina del día lunes (Calle Galvarino Gallardo, esquina Pedro de Valdivia). Son las 09:32 horas y una vez en el auto, Catalina me saluda cordialmente, se pone el cinturón de seguridad, y me menciona que no lleva el *Ipod*, siendo que por lo general lo suele usar mientras se traslada en el automóvil. Al igual que el viaje del día lunes, ella tiene el bolso en el mismo lugar, en el sector del copiloto (a los pies).

Catalina, reconoce que muy pocas veces, durante el presente año, realiza el trayecto en metro (la estación más cercana –Pedro de Valdivia- queda a 10 minutos caminando del departamento). Me Cuenta que trata de evitar este viaje porque siente una gran inseguridad e incomodidad, ya que por lo general los transportes públicos van saturados y muchas veces se filtran delincuentes. También esta inseguridad que me señala, se debe a que dos veces han intentado robarle la billetera, siendo advertida por los mismos usuarios.

Menciona que uno de los principales problemas a los que están expuestos los estudiantes es la poca preocupación con su entorno, ya que muchos de ellos ocupan sus tiempos de traslado en leer o estudiar, descuidando sus artículos

---

<sup>28</sup> Ver figura del día dos de seguimiento para una mejor comprensión y orientación.

personales, y por lo tanto es más fácil para los delincuentes robar las pertenencias de los estudiantes.

Señala que otra desventaja del transporte público, es el calor y la gran aglomeración del metro, los que le producen una intensa jaqueca durante el día. Ante esto, añade que prefiere el automóvil, pese a que hay momentos en que las calles tienen gran congestión vehicular, pero no cambia la comodidad del auto, ya que puede ir plácidamente sentada, escuchando la música que ella prefiere, con el volumen que ella considera adecuado, y sin que nadie le grite porque le pisó un pie a alguien.

Cabe mencionar que realiza el mismo recorrido que el día lunes hasta la calle Marín, pero tal como mencionó el primer día, es complicado encontrar estacionamientos, y en la calle que suele estacionar no encuentra un espacio disponible. Dobla por la calle Carmen hasta Victoria y me dice que volverá a ver si encuentra estacionamiento. Debe hacerlo rápido puesto que tiene una exposición en la Universidad y no quiere llegar tarde.

Al pasar por fuera de la Universidad, justo en la esquina entre General Jofré con calle Tocornal, Catalina encuentra un lugar para estacionar. Me indica que verá si el auto cabe en la esquina y que no quiere tapar el grifo, ya que podrían pasarle un parte por estar mal estacionada. Sin embargo, al estar poco tiempo en la Universidad, me comenta que no le importa que sea infraccionada, porque prefiere la comodidad antes de dejar el auto en un lugar donde pueda sufrir algún tipo de daño.

Finalmente, estaciona el auto sin dificultad y saca el bolso que se encuentra en el asiento del copiloto. Ya son las 9:52 am y se dirige a la sede central de la casa de estudios, principalmente al casino para esperar el ingreso a clases.

Tiempo del trayecto: 20 minutos.

## **Día 2: regreso, viernes 23 de noviembre**

Catalina sale de clases a las 12:50 del día y se queda conversando con el grupo de compañeros sobre los trabajos que deben realizar. Esto, debido a que

es fin de semestre, por lo tanto aumenta las responsabilidades entre los estudiantes.

En el patio central de la Universidad, menciona que se encuentra muy cansada y que tiene bastante hambre. Esto, debido a que es una hora que por lo general los estudiantes ocupan para almorzar.

Catalina ingresa al auto, el cual se encuentra muy caluroso, porque está estacionado en un sector que no posee sombra, deja la mochila en el asiento trasero y pone el aire acondicionado, bajando considerablemente la temperatura al interior del automóvil.

Al detenerse en el semáforo de Diagonal Paraguay con Portugal, menciona que a veces suele llevar a un compañero que vive en la comuna de La Reina, al cual lo traslada hasta Antonio Varas, pero que son muy pocas las veces durante el año, ya que no tienen los mismos horarios. Por otro lado, me comenta una variante negativa al buscar estacionamiento. Esto se debe a que existen edificios en construcción en la calle Marín, el cual deja elementos que interrumpen u obstruyen la libre circulación tanto vehicular como peatonal, sumado a los piropos de los obreros que la incomodan.

También me habla sobre la impresión que tuvieron los compañeros al saber que ella realizaba el trayecto en auto. Ya que las primeras veces que realizó el trayecto en auto nunca lo estacionaba cerca de la Universidad, de este modo evitaba los posibles comentarios de sus compañeros. Catalina me explica que la principal razón de dejar el auto alejado es para que no recibir bromas por parte de sus compañeros, ya que al término de cada jornada, sus amigos se dirigían al metro, y ella en cambio optaba por otra ruta. Un día al no encontrar estacionamiento (2011), tuvo que estacionar el auto a las afueras de la Universidad y fue vista por varios compañeros, lo que significó algunas bromas al ser la única persona de primer año de Pedagogía en Historia y Geografía que poseía automóvil propio.

Finalmente se llega al último punto de referencia –la bomba de bencina COPEC- en Eliodoro Yáñez. Catalina se encuentra con un camión blanco estacionado justo antes de doblar, por lo que se tiene que cambiar a la segunda

pista para ingresar a la calle Marchant Pereira. Con esto está a segundos de llegar al condominio donde reside, llegando a las 13:44 horas.

Tiempo del trayecto: 23 minutos.

### **Día 3: ida, jueves 29 de noviembre**

Cuando son las 9:05 am, Catalina comienza a sacar el auto del estacionamiento. A diferencia de los otros días, el encuentro es más temprano, debido a que debe estudiar en la Universidad, ya que se encuentra ante las últimas pruebas y exposiciones. Como ha sido habitual, se coloca el cinturón de seguridad y conecta el *Ipod* al automóvil, mencionándome que se encuentra bastante cansada por ser fin de año.

Al ser rutinario el trayecto, se crea un mapa mental que hace que no se fije en el entorno al manejar, ya que conoce “de memoria” el trayecto. El recorrido es el mismo de ida de los dos días anteriores, y me menciona que la mayor ventaja del recorrido es que vive relativamente cerca de la Universidad, destinando aproximadamente 40 minutos diarios entre el desplazamiento tanto de ida como de regreso.

Al llegar a la calle Marín, se estaciona entre calle Tocornal y Carmen, donde suele dejar el vehículo y caminamos cerca de 7 minutos hasta llegar a la sede de San Isidro (9:26 am). Lugar donde estudiará para la exposición que tiene a las 10:00 am.

Tiempo del trayecto: 21 minutos.

### **Día 3: regreso, jueves 29 de noviembre**

Son las 11:30 horas del día, Catalina se encuentra a las afueras de la sede universitaria calle Carmen. Salió hace 10 minutos de clase y está acompañada de un grupo de amigos. El día está nublado, incluso ha caído llovizna durante la madrugada y parte de lo que ha sido el día.

Esta vez no va sola, la acompaña una amiga. Una vez que caminamos alrededor de 5 minutos hasta el estacionamiento, nos subimos al auto. La dinámica es la misma al resto de los días. Sin embargo, hoy no prende el aire

acondicionado ya que el día está bastante frío. Catalina conversa con su amiga sobre lo que harán después de llegar al departamento.

Son las 11:39 horas, y comenzamos el trayecto hacia su departamento. Salimos desde la calle Marín y dobla por Carmen. La calle se ve bastante despejada. No se aprecia gente caminando, salvo un edificio en la calle Diagonal Paraguay donde se encuentra un grupo protestando. No prestamos atención ni comentamos dicha situación. Seguimos conversando, mientras nos dirigimos por avenida Pocuro hacia su departamento.

El tránsito ahora ya es mucho más fluido, como también la cantidad de personas que deambula por la ciudad. Aparecen los buses del Transantiago, colectivos y autos particulares. Catalina deja un poco de lado la conversación con su amiga ya que debe estar más atenta al tránsito porque nos comenta que le asusta conducir cerca de los buses del transporte público, ya que por lo general son bastante agresivos a la hora de conducir. Incluso en un momento se molesta porque ve como a otro auto que va delante de acerca ella, se le acerca una micro de forma muy imprudente. A pesar de lo anterior, el camino continúa sin mayores preocupaciones.

Son las 11:54 del día y se avista el último punto de referencia de Catalina. Es la bomba de bencina COPEC, ubicada en la avenida Eliodoro Yáñez. Esto indica que está a segundos de llegar a su destino. Su hogar.

Tiempo del trayecto: 20 minutos.

#### 4.1. Análisis del seguimiento de Catalina

El automóvil se convierte en un lugar móvil que permite el reconocimiento e identidad de cada persona, ya que *“el automóvil ocupa un lugar central en las prácticas sociales a través de las cuales se construyen una serie de categorías clave como el estatus social, la estética, el poder, etc.”* (Ureta, 2009: 75). Además, el acceso a tener un automóvil adquiere relevancia en la movilidad por la ciudad, ya que la posesión de un auto en el presente caso, se encuentra ligada a una persona que proviene del quintil de ingreso medio-alto, por lo que no tiene que optar a un crédito para adquirir un bien. Lo que lleva a que la distancia y trayecto recorrida sea más cómoda al ser realizada en automóvil,

puesto que no involucra los tiempos de espera que se producen con el servicio de transporte público.

Por otro lado, la categoría de lugar que más identifica Catalina durante el trayecto son las infraestructuras que brindan un servicio a la comunidad, como lo son: la Posta Central, Clínica Las Lilas, COPEC y Parque Inés de Suarez.

A diferencia de los otros seguimientos realizados, se pudieron observar distintas variables en torno a la movilidad urbana cotidiana. Los tiempos de su viaje tienen principal relación con los ejes que articulan el trayecto, siendo esta experiencia capaz de reconocer aquellas calles para encontrar un estacionamiento, involucrando: analizar los distintos lugares en los cuales puede estacionar, los tiempos que puede demorar encontrar un estacionamiento, a la distancia que debe caminar desde el estacionamiento hasta las tres sedes universitarias donde tiene clases, entre otros.

Los esquemas mentales que configuran la experiencia por transitar en la ciudad *“no son homogéneas; (...) se viven de manera diferenciada por hombres y mujeres”* (Jirón, 2007: 174), como en este caso, donde una conductora experimenta de manera distinta la movilidad cotidiana urbana por la ciudad, donde ella es capaz de crear un esquema espacial, identificando ciertos lugares de proximidad como el *“resultado de la experiencia individual, de forma que el esquema es susceptible de sufrir cambios continuos conforme se vaya desarrollando la experiencia”* (Harvey, 2007: 30). Estos cambios que menciona Harvey (2007) se pueden evidenciar al momento en que Catalina busca y escoge el lugar donde estacionará el vehículo.

Tener un automóvil impone una barrera cultural y social con los demás estudiantes de la carrera en cuestión. Esta barrera genera discriminación entre sus compañeros, ya que las constantes burlas generaron en Catalina una consecuencia social, llevándola a cambiar su grupo de “amigos”.

La elección de Catalina por el automóvil con respecto al Metro, se debe a una experiencia previa, donde estuvo a punto de ser asaltada en dos ocasiones. Esto lleva a plantear una variable individual, la del temor *“que (...) expresa una percepción de desconfianza y de amenaza frente – a una persona que posee*

rasgos determinados, lo que lleva a percibir- *a un 'otro' ajeno*" (Dammert, 2004: 89). Por lo mismo, esto lleva a Catalina a privilegiar el automóvil, como un lugar que entrega protección y otorga más libertad en el contexto urbano, pese a estar expuesta a otros riesgos que existen al manejar por la ciudad.

Otro factor importante debido al crecimiento urbano, son los trabajos en la vía pública. Estos trabajos son principalmente la construcción de edificios y arreglos de la infraestructura vial que producen gran congestión en las calles.

Además del crecimiento urbano de la ciudad de Santiago, también aumenta el parque automotriz, y con ello la contaminación que se genera. De hecho, cuando la situación ambiental se torna crítica, el Ministerio de Salud designa pre-emergencia o emergencia ambiental, prohibiendo el uso de automóviles con sello verde y rojo. Catalina posee un auto con sello verde, por lo que tiene menos probabilidad de tener restricción, cuando sus números han sido anunciados para no transitar (pre-emergencia ambiental), no ha tenido clases, por lo tanto no debe desplazarse en el vehículo hacia la Universidad u otro lado.

Finalmente, la movilidad que realiza Catalina por medio de su automóvil, le permite organizar diariamente sus actividades con mayor libertad, ya que a diferencia del transporte público, puede desplazarse con mayor independencia por la ciudad, pese a que *"la velocidad media del transporte en superficie, en nuestras ciudades, es cada día menor"* (Rueda, 2002: 4), debido al incremento del parque automotriz, sobre todo durante los últimos veinte años.

Tabla 22: Dimensión temporal, noviembre 2012

<b>Día del seguimiento</b>	<b>Tiempo total del trayecto (en minutos)</b>
<b><i>Promedio ida</i></b>	22
<b><i>Promedio regreso</i></b>	21
<b>Promedio Total</b>	<b>22</b>

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 23: Distancias recorridas, trayecto de Ida

Ida	Longitud trayecto en auto (km)	Longitud trayecto a pie (km)	Total (km)
Día 1	5,05	0,47	5,52
Día 2	6,33	0,03	6,36
Día 3	5,04	0,44	5,48
<b>Total Ida</b>	<b>16,42</b>	<b>0,94</b>	<b>17,36</b>

Fuente: Sistema de medición de <http://www.geosur.info>. Adaptación propia.

Tabla 24: Distancias recorridas, trayecto de Regreso

Regreso	Longitud trayecto en auto (km)	Longitud trayecto a pie (km)	Total (km)
Día 1	5,40	0,70	6,1
Día 2	5,80	0,03	5,83
Día 3	5,43	0,44	5,87
<b>Total Regreso</b>	<b>16,63</b>	<b>1,17</b>	<b>17,8</b>

Fuente: Sistema de medición de <http://www.geosur.info>. Adaptación propia.

Tabla 25: Total de distancias recorridas (Ida y Regreso)

Total	Longitud trayecto en auto (km)	Longitud trayecto a pie (km)	Total (km)
Ida	16,42	0,94	17,36
Regreso	16,63	1,17	17,8
<b>Total (Ida y Regreso)</b>	<b>33,05</b>	<b>2,11</b>	<b>35,16</b>

Fuente: Sistema de medición de <http://www.geosur.info>. Adaptación propia.

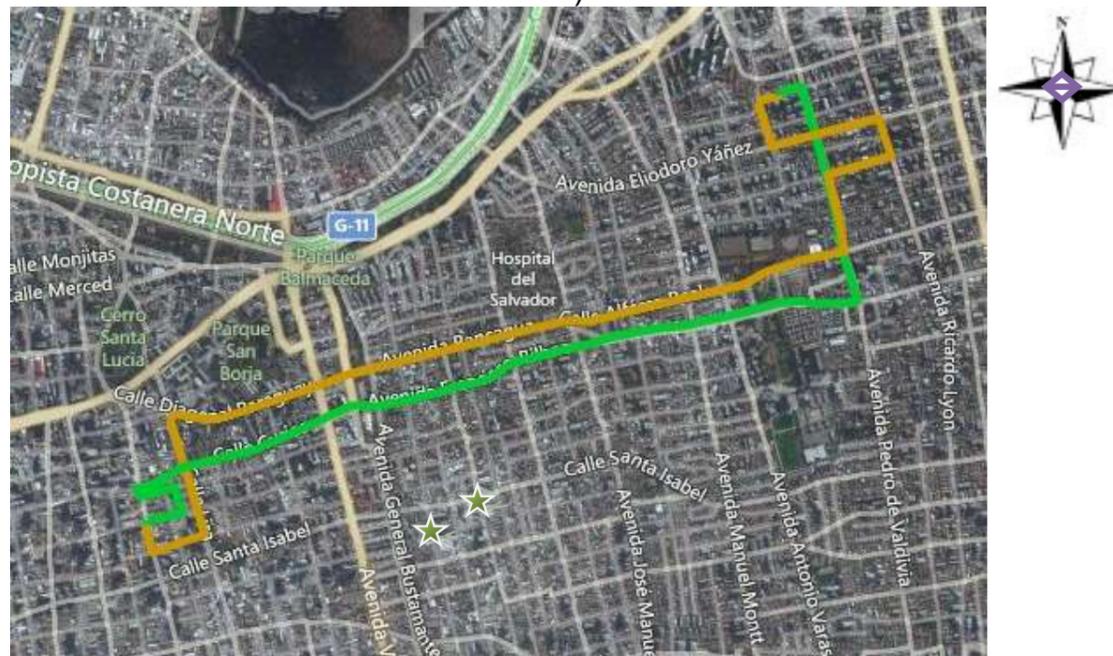
Existen pequeñas variaciones a la hora de realizar el trayecto entre ida y regreso de Catalina, los cuales se pueden resumir en los siguientes puntos:

- En la ida deja el auto relativamente cerca de la sede que tiene clases, por lo que camina menos, considerando que en las tardes sale desde la sede San Isidro y se debe dirigir al lugar que tiene estacionado el auto.
- La distancia es mayor al momento de realizar el viaje de regreso a su casa, esto se debe principalmente porque tiene un desvío obligatorio al transitar por Av. Pedro de Valdivia, Mar del Plata, Av. Lyon, Av. Eliodoro Yáñez, Marchant Pereira, Galvarino Gallardo. Sin embargo, también en las mañanas sufre variaciones dependiendo de la disponibilidad de estacionamientos, lo que hace recorrer más metros por la ciudad.

- La distancia recorrida tanto ida como regreso presenta variaciones respecto a los tiempos de traslado. En el trayecto de ida ocupa más tiempo que en el de regreso, siendo que los tramos son más cortos. Esto se debe a la congestión vehicular, sumado al hecho de encontrar estacionamientos. Sin embargo, la variación es mínima y el total de tiempo de trayecto tanto ida como regreso da un promedio de 21 minutos.

- En el presente seguimiento, la distancia al no encontrar un estacionamiento es de aproximadamente unos 880 metros. Sin embargo, Catalina reconoce que existen días donde debe recorrer más de una vuelta a la manzana para poder estacionar, lo que implicaría un aumento en la distancia y tiempo de traslado.

Imagen 13: Trayecto de Catalina en automóvil (Casa – Universidad y viceversa)



Fuente: Esri, 2011, adaptación propia.

Simbología

	Trayecto de Ida
	Trayecto de Regreso
★	Universidad
◊	Hogar

Notas:

- Color azul representa el trayecto de ida, el cual va desde la parte superior derecha hacia la parte inferior izquierda.
- Las calles por las cuales transita son: Galvarino Gallardo, Av. Pedro de Valdivia, Av. Francisco Bilbao, Curicó, Carmen, General Jofré, Vichuquén y Marín.
- Las variaciones al no tener estacionamiento implica transitar desde Marín por: San Isidro, Santa Victoria, Lira, Curicó, Carmen, General Jofré.
- Los lugares de estacionamiento son la calle Marín, esquina Carmen (día uno y tres) y General Jofré (día dos).
- Escala: 1: 36.122



## PROPUESTA PEDAGOGICA

La necesidad de complementar la labor investigativa con la pedagógica se hace urgente en la formación y en la práctica de los docentes que egresan de la UCSH. Con el objetivo de cumplir dicha meta, se pretende acercar la presente investigación a las aulas.

En aspectos formales esta propuesta educativa se resume en la planificación de una unidad pedagógica coherente con los objetivos de estudio que se trabajan en esta investigación, pero que también puede ser aplicada de manera transversal a otros subsectores de aprendizajes y en diferentes niveles educativos.

La unidad pedagógica se configura en cuatro clases de dos horas pedagógicas cada una, en las cuales se trabajan los siguientes temas: desarrollo de las ciudades, dinámicas de la vida urbana, migraciones campo-ciudad y construcción del espacio.

La finalidad de trabajar estos temas en las aulas es ligarlos con el fenómeno de la movilidad cotidiana que enfrentan a diario nuestros estudiantes, así como también todos los actores de la sociedad. Es de suma importancia dar espacios en las aulas para implementar nuevos contenidos a enseñar que no están estipulados en el currículum nacional, en este sentido se entiende que *“la adquisición de la valiosa cultura académica debe ser siempre un proceso de reconstrucción y no simplemente de yuxtaposición. Es necesario provocar en el alumno/a la conciencia de las insuficiencias de sus esquemas habituales y el valor potencial de nuevas formas e instrumentos de análisis de la realidad plural”* (Sacristán y Pérez Gómez; 2000: 74). Por ende, esta propuesta educativa pretende unir aquellos contenidos que se encuentran en el currículum nacional, con los que se entregan en esta investigación, sumando las experiencias previas de los estudiantes, para dar forma a una construcción del contenido que refiera a las necesidades de los estudiantes y de los profesores, cumpliendo con los estándares educativos alojados en los programas de estudios.

Tener una visión más flexible de la construcción de contenido a enseñar ayuda y fomenta de manera positiva el trabajo en clases, en las tareas que los estudiantes deben realizar:

*“el significado intrínseco de las tareas e intercambios en los que se implican los alumnos/as, es el que va definiendo paulatina pero progresivamente el sentido y la calidad del desarrollo de los diferentes aspectos de su personalidad. Cuando las alumnas y alumnos, por ejemplo, mal gastan su tiempo en la realización de actividades y en el aprendizaje de contenidos en los que no encuentran sentido propio, sino que se revelan como meros instrumentos para consecución de externas metas académicas, están aprendiendo algo más que los contenidos sin sentido, están aprendiendo, de manera más o menos consiente, a subordinar deseos y principios a las exigencias contingentes impuestas, de modo tal vez sutil, desde fuera, están aprendiendo a alienar su conducta a objetivos y valores ajenos y extrínsecos” (Sacristán y Pérez Gómez; 2000: 103).*

Por lo tanto en la planificación y en las actividades de la propuesta educativa, se contienen espacios para que los estudiantes puedan desarrollar sus ideas y pensamientos en torno al tema a tratar en cada clase, incorporándolo como parte del contenido a enseñar.

Para comprender de una mejor manera la propuesta educativa, a continuación se presentan las planificaciones de las clases y las actividades a desarrollar, además de su respectiva pauta de evaluación.

### Planificación unidad Primeros Medios

**Nombre de la Unidad:** La población mundial en la época de las grandes ciudades.

**Subsector:** Historia Geografía y Ciencias Sociales

**Nivel:** Primero Medio

**Tiempo estimado:** 10 horas pedagógicas

CONTENIDOS CONCEPTUALES	PROCEDIMIENTOS - ESTRATEGIAS
Desarrollo de las ciudades. Dinámicas de la vida urbana. Migraciones campo - ciudad. Construcción del espacio.	<p><b>Estrategia:</b>                      Abordar de forma didáctica el entorno y la movilidad del estudiante, por medio de situaciones propias como de sus compañeros</p> <p><b>procedimientos:</b>                      -Confeccionar mapa para luego interpretarlo                      -Analizar imágenes de los lugares significativos de su trayecto                      -Realizar seguimientos al trayecto que a diario efectúa uno de sus compañeros seleccionado por el profesor</p>
CAPACIDADES - DESTREZAS	VALORES - ACTITUDES
<p><b>Comprensión:</b>                      Describir                      Explicar</p> <p><b>Análisis:</b>                      Comparar                      Contrastar                      Sintetizar</p>	<p><b>Responsabilidad:</b>                      Cumplimiento                      Compromiso                      Orden</p> <p><b>Participación:</b>                      Opinar                      Intervenir</p> <p><b>Respeto:</b>                      Escuchar                      Valorar</p>

<b>Planificación de 1º medio</b>					
<b>Asignatura:</b> Historia, Geografía y Ciencias Sociales.					
<b>Unidad didáctica:</b> La población mundial en la época de las grandes ciudades			<b>Temática:</b> Desarrollo de las ciudades	<b>Nivel:</b> NM1	<b>Tiempo:</b> 2 horas pedagógicas
<b>Objetivo fundamental:</b> Desarrollo del pensamiento crítico					
<b>Aprendizaje esperado:</b> Evaluar ventajas y desventajas de la vida en las ciudades contemporáneas, relacionándolas con su experiencia cotidiana.					
<b>Conocimiento Conceptual</b>	<b>Conocimiento procedimental</b>	<b>Conocimiento Actitudinal</b>	<b>Recursos</b>	<b>Actividad</b>	<b>Evaluación</b>
-Mundo contemporáneo -Diversidad cultural -Crecimiento urbano -Movilidad	<u>Inicio:</u> en 10 minutos se comienza la clase pidiéndoles a los estudiantes que recuerden aprendizajes previos. Para dar paso a los nuevos aprendizajes.  <u>Desarrollo:</u> -Clase interactiva de 20 a 30 minutos con preguntas hacia los estudiantes. -Actividad para los estudiantes en 35 a 45 minutos: deberán dibujar el plano del trayecto que ellos realizan diariamente desde su casa al colegio. <u>Cierre:</u> en 15 minutos se entrega guía de instrucciones para el trabajo final. Por medio de preguntas hacia los estudiantes, se realiza la síntesis de la clase.	-Respeto mutuo  -Actitud participativa	<u>Inicio:</u> pizarra, plumón.  <u>Desarrollo:</u> hojas de oficio, lápices de colores.  <u>Cierre:</u> pizarra, plumón.	<u>Inicio:</u> Responden preguntas acerca de experiencia previas (ideas, acciones y actitudes que han tenido o desplegado en la vida cotidiana). <u>Desarrollo:</u> Los estudiantes realizan un plano sobre su trayecto entre la casa y el colegio. Exposición de algunos estudiantes (máximo 3 integrantes) elegidos de acuerdo al grado de participación. <u>Cierre:</u> Identifican conceptos principales de los contenidos estudiados.	Evaluación formativa a través de un trabajo práctico: la construcción de un plano que represente el viaje entre el colegio y la casa

<b>Planificación de 1º medio</b>					
<b>Asignatura:</b> Historia, Geografía y Ciencias Sociales.					
<b>Unidad didáctica:</b> La población mundial en la época de las grandes ciudades			<b>Temática:</b> Dinámicas de la vida urbana		<b>Nivel:</b> NM1 <b>Tiempo:</b> 2 horas pedagógicas
<b>Objetivo fundamental:</b> Desarrollo del pensamiento crítico					
<b>Aprendizaje esperado:</b> Identifican en imágenes, la vida en las ciudades contemporáneas					
<b>Conocimiento Conceptual</b>	<b>Conocimiento procedimental</b>	<b>Conocimiento Actitudinal</b>	<b>Recursos</b>	<b>Actividad</b>	<b>Evaluación</b>
-Ciudades contemporáneas -Dinámicas demográficas -Crecimiento de la población -Movilidad	<u>Inicio:</u> en 10 minutos se comienza la clase pidiéndoles a los estudiantes que recuerden experiencias previas y aprendizajes previos. Para dar paso a los nuevos aprendizajes.  <u>Desarrollo:</u> -Clase Interactiva de 15 a 20 minutos con preguntas hacia los estudiantes. -Actividad para los estudiantes en 45 a 50 minutos que consiste en la confección de un afiche, con las fotografías de su trayecto hogar-colegio.  <u>Cierre:</u> en 15 minutos, por medio de preguntas hacia los estudiantes tales como ¿Cuál es tu opinión? ¿Qué harías en esta situación....? ¿Cuáles son tus sentimientos en este caso....? se realiza la síntesis de la clase.	-Respeto mutuo  -Actitud participativa	<u>Inicio:</u> pizarra, plumón.  <u>Desarrollo:</u> cartulina tamaño hoja de block mediano , lápices de colores, fotografías de lugares significativos de los estudiantes, pegamento, tijeras  <u>Cierre:</u> pizarra, plumón.	<u>Inicio:</u> responden preguntas acerca de los conocimientos previos.  <u>Desarrollo:</u> realizan un afiche con 4 fotografías impresas, solicitadas la clase anterior, los estudiantes deben identificar y describir los lugares significativos entre su casa y el colegio. Exposición de algunos estudiantes (máximo 3 estudiantes) elegidos al azar. <u>Cierre:</u> identifican conceptos principales de los contenidos estudiados.	Evaluación sumativa, a través de un trabajo práctico: análisis e interpretación de imágenes, las que serán plasmadas en un afiche.

<b>Planificación de 1º medio</b>					
<b>Asignatura:</b> Historia, Geografía y Ciencias Sociales.					
<b>Unidad didáctica:</b> La población mundial en la época de las grandes ciudades			<b>Temática:</b> Migraciones campo-ciudad		<b>Nivel:</b> NM1 <b>Tiempo:</b> 2 horas pedagógicas
<b>Objetivo fundamental:</b> Desarrollo del pensamiento crítico					
<b>Aprendizaje esperado:</b> Analizar el fenómeno de la movilidad en las migraciones campo - ciudad.					
<b>Conocimiento Conceptual</b>	<b>Conocimiento procedimental</b>	<b>Conocimiento Actitudinal</b>	<b>Recursos</b>	<b>Actividad</b>	<b>Evaluación</b>
-Procesos migratorios -Migración campo-ciudad -Transición demográfica -Movilidad	<u>Inicio:</u> en 10 minutos se comienza la clase pidiéndoles a los estudiantes que recuerden experiencias previas y aprendizajes previos. Para dar paso a los nuevos aprendizajes.  <u>Desarrollo:</u> -Clase interactiva de 15 a 20 minutos con preguntas hacia los estudiantes. -Actividad para los estudiantes en 45 a 50 minutos por medio de una guía de trabajo sobre las migraciones campo-ciudad.  <u>Cierre:</u> en 15 minutos se realiza la síntesis de la clase mediante la construcción de un mapa conceptual o esquema con la retroalimentación entre el profesor y los estudiantes.	-Respeto mutuo  -Actitud participativa	<u>Inicio:</u> pizarra, plumón.  <u>Desarrollo:</u> guía de actividades de aprendizaje  <u>Cierre:</u> pizarra, plumón.	<u>Inicio:</u> responden preguntas acerca de las experiencias previas.  <u>Desarrollo:</u> los estudiantes realizan una guía sobre las migraciones campo-ciudad <b>(guía de ejercicios N°12)</b>  <u>Cierre:</u> revisan la guía en voz alta con todo el curso Identificar conceptos principales de los contenidos estudiados.	Evaluación formativa. Mediante una guía de aprendizaje

<b>Planificación de 1º medio</b>					
<b>Asignatura:</b> Historia, Geografía y Ciencias Sociales.					
<b>Unidad didáctica:</b> La población mundial en la época de las grandes ciudades			<b>Temática:</b> Construcción del espacio	<b>Nivel:</b> NM1	<b>Tiempo:</b> 2 horas pedagógicas
<b>Objetivo fundamental:</b> Desarrollo del pensamiento crítico					
<b>Aprendizaje esperado:</b> Analizar la movilidad en las grandes ciudades a partir de la observación de trayecto					
<b>Conocimiento Conceptual</b>	<b>Conocimiento procedimental</b>	<b>Conocimiento Actitudinal</b>	<b>Recursos</b>	<b>Actividad</b>	<b>Evaluación</b>
-Estudio y análisis de casos. -Relación entre el ser humano y el medio. -Movilidad	<u>Inicio:</u> en 10 minutos se comienza la clase pidiéndoles a los estudiantes que recuerden experiencias y aprendizajes previos. Se presenta la actividad de la clase.  <u>Desarrollo:</u> Actividad para los estudiantes en 50 minutos, formulación de preguntas sobre los aprendizajes de la unidad.  <u>Cierre:</u> en 30 minutos se realiza la síntesis de la clase: cada estudiante anota en la pizarra una idea o concepto principal de la unidad	-Respeto mutuo  -Actitud participativa	<u>Inicio:</u> pizarra, plumón.  <u>Desarrollo:</u> pizarra, plumón.  <u>Cierre:</u> pizarra, plumón.	<u>Inicio:</u> los estudiantes responden preguntas acerca de los conocimientos previos.  <u>Desarrollo:</u> los estudiantes se dispondrán en manera semi circular y cada uno deberá formular una pregunta reflexiva sobre lo visto en la unidad, para luego resolverlas a nivel del curso.  <u>Cierre:</u> identifican conceptos principales de los contenidos estudiados.	Sumativa:  Trabajo de investigación

**Guía didáctica: “plano de tu viaje” / primeros medios**

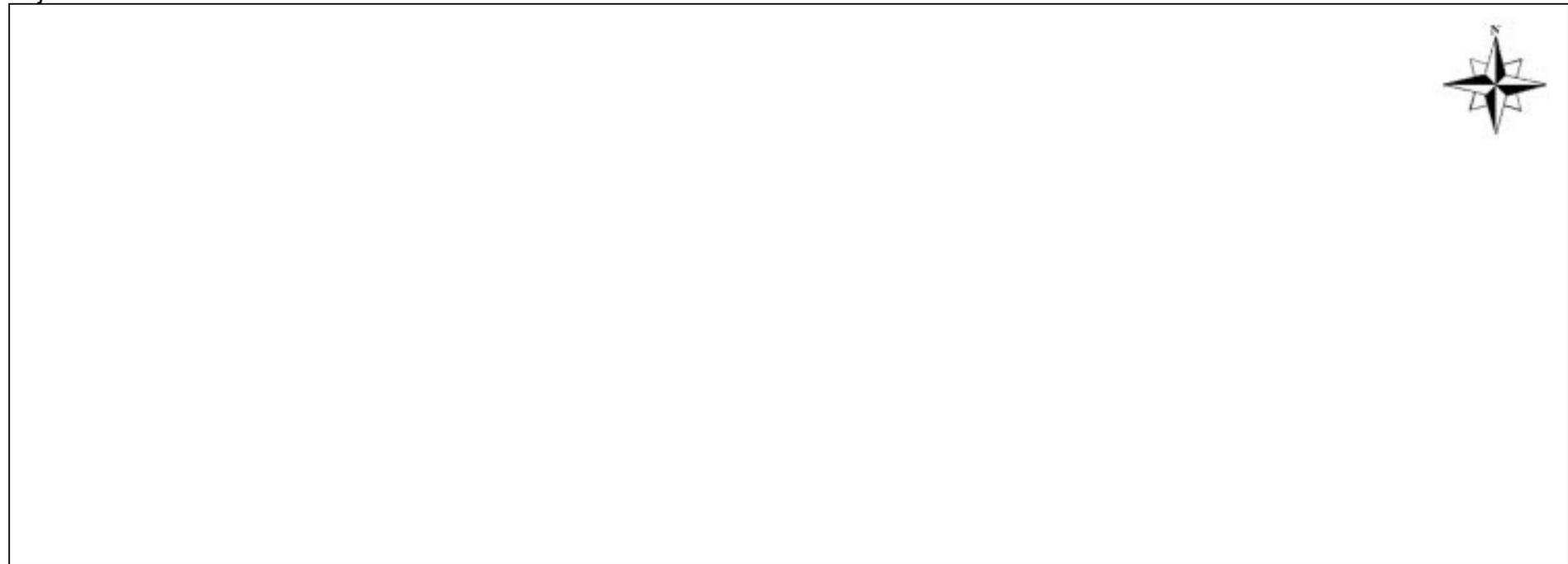
Nombre: \_\_\_\_\_ Curso: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

**UNIDAD:** La población mundial en la época de las grandes ciudades

**CONTENIDO:** Desarrollo de las ciudades.

**OBJETIVO:** Construir un mapa mental sobre el traslado de los estudiantes, desde sus casas hasta el establecimiento educacional.

**INSTRUCCIONES:** Dibuje el trayecto que usted realiza para movilizarse desde su casa hasta el colegio, dando forma a un “plano de tu viaje”.

A large empty rectangular box for drawing a travel map. In the top right corner of the box, there is a compass rose with the letter 'N' above it, indicating North.

## **Guía de instrucciones: “Afiche: análisis de mi trayecto”/ primeros medios**

**UNIDAD:** La población mundial en la época de las grandes ciudades

**CONTENIDO:** Dinámicas de la vida urbana.

**OBJETIVO:** Identificar en imágenes los lugares significativos de los estudiantes.

### **INSTRUCCIONES:**

#### **I Parte: “Observación de tu viaje”.**

- Este trabajo consiste en que usted **coloque atención a los viajes o traslados** que realiza **desde su casa hasta el establecimiento educacional**, tomando conciencia de los factores que interfieren en su traslado, tales como:
  - El tiempo en que demora
  - Las calles por las que transita (ya sea caminando o por algún medio de transporte)
  - Los lugares en donde generalmente posee sentido de ubicación, ya sea el paisaje, algún tipo de edificación, intersección de calles, entre otros.
- Como segundo punto de este trabajo, se solicitará que una vez que usted comprenda la importancia de los lugares significativos y logre identificarlos en su trayecto, tome fotografías de los que le parezca más importante.

#### **II Parte: “Creación del afiche”**

- Una vez tomadas las fotografías, usted deberá crear un afiche, en donde aparezcan al menos 4 fotografías, y además la descripción de los siguientes puntos:
  - La ubicación de los lugares significativos.
  - La importancia de estos lugares.
  - La duración del viaje para llegar al destino.
  - La forma y/o el medio por el cual llega a este mismo lugar.
- Los materiales que deberá utilizar para la construcción del afiche son:
  - Cartulina de colores (tamaño Block mediano).
  - Lápices de colores.
  - Tijeras.
  - Pegamento.
- El afiche debe contener:
  - Título llamativo.

- Las fotografías.
- Las descripciones (anteriormente indicadas).
- Nombre, Apellido y Curso (al reverso).
- La elaboración del afiche será exclusivamente en el horario de clases.

**ESTE TRABAJO ES INDIVIDUAL Y SE CONSIDERARÁ COMO UNA  
EVALUACIÓN SUMATIVA.**

**Trabajo “Afiche: análisis de mi trayecto”. Escala de apreciación en relación a habilidades del estudiante**  
**Nombre del Estudiante:** \_\_\_\_\_ **Curso:** \_\_\_\_\_

DESCRIPTOR O INDICADOR	Muy bueno (4)	Bueno (3)	Aceptable (2)	Básico (1)	Insuficiente (0)	Total indicador	Total
El estudiante trabaja en los tiempos destinados para confeccionar su afiche (45 minutos)							
El estudiante ocupa todos los materiales solicitados para trabajar en la creación de su afiche							
El afiche presenta al menos 4 imágenes que marcan los lugares significativos del estudiante							
El afiche posee títulos creativos (como el tipo de letra y el tamaño).							
El afiche posee enunciados creativos (como el tipo de letra y el tamaño).							
En el interior del afiche se encuentran descritos: 1. la ubicación de los lugares; 2. la importancia de los lugares; 3. los medios que el estudiante utiliza para llegar a los destinos, 4. el tiempo de traslado desde la casa al establecimiento educacional.							
El afiche posee una buena presentación (orden, limpieza y ortografía)							

Puntaje total: **24 puntos** Puntaje total obtenido: \_\_\_\_\_ Nota: \_\_\_\_\_

## Guía de ejercicios N°12 primeros medios

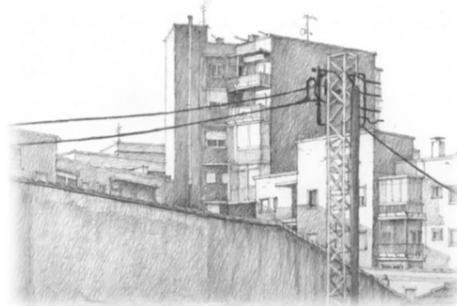
**UNIDAD:** La población mundial en la época de las grandes ciudades

**CONTENIDO:** Migraciones campo – ciudad.

**OBJETIVO:** Analizar el fenómeno de la movilidad en las migraciones campo - ciudad.

### INSTRUCCIONES

- Lea atentamente cada instrucción que aparezca en los ítems.
- En esta ocasión puede utilizar para responder la guía, apuntes de clases y/o el libro de la asignatura
- El primer ítem consta de 4 punto la primera pregunta; 4 puntos la segunda pregunta; 6 puntos la tercera pregunta; 12 puntos la cuarta pregunta.



- El segundo ítem consta de dos puntos cada pregunta.
- En total la guía consta de 36 PUNTOS.
- Con 22 puntos obtiene nota 4.0.
- Evaluación formativa

**ÍTEM I:** Observa las siguientes imágenes y responde a las siguientes preguntas (26 puntos)

1. Anote las semejanzas y diferencias que puedas encontrar entre estas dos imágenes.

---

---

---

---

2. De acuerdo a la imagen y a lo visto en clases ¿Qué dificultades tiene la movilidad en la ciudad y en el campo?, ¿Existe equidad en los sistemas de transportes del campo y de la ciudad?

---

---

---

---

---

3. ¿Cuáles serán los costos (de tiempo, monetarios y sociales) que puede generar la movilidad en el campo y en la ciudad?

---

---

---

Completa el siguiente cuadro con las ventajas y desventajas que pueda generar vivir en el campo y en la ciudad.

	Ventajas	Desventajas
<b>Campo</b>	- - -	- - -
<b>Ciudad</b>	- - -	- - -

**ITEM II: Análisis de texto. Lea atentamente cada texto y responda las preguntas que aparecen a continuación (10 puntos).**

**TEXTO 1: RELATO EN EL INTERIOR DE UN MICROBUS**

*“Chofer maneja malhumorado luego de cuatro horas de sueño... Escolar sube medio dormido luego de tres horas... Chofer lanza monedas por la ventanilla. Escolar dice improperios sin ningún recato. Chofer detiene la maquina, insulta mejor que el muchacho. Escolar intenta avanzar hacia el fondo. Chofer saca barrote que oculta bajo el asiento (nunca se sabe con los delincuentes). Escolar saca navaja que lleva muy a mano. Chofer golpea a escolar, escolar punza a chofer.”*

Watson, Gisela *“Falta de sueño”*, concurso *Santiago en 100 palabras*, 2002.

1. ¿Qué problemas en la sociedad actual se ven reflejados en el relato anterior?

---

---

---

2. ¿Piensas que en la actualidad, se podría dar esta situación en algún medio de Transporte? ¿o se han generado nuevos problemas a raíz de la implementación de nuevos sistemas de transportes incorporados por ejemplo al caso de Transantiago?

---

---

---

---

---

**TEXTO 2: POEMA “EL TREN”**

*“Como corta entre los valles  
entre cercos de arboles.  
un instante de casas,  
otro instante de lomas,  
un resplandor de vacas,  
unos fardos enrollados,  
un pueblito,  
una bandera.  
llegan,  
desaparecen  
como si no hubieran existido.  
no alcanzan a ser,  
y ya son un recuerdo.”*

Anónimo: Extraído de: <http://andreabrandes.bligoo.com/content/view/172125/POEMAS-DE-VIAJE>.

1. ¿Cómo se refleja la movilidad en el poema anterior?

---

---

---

---

2. ¿Cómo podrías expresar en versos, tu viaje a algún lugar significativo para ti?

---

---

---

---

**Elaboración del informe de Investigación: Seguimiento del trayecto  
que realiza un compañero de curso**

**UNIDAD:** La población mundial en la época de las grandes ciudades.

**CONTENIDO:** Construcción del espacio.

**OBJETIVOS:**

- Comprender la importancia que tienen los lugares significativos en el trayecto de los estudiantes, desde el colegio hasta su casa.
- Analizar por medio de la observación, el trayecto que realiza su compañero desde el colegio hasta su casa.

**INSTRUCCIONES:**

A continuación debes realizar un informe de investigación que detalle el viaje que realiza un compañero de curso, destinado por el profesor, desde el colegio hasta su casa.

1. El seguimiento deberá empezarlo desde el colegio, hasta la casa de su compañero seleccionado.
2. La duración del seguimiento debe ser solo de un día, por ende, usted deberá tomar total atención de los siguientes criterios:
  - 2.1. Las calles por las cuales camine o transite el compañero, ya sea por medio de la caminata o del uso de otros medios de transporte como patines, bicicletas, patineta, etc.
  - 2.2. Los medios de transportes que el compañero utilice, para llegar a su hogar, tomando en cuenta:
    - La hora en que el estudiante tome el medio de transporte.
    - La hora en que el estudiante se baja de este.
    - El tiempo ocupado al momento de desplazarse.
    - El número del recorrido, en el caso de que use micro.
    - El número de línea en el caso de que debiera usar el metro.

2.3. Identificar con ayuda de su compañero los lugares que para él sean significativos. Estos pueden ser: infraestructura; estaciones de metro y/o paraderos; servicios como restaurantes, hospitales, establecimientos educacionales, entre otros; Paisajes, estatuas o elementos de la naturaleza, que marquen o ubiquen el trayecto de su compañero seleccionado. Estos deben ser como mínimo 4.

3. En este seguimiento, deberás utilizar cámara fotográfica para registrar los hitos más importantes que considere su compañero para la realización del trayecto.

4. Todo lo anterior deberá plasmarlo en un informe escrito en Word, con el siguiente formato:

4.1. Texto: Justificado.

4.2. Tamaño y tipo de letra: Calibri; Tamaño 11.

4.3. Interlineado: 1, 5.

5. Estructura del informe

5.1. Introducción: (En esta parte usted debe indicar los propósitos de la investigación)

5.2. Desarrollo.

5.3. Conclusión.

5.4. Bibliografía.

5.5. Anexos (fotografías).

**6. El tiempo que tienes para realizar esta investigación es de 7 días hábiles, es decir, que el informe debe entregarlo impreso al inicio de la clase.**

**Pauta de evaluación. Trabajo de investigación seguimiento de un  
compañero**

**UNIDAD:** La población mundial en la época de las grandes ciudades.

**CONTENIDO:** La Movilidad urbana Cotidiana.

**OBJETIVOS:**

- Comprender la importancia que tienen los lugares significativos en el trayecto de los estudiantes, desde el colegio hasta su casa.
- Analizar por medio de la observación, el trayecto que realiza su compañero desde el colegio hasta su casa.

<b>Integrantes: (Nombre y Apellido)</b> 1. _____ 2.- _____ 3.- _____ <b>Curso:</b> _____
---

Contenido	Criterios de corrección	Puntajes por ÍTEM	Puntaje obtenido.
Título del trabajo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiene un nombre que implique una síntesis del tema a trabajar. Debe ser original.</li> </ul>	2	
Índice	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contiene la enumeración de los ítems y de las páginas correspondientes.</li> </ul>	1	
Introducción	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los estudiantes sintetizan los aspectos más relevantes de su investigación. Este punto permite al lector comprender cómo se abordará el problema.</li> </ul>	3	
Desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los estudiantes describen con profundidad el trayecto realizado durante la observación.</li> <li>• Presenta pruebas concretas de la observación (fotografías)</li> <li>• Menciona los medios de transporte utilizados y las calles transitadas por el compañero.</li> <li>• Menciona al menos 4 lugares principales que representan un lugar significativo en el trayecto del compañero.</li> </ul>	13	
Descripción de técnicas e instrumentos	A partir de los datos recopilados elaborar un instrumento que permita evidenciar el objetivo de la investigación. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Muestra de los datos obtenidos por</li> </ul>	7	

	medio de gráficos, tabulaciones u otros que estime conveniente.		
Conclusiones	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presenta rigurosamente al menos tres ideas que surgen del análisis de toda la información presentada en el trabajo.</li> <li>• Describen lo aprendido en el trabajo. (objetivos, reflexiones u otros)</li> </ul>	4	
Bibliografía	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se presenta el listado completo de las referencias bibliográficas empleadas en el trabajo.</li> </ul>	2	
Aspectos Adicionales	<p>Se considerarán los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limpieza.</li> <li>• Ortografía.</li> <li>• Redacción y lenguaje.</li> <li>• Material de apoyo.</li> <li>• Fotografías</li> </ul>	5	
Anexos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gráficos, Mapas u otros (Ejemplo: Esquemas).</li> </ul>	5	
Aspectos formales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los trabajos deben ser impresos en tamaño carta por una sola cara.</li> <li>• Letra: Calibri.</li> <li>• Estilo: normal</li> <li>• Tamaño: 11</li> <li>• Márgenes: 2,5 cm.</li> <li>• Interlineado: 1,5 espacio.</li> <li>• Alineación: Justificada</li> <li>• Las páginas deben estar enumeradas (menos la portada).</li> </ul>	8	
<b>Cumplimiento del plazo.</b>	<b>Entrega fuera del plazo.</b>	<b>-10</b>	
<b>Total</b>		<b>53</b>	

## CONCLUSIÓN

La movilidad urbana cotidiana de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez, es considerada como una práctica social que surge en un espacio y tiempo determinado y que en palabras de Bourdieu "*are the product of a dialectical relationship between a situation and a habitus*" (Bourdieu en Jirón, 2008: 43) entendiendo el *habitus* como todas las experiencias pasadas y que incluyen su manera de ser, actuar y pensar, que van dando forma a la sociedad y por ende a la ciudad.

En línea con lo anterior, se intentó reconocer ciertos patrones y actitudes al momento de movilizarse por parte de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH, reconociendo cuáles son los sentimientos que van plasmando en la ciudad, que dependió de lo transitado y de su permanencia tanto en los lugares móviles como lugares transientes. Para comprender esto, hay que recalcar que se utilizaron por una parte, encuestas a toda la comunidad para extraer los datos requeridos sobre su movilidad urbana cotidiana y de esta forma describir los medios de transporte utilizados y el tiempo promedio que destinan para desplazarse, para así analizar las preferencias que se tenía de las alternativas mencionadas en cada pregunta.

Por otro lado, para explicar en profundidad los fenómenos del desplazamiento y de las apropiaciones del espacio, se realizaron seguimientos a un determinado grupo de la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía mediante la observación etnográfica que se realizó tanto desde el domicilio a la Casa de Estudio como viceversa. Además, al evidenciar aquellos lugares con los cuales se sienten lazos o rechazos, según la experiencia que cada persona observada tiene en el entorno urbano.

Por último, para acercar esta investigación a las aulas se generó la planificación de una unidad pedagógica para tratar el tema de la movilidad y generar conciencia en el estudiantado sobre los viajes y las actividades que ellos pueden realizar y que deben ser facilitados por los medios de transportes que elijan y gracias a una buena planificación de la ciudad.

### 1.1. Construcción social del espacio de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía en la UCSH

Como se ha logrado vislumbrar, la comunidad de la carrera de Pedagogía Historia y Geografía al momento de viajar tiene que sortear diversos problemas que son propios de las ciudades contemporáneas y que se unen a la planificación deficiente de las mismas, puesto que *“todo lo que se mueve dentro de la ciudad, sea transporte de carga, como también transporte de pasajeros, sean estos de un medio público o privado, individual o colectivo, lo realizan compitiendo por un mismo bien público, siendo este escaso y caro”* (Correa; 2010: 134), esto genera la constante lucha por el uso de las vías, por una parte, un sector muy amplio de la comunidad utiliza medios de transporte público que constantemente se encuentran en conflicto por el uso de vías con los medios de transportes privados, como es el caso del automóvil, los que generan una gran cantidad de atochamientos.

Lo anterior es reafirmado con las ideas de Figueroa donde el transporte urbano se ve confrontado a una serie de situaciones críticas, la principal de ellas se debe:

*“enfrentar una aguda competencia que se origina en un mayor uso del automóvil privado y de formas artesanales de transporte público; y por último, debe habituarse a nuevas estructuras de viaje y la cobertura de áreas urbanas más extensas, pero con menor densidad de demanda”* (Figueroa, 2005: 42).

La movilidad urbana cotidiana, evidencia las desigualdades sociales que existen dentro de la ciudad, las cuales se identifican tanto en el tipo de desplazamiento que las personas deben realizar, como en los medios de transportes que requieren para transportarse tanto de su hogar hasta los centros de estudios y/o de trabajo como viceversa. También la apropiación de los espacios mediante los desplazamientos es desigual, sumado a que las experiencias y vivencias (colectivas e individuales) estando determinadas por el contexto urbano.

Entre las personas que viven cerca del centro de la ciudad y otras que viven alejadas de este, sufren desigualdad en el sentido de los medios de transportes que utilizan y en los tiempos que utilizan para desplazarse de un lugar a otro.

Al momento de considerar tanto las encuestas y los diversos seguimientos que se realizaron, se logró vislumbrar que los estudiantes al viajar solos (propio del mundo contemporáneas, donde la individualización de la sociedad impera), identifican una serie de elementos que para ellos son significativos dentro del trayecto, de esta forma *“a través de la acción sobre el entorno, las personas, los grupos y las colectividades transforman el espacio, dejando en él su “huella”, es decir, señales y marcas cargadas simbólicamente”* (Vidal y Pol; 2005: 283) de esta forma uno de los hitos que tanto, los encuestados como las personas que se les realizaron los seguimientos reconocen al momento de orientar su trayecto las estaciones de metro, combinaciones entre los servicios, infraestructuras urbanas, servicios, paisaje y calles o avenidas relevantes. Por lo tanto, ante la diversidad de artefactos que posee la capital parece *“más razonable considerar la ciudad como un complejo sistema dinámico en el cual las normas espaciales y procesos sociales se encuentran en continua interacción”* (Harvey, 2007; 41) y será la comprensión de todos estos elementos los que influirán en el sentido de trayecto que opte cada integrante de la comunidad universitaria.

Lo anterior, da cuenta de los hitos que son significativos para la comunidad educativa, y que varían dependiendo del recorrido que cada uno utilice para reconocer algunas de las categorías anteriormente mencionadas. Los diversos medios de transporte van a condicionar las actividades que cada uno realice, por lo que la construcción tanto de los lugares móviles como transientes de los involucrados, se ve influenciados por dichos elementos.

La comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía al utilizar los diversos medios de transporte, tienden a destinar cierta fracción de sus ingresos a cubrir el coste monetario de la red de transporte Transantiago, inversiones desiguales si se refiere a los sistemas de transportes o flotas que alimentan a las provincias y comunas periféricas de Santiago, como lo son los buses y/o micros interurbanos y que modifica la decisión de las personas al escoger entre algunas de las opciones que ofrece el mercado.

Otro factor relevante en la movilidad es la creciente cotidianidad del temor, ya que la inseguridad se ha convertido en uno de los principales problemas que

enfrentan los individuos al formar parte de la ciudad. Esta sensación la podemos relacionar con la delincuencia, *“lo que traduce en temor a convertirse en víctima de un delito”* (Dammert, 2007: 163). Siendo el principal factor para reconocer este fenómeno la segregación y fragmentación social que se produce en la ciudad, producto de la pérdida de lugares públicos integradores y de intercambio social.

Por otro lado, existe exclusión social en los tipos y sistemas de transportes que utilizan por las tarifas, recorridos, infraestructura vial, entre otros. Además se generan accesos limitados a los bienes existentes en la ciudad urbana, coartando las posibilidades para insertar la participación social de los más desfavorecidos, aumentando la fragmentación social con barreras que impiden el contacto entre los grupos en el interior del territorio (Jirón, Lange, y Bertrand, 2010). Por lo que la cantidad y calidad de medios de transportes son eficientes ni similares, por ejemplo: el sistema de Transantiago en comparación con casos encontrados en la investigación como la “Flota Talagante”.

La investigación da cuenta que al momento de movilizarse la comunidad educativa, supera las ideas obsoletas de desplazarse, relacionados al trayecto, ya que, los involucrados realizan actividades y se identifican con los diversos lugares (graficado en el análisis de la encuesta). Es por esto, que investigaciones recientes al considerar la movilidad como una práctica social de moverse a través del tiempo y el espacio (Jirón, 2008), superan la idea del trayecto (Álvarez, et al, 2009).

Para concluir, es interesante destacar que la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía pese a que los horarios de la Universidad son impuestos al momento de viajar van construyendo su recorrido y condicionándolo para adecuarlo a sus diversas actividades que realizan durante el trayecto, las que van desde el escuchar música y leer -de forma individual- hasta el compartir con otras personas (ya sea de manera física como virtual), reafirmando la idea inicial que el viaje que se realiza de la casa a la Universidad no es tiempo muerto, sino una instancia para desenvolverse en sociedad, ya que pese a que algunos viajan solos, han adoptado prácticas socialmente aceptables y que deben realizar los universitarios como es el leer.

## 1.2. Proyecciones

Esta investigación sigue la línea de lo expuesto por Paola Jirón, de superar la movilidad como trayecto y considerar que va más allá, ya que la movilidad se extiende a lo largo de nuestra vida diaria y no sólo cuando se observa a gente durante su traslado, de forma física, sino que además, cuando estas personas se encuentran realizando actividades paralelas a este traslado, como leer, escuchar música, dormir o interactuar con el resto de las personas tanto física como virtualmente.

Por lo anterior, es importante seguir considerando dichas perspectivas para mejorar la planificación de los diversos sistemas de transporte, debido a que al considerar el traslado en tiempos de eficiencia del sistema no toma en cuenta que las personas realizan actividades cuando se mueven o bien están cansadas y al quitar asientos del Transantiago genera incomodidades, debido a que prima la cantidad por sobre la comodidad.

Una de las áreas donde el campo de investigación queda abierto, es el considerar los lugares de residencia de los estudiantes para trasladarse a la Universidad-como por ejemplo los estudiantes de regiones o zonas alejadas del AMS- puesto que es recurrente escuchar que muchos estudiantes tienen dificultades para movilizarse, ya que la distancia y el tiempo de traslado entre el lugar de residencia y la Casa de Estudio es considerable.

Por último, esta tesis vislumbró que al momento de organizar la carga académica, no se considera el lugar de residencia de los estudiantes, influenciando en el desempeño académico debido al cansancio que genera el trasladarse por varias horas. Como posible solución a lo anterior, proponemos reconfigurar el horario de entrada a la Universidad para evitar que los estudiantes de zonas alejadas del AMS lleguen atrasados o evitar la deserción de algunas asignaturas por la imposibilidad de llegar a éstas o la posible interrupción por llegar atrasado a las mismas, siendo aquí una pregunta interesante de realizar ¿la distancia de los estudiantes en relación a la Casa de Estudios incide en su rendimiento académico?

## BIBLIOGRAFÍA

Álvarez, Luis; Silva, Lisandro y Soto, Marcela (2009). Dimensión espacial de la movilidad cotidiana universitaria: el caso del Gran Valparaíso. *Revista INVI*. Vol. 24; N° 65: pp. 19-77.

Augé, Marc (1992). Los <<No Lugares>> espacios del anonimato. Barcelona. Gedisa. 125 páginas.

Augé, Marc. (2007). Por una antropología de la movilidad. Barcelona. Gedisa. 93 páginas.

Barrera Linares, Luis. (1994). La narración mínima como estrategia pedagógica máxima. *Perfiles Educativos*. N° 66.

Borsdorf, Axel e Hidalgo, Rodrigo (2004). Formas tempranas de exclusión residencial y el modelo de la ciudad cerrada en América Latina. El caso de Santiago. *Revista de Geografía Norte Grande*. N° 32: pp. 21-37.

Borsdorf, Axel e Hidalgo, Rodrigo (2005). Los mega-diseños residenciales vallados en las periferias de las metrópolis latinoamericanas y el advenimiento de un nuevo concepto de ciudad. Alcances en base al caso de Santiago de Chile. *Scripta Nova*. Vol. IX, N° 194 (03).

Brunner, José Joaquín; Courard, Hernán; Cox, Cristian (1992). Estado, Mercado y conocimiento: Políticas y resultados en la educación superior chilena 1960-1990. Santiago. FLACSO. 278 páginas.

Casado, José María (2008). Estudios sobre la movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova*. Vol. XII, N° 273.

Castrogiovanni, Antonio (2007). Lugar, no-lugar y entre-lugar. Los ángulos del espacio turístico. *Estudios y perspectivas en Turismo*. Vol. 16, N° 1: pp. 5-23.

Cebollada i Frontera, Ángel (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d' anàlisi Geogràfica*, N° 48: pp. 105-121.

Cendrero, Benjamín y Truyols, Sebastián (2008). El transporte: aspectos y tipología. Madrid. FER impresiones. 233 páginas.

Corporación Andina de Fomento (CAF) (2009). Observatorio de movilidad urbana para América Latina. Información para mejores políticas y mejores ciudades. Caracas. CAF. 24 páginas.

Corporación Andina de Fomento (CAF) (2011). Desarrollo urbano y movilidad en América Latina. Ciudad de Panamá. CAF. 324 páginas.

Correa, Germán (2010). Transporte y ciudad. *EURE*. Vol. XXXVI, N°107: pp. 133-137.

Dammert, Lucía y Oviedo, Enrique (2004). Santiago: delitos y violencia urbana en una ciudad segregada. En Carlos De Mattos, María Elena Ducci, Alfredo Rodríguez y Gloria Yáñez, *Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?* (pp. 273-294). Santiago. Ediciones SUR - EURE.

Declaración de Principios (1974). Santiago: Editora Nacional Gabriela Mistral.

De Grange, Louis (2010). El gran impacto del metro. *EURE*. Vol. 36, N°107: pp. 125-131.

De Mattos, Carlos (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *EURE*. Vol. XXV, N° 76: pp. 29-56.

De Mattos, Carlos (2004). Santiago de Chile: Metamorfosis bajo un nuevo impulso de modernización capitalista. En Carlos De Mattos, María Elena Ducci, Alfredo Rodríguez y Gloria Yáñez, *Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?* (pp. 17-45). Santiago. Ediciones SUR - EURE.

De Mattos, Carlos e Hidalgo, Rodrigo. (2007). Santiago de Chile: Movilidad Espacial y Reconfiguración Metropolitana. Santiago. Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile. 284 páginas.

Delgado, Javier (2003). La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad-región. *Revista Sociológica Mexicana*. N° 58: pp. 13-48.

Diaz, Guillermo; Velasco, Andrés y Gómez-lobo, Andrés (2004). Micros en santiago, de enemigo público a servicio público. *Centro de Estudios Públicos (CEP)*. N° 96: pp. 5-48.

Ducci, María. Elena (1997). Chile: el lado oscuro de una política de vivienda exitosa. *EURE*. Vol. XXIII, N° 69: pp. 99-115.

Ducci, María Elena (2000). Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana. *EURE*. Vol XXVI, N° 79: pp. 5-24.

Ducci, María Elena (2004). Las batallas urbanas de principios del tercer milenio. En Carlos De Mattos, María Elena Ducci, Alfredo Rodriguez y Gloria Yáñez, *Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?* (pp. 137-166). Santiago. Ediciones SUR - EURE.

Echeñique, Marcial (2006). Las vías expresas urbanas: ¿qué tan rentables son? En Galetovic, Alexander (Ed.) (2006). *Santiago: Dónde estamos y hacia dónde vamos* (pp. 461-488). Santiago. Centro de Estudios Públicos (CEP).

Escolano, Severino y Ortiz, Jorge (2006). Movilidad espacial de la población y cambios recientes del modelo de densidad en ciudades del sistema urbano chileno. *Geographicalia*. N° 49: pp.139-156.

*Environmental Systems Research Institute (ESRI)* (2011). Recuperado el 24 de Noviembre de 2012, de [http://www.geosur.info/map-viewer/index.html?config=config-rms-es.xml&lang=es\\_ES](http://www.geosur.info/map-viewer/index.html?config=config-rms-es.xml&lang=es_ES)

Figueroa, Oscar (2004) Infraestructura, servicios públicos y expansión urbana en Santiago. En Carlos De Mattos, María Elena Ducci, Alfredo Rodriguez y

Gloria Yáñez, *Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?* (pp. 243-272). Santiago. Ediciones SUR - EURE.

Figueroa, Oscar (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *EURE*. Vol. XXXI, N° 94: pp. 41-53.

Figueroa, Oscar y Orellana, Arturo (2007). Transantiago: gobernabilidad e institucionalidad. *EURE*. Vol. XXXIII, N° 100: pp. 165-171.

Figueroa, Oscar (2012). Las autopistas, los desplazamientos y la movilidad: Santiago de Chile. *Revista Planeo*. Recuperado el 15 de Septiembre de 2012, de [http://planeo.ieut.cl/autopistas-desplazamientos-movilidad\\_oscarfigueroa/](http://planeo.ieut.cl/autopistas-desplazamientos-movilidad_oscarfigueroa/)

Gakenheimer, Ralph (1998). Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. *EURE*. Vol. XXIV, N° 72: pp. 33-52.

Galilea, Sergio y Hurtado, Julio (1988). Efectos del Metro en la estructura urbana de Santiago. *EURE*. Vol. XIV, N° 42: pp. 43-62.

Galetovic, Alexander (Ed.) (2006). *Santiago: Dónde estamos y hacia dónde vamos*. Santiago. Centro de Estudios Públicos (CEP). 600 páginas.

García Palomares, Juan Carlos (2008). Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. *EURE*. Vol. XXIV, N° 101: pp. 5-24.

Gavira Gutierrez, Zoraida (2009). La expansión urbana sobre las periferias rurales del entorno inmediato a la ciudad metropolitana. *Revista Soluciones de Postgrado EIA, Medellín*. N° 3: pp. 63-74.

Greene, Margarita y Soler, Fernando (2004). Santiago: de un proceso acelerado de crecimiento a uno de transformaciones. En Carlos De Mattos, María Elena Ducci, Alfredo Rodríguez y Gloria Yáñez, *Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?* (pp. 47-84). Santiago. Ediciones SUR - EURE.

Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (2009). Ciclo rutas - Gran Santiago. Recuperado el 24 de Noviembre de 2012, de: <http://www.recicleta.cl/content/view/656451/Mapa-de-ciclovi-as-de-Santiago.html>

Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (2009). Sistema de Información Territorial Región Metropolitana de Santiago. recuperado el 22 de Diciembre, de: [http://otas.gorerm.cl/gore/Mapas/default.aspx?cod\\_id=atlas\\_07](http://otas.gorerm.cl/gore/Mapas/default.aspx?cod_id=atlas_07)

Goetz, J. P. y Lecompte, M. D. (1988). Etnografía y diseño cualitativo de investigación educativa. Madrid. Morata. 280 páginas

Harvey, David (2007). Urbanismo y desigualdad social. Madrid. Siglo XXI. 340 páginas.

Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos y Batista, Pilar (1997). Metodología de la Investigación. México D.F. McGraw-Hill. 882 páginas.

Hidalgo, Rodrigo (1997). La vivienda social en la ciudad de Santiago: Análisis de sus alcances territoriales en la perspectiva del desarrollo urbano, 1978-1195. *Revista de Geografía Norte Grande*. N° 24; pp. 31-38.

Hidalgo, Rodrigo (2004). De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile (1990-2000). *EURE*. Vol. XXX, N° 91: pp. 29-52.

Hidalgo, Rodrigo y Borsdorf, Axel (2005). La exclusión residencial y el desarrollo de la ciudad moderna en América Latina: de la polarización a la fragmentación. El caso de Santiago de Chile. *Geographicalia*. N° 48: pp. 5-29.

Hidalgo, Rodrigo, Trumper, Ricardo y Borsdorf, Axel (2005). Transformaciones urbanas y procesos territoriales. Lecturas del nuevo dibujo de la ciudad latinoamericana. Santiago. Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile. 325 páginas.

Hidalgo, Rodrigo. Salazar, Alejandro. Lazcano, Rodrigo. Roa, Francisco. Álvarez, Lily. Calderón, Mario (2005). Transformaciones socioterritoriales

asociadas a proyectos residenciales de condominios en comunas de la periferia del área metropolitana de Santiago. *Revista INVI*. Vol. 20, N° 54: pp.104-133.

Hidalgo, Rodrigo, De Mattos, Carlos y Arenas, Federico (2009). Chile: Del país urbano al país metropolitano. Santiago. Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile. 469 páginas.

Ibeas Portilla, Ángel (2007). Manual de encuestas de movilidad (Preferencias reveladas). Santander. España. 159 páginas.

INE (2007). *Instituto Nacional de Estadísticas*. Recuperado el 10 de Septiembre de 2012, de <http://www.ine.cl>

INE (2012). Resultados preliminares CENSO 2012. *Instituto Nacional de Estadísticas*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2012, de [http://www.censo.cl/2012/08/resultados\\_preliminares\\_censo\\_2012.pdf](http://www.censo.cl/2012/08/resultados_preliminares_censo_2012.pdf)

Jäger, Johannes y Sabatini, Francisco (2005). Alicia o el mundo detrás del espejo: conceptos para el análisis de la expansión capitalista y la contestación social. Santiago. Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile. 324 páginas.

Janoschka, Michael y Glasze, Georg (2003). Urbanizaciones cerradas: un modelo analítico. *Revista Ciudades*. N° 59: pp. 10-20.

Jirón, Paola (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de estudios de la mujer*. Vol. 12, N° 29: pp. 173-197.

Jirón, Paola (2008). "*Mobility on the move: Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile*". Thesis submitted for the degree of doctor of philosophy (PHD) London school of economics and political science.

Jirón, Paola (2009). Immobile mobility in daily travelling experiences in Santiago de Chile en *The culture of alternative mobilities. Routes less travelled*. Edited by Phillip Vannini. Ashgate. England. pp. 127-139.

Jirón, Paola; Lange, Carlos y Bertrand, María (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*. Vol. 25, N° 68: pp. 15-57.

Jirón, Paola; Iturra Luis (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitectura del Sur*. N° 39: pp. 44-57.

Jouffe, Yves y Lazo, Alejandra (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *EURE*. Vol. XXXVI, N° 108: pp. 29-47.

Lange Valdés, Carlos (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*. Vol. 25, N° 68: pp. 87-106.

Lange Valdés, Carlos (2004). Espacio público, movilidad y sujetos urbanos. Estudio de caso: Eje El Golf-Apoquindo. Tesis de Magister en Desarrollo Urbano, PUC. Santiago.

Lizarraga, Carmen (2012). Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas. *EURE*. Vol. XXXVIII, N° 113: pp. 99-125.

López, Ernesto (2005). Impacto del crecimiento del gran santiago en el deterioro funcional de sus espacios pericentrales. *Revista Scripta Nova*. Vol IX, N° 134 (47).

Lupano, Jorge y Sánchez, Ricardo (2009). Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte. Santiago. CEPAL. 65 páginas.

Mardones, Marcelo, Castillo, Simón y Vila, Waldo (2011). Micropolis: Historia Visual del Transporte Público de Superficie en Santiago, 1857-2007. Santiago. LOM. 119 páginas.

Mata, Enrique (2000). La investigación cualitativa y el plan de estudios de 1997 de la licenciatura en educación primaria de las escuelas normales. *Revista*

Educación. Disponible en Internet: <http://educacion.jalisco.gob.mx> Consultado los días 4-12-14-15-16 de septiembre de 2012.

Meller, Patricio (1998). Un siglo de economía política chilena (1890-1990). Santiago. Editorial Andrés Bello. 380 páginas.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (*MINVU*) (2012). Recuperado el 22 de Septiembre de 2012, de Ministerio de Vivienda y Urbanismo: <http://www.minvu.cl>

Miralles-Guasch, Carme (2002). Ciudad y transporte: el binomio perfecto. Barcelona. Ariel. 250 páginas.

Observatorio Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2011). Recuperado el 19 de Agosto de 2012, de Observatorio Urbano: <http://www.observatoriourbano.cl/index.asp>

Opazo, José Luis y Figueroa, Oscar (1993). El descontrol del sistema de buses de Santiago. *EURE*. Vol XIX, N° 56: pp. 79-91.

Ortiz, Jorge; Escolano, Severino (2005). Crecimiento periférico del gran Santiago. ¿Hacia la desconcentración funcional de la ciudad? *Scripta Nova*. Vol. IX, N° 194 (04).

Pozueta, Julio (2000). Movilidad y planeamiento sostenible: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y el diseño urbano. Barcelona. Cuadernos de Investigación Urbanística. 109 páginas.

Rodríguez, Alfredo y Winchester, Lucía (2004). Santiago de Chile: una ciudad fragmentada. En Carlos De Mattos, María Elena Ducci, Alfredo Rodríguez y Gloria Yáñez, *Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?* (pp.115-136) Santiago. Ediciones SUR - EURE.

Rodríguez, Carlos. y Figueroa, Oscar (2005). Redes e infraestructura de transporte en la conformación de la nueva área metropolitana de Santiago.

Ponencia presentada en el XIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y urbano (CLATPU), Lima, Perú.

Rodríguez Vignoli, Jorge (2008a). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE*. Vol. XXXIV, N° 103: pp. 49-71.

Rodríguez Vignoli, Jorge. (2008b). Dinámica sociodemográfica metropolitana y segregación residencial: ¿qué aporta la CASEN 2006? *Revista de Geografía Norte Grande*. N° 41: pp. 81-102.

Rueda, Salvador (2002). Modelos de ordenación del territorio más sostenible. *VII Congreso Nacional del Medio Ambiente* .

Sabatini, Francisco (2000). Reforma de los mercados de suelo en Santiago, Chile: efectos sobre precios. *EURE*. Vol. XXVI, N° 77: pp. 49-80.

Sabatini, Francisco y Brain, Isabel (2006). Los precios del suelo en alza carcomen el subsidio habitacional, contribuyendo al deterioro en la calidad y localización de la vivienda social. *Revista Prourbana*. N° 4: pp. 2-13.

Sabatini, Francisco, Cáceres, Gonzalo, Sierralta, Carlos y Robles, Sarella (2010). La segregación residencial en 5 ciudades chilenas según estadísticas censales: tendencias y giros. En *Tendencias de la Segregación en las principales ciudades chilenas, Análisis Censal 1982-2002* (pp. 9-18). Santiago. INE-PUC.

Sabatini, Francisco, Vásquez, Héctor, Robles, Sarella y Rasse, Alejandra (2010). Gentrificación sin expulsión, fuerza de transformación de las ciudades latinoamericanas: datos e interpretación para Santiago. En *Tendencias de la Segregación en las principales ciudades chilenas, Análisis Censal 1982-2002* (pp. 165-184). Santiago. INE-PUC.

Sabatini, Francisco, Wormald, Guillermo, Sierralta, Carlos y Peters, Paul (2010). Segregación residencial en Santiago: Tendencias 1992-2002 y efectos vinculados con su escala geográfica. En *Tendencias de la Segregación en las*

*principales ciudades chilenas, Análisis Censal 1982-2002* (pp. 19-42). Santiago. INE-PUC.

Sacristán, Gimeno y Pérez Gómez, Ángel (1999). *Comprender y transformar la enseñanza*. Madrid. Morata. 448 páginas.

Scribano, Adrián (2001). *Investigación cualitativa y textualidad. La interpretación como práctica sociológica*. *Red Cinta de Moebio*. N° 11

Schwartz. J. y L. Jacobs (1984). *Sociología cualitativa, método para la reconstrucción de la realidad*. México D.F. Trillas. 560 páginas.

SECTRA (2003). *Secretaría de Planificación de Transportes*. Obtenido de [http://www.sectra.gob.cl/Indicadores\\_de\\_Movilidad/indicadores\\_movilidad.html](http://www.sectra.gob.cl/Indicadores_de_Movilidad/indicadores_movilidad.html)

SECTRA (2006). *Secretaría de Planificación de Transportes*. Encuesta Origen Destino de Viajes del Gran Santiago. DICTUC.

Sennett, Richard. (2001). *Vida urbana e identidad personal*. Barcelona. Editorial Península. 205 páginas.

Soto, Marcela. Álvarez, Luis (2012). Análisis de tendencias en movilidad en el Gran Valparaíso. El caso de la movilidad laboral. *Revista de Geografía Norte Grande*. N° 52: pp. 19-36.

Suárez-Lastra, Manuel y Delgado-Campos, Javier (2010). Patrones de movilidad residencial en la Ciudad de México como evidencia de co-localización de población y empleos. *EURE*. Vol. XXXVI, N°107: pp. 67-91.

Tapia, Ricardo (2011). Vivienda social en Santiago de Chile. Análisis de su comportamiento locacional, período 1980- 2002. *Revista INVI*. Vol. 26, N° 73: pp. 105-131.

Thynell, Marie (2005). Modernidad en movimiento. cómo enfrentarse a la movilidad motorizada en Teherán, Santiago y Copenhague. *EURE*. Vol. XXXI, N° 34: pp. 55-75.

Timmermann, Freddy. (2011). Las macroformas textuales de los Derechos Humanos. Chile, 1973-1980. *Revista Literatura y Lingüística*. N° 24: pp. 121-141.

Timmling, Hans Fox. (2001). El entorno a la identidad urbana. *Urbano*. Vol. 4, N° 4: pp. 81-86.

Torres, J. (1987). La evaluación cualitativa en educación. *Aldaba. Revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*. N° 7: pp. 47-60.

Trumper, Ricardo (2005). Automóviles y microbuses: construyendo neoliberalismo en Santiago de Chile. En *Transformaciones urbanas y procesos territoriales. Lecturas del nuevo dibujo de la ciudad latinoamericana*. (pp. 71-81). Santiago. Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile.

Tuan, Yi-Fu (2007). *Topofilia*. Madrid. Editorial Melusina. 351 páginas.

Vasconcellos, Eduardo Alcántara (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá: Corporación Andina de Fomento (CAF). 204 páginas.

Vera Vélez, Lamberto. UIPR, Ponce, P.R. Disponible en Internet: [http://ponce.inter.edu/cai/reserva/lvera/investigacion\\_caulitativa.pdf](http://ponce.inter.edu/cai/reserva/lvera/investigacion_caulitativa.pdf) Consultado los días 16-17-18- de septiembre de 2012.

Vidal, Tomeu y Pol, Enric (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de Psicología*. Vol. 36, N° 3: pp. 281-297.

Woods, Peter (1987). *La escuela por dentro: la etnografía en la investigación educativa*. Barcelona. Paidós. 220 páginas.

Zunino, Hugo e Hidalgo, Rodrigo (2009). Las políticas de vivienda en Chile neoliberal: efectos socioespaciales y relaciones de poder en el caso del Área Metropolitana de Valparaíso y su periferia. En *Chile: Del país urbano al país*

*metropolitano*. (pp. 223-240). Santiago: Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile.

## ANEXOS

Anexo 1: Encuesta realizada a la comunidad universitaria de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez



### Encuesta de movilidad de la comunidad universitaria de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez

Las siguientes preguntas se refieren a los desplazamientos que usted realiza en una semana de actividades académicas normales durante el presente semestre de 2012. Marque con una **X** su respuesta.

#### Identificación

Nombre:		Edad:			
Nivel (en el caso de estudiantes)					
Sedes UCSH dónde asiste a clases		Casa Central	Carmen	San Isidro	Lo Cañas
¿Cuántos días asiste a la Universidad?					
Comuna donde vive					
Nombre la intersección de dos calles cercanas a su lugar de residencia					

#### Sobre su traslado

1. ¿Qué medios de transportes emplea entre su **hogar y la Universidad**? (Marque los que sean necesarios)

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Metro            | <input type="checkbox"/> Bicicleta                        |
| <input type="checkbox"/> Bus (micro)      | <input type="checkbox"/> Metro-tren                       |
| <input type="checkbox"/> Taxi / Colectivo | <input type="checkbox"/> Buses Interprovinciales (región) |
| <input type="checkbox"/> Moto             | <input type="checkbox"/> Buses Interurbanos (rurales)     |
| <input type="checkbox"/> Auto             | <input type="checkbox"/> Caminata                         |
|   | <input type="checkbox"/> Otro                             |

2. De acuerdo a la pregunta anterior, ¿cuántos transbordos realiza?

Ningún transbordo	1	2	3
-------------------	---	---	---

3. ¿Realiza el mismo trayecto y medio de transporte para movilizarse entre la Universidad y su hogar? Si su respuesta es Sí, continúe respondiendo en la pregunta 5, si su respuesta es No, conteste la pregunta 4.

SI	NO	A veces	
----	----	---------	--

4. ¿Por qué realiza otro trayecto y utiliza otro medio de transporte en su regreso de la Universidad a su hogar?

Menor tiempo de traslado	Mayor comodidad en el trayecto	Menor costo monetario de transporte	No tengo otra alternativa
--------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	---------------------------

5. ¿Cuántas veces al día realiza dicho trayecto?

1	2	Más de 2	
---	---	----------	--

6. Nombre al menos dos aspectos positivos y dos aspectos negativos que tiene su trayecto **casa- Universidad**. (Marque los que sean necesarios)

Aspectos Positivos	Aspectos Negativos
<input type="checkbox"/> Seguridad	<input type="checkbox"/> Inseguridad
<input type="checkbox"/> Rapidez	<input type="checkbox"/> Lentitud
<input type="checkbox"/> Comodidad	<input type="checkbox"/> Incomodidad
<input type="checkbox"/> Mayor frecuencia de medio de transporte	<input type="checkbox"/> Menor frecuencia de medios de transporte
<input type="checkbox"/> Menor atochamiento vehicular	<input type="checkbox"/> Mayor atochamiento vehicular
<input type="checkbox"/> Recorrido de medio de transporte más corto.	<input type="checkbox"/> Alta demanda de usuarios
<input type="checkbox"/> Baja demanda de usuarios	<input type="checkbox"/> Otro: _____
<input type="checkbox"/> Otros: _____	

7. Nombre al menos dos aspectos positivos y dos aspectos negativos que tiene su trayecto **Universidad -casa**. (Marque los que sean necesarios)

Aspectos Positivos	Aspectos Negativos
<input type="checkbox"/> Seguridad	<input type="checkbox"/> Inseguridad
<input type="checkbox"/> Rapidez	<input type="checkbox"/> Lentitud
<input type="checkbox"/> Comodidad	<input type="checkbox"/> Incomodidad
<input type="checkbox"/> Mayor frecuencia de medio de transporte	<input type="checkbox"/> Menor frecuencia de medios de transporte
<input type="checkbox"/> Menor atochamiento vehicular	<input type="checkbox"/> Mayor atochamiento vehicular
<input type="checkbox"/> Recorrido de medio de transporte más corto.	<input type="checkbox"/> Alta demanda de usuarios
<input type="checkbox"/> Baja demanda de usuarios	<input type="checkbox"/> Otro: _____
<input type="checkbox"/> Otros: _____	

8. ¿Cuánto dinero aproximadamente gasta semanalmente en el trayecto **casa-Universidad-casa**? (considerar si va a la práctica, trabajo, juntas, etc.):  
\$ \_\_\_\_\_

9. ¿Si tuviera la posibilidad de elegir su medio de transporte público para movilizarse diariamente, cuál sería su preferencia? ¿Por qué?

<input type="checkbox"/> Metro	<input type="checkbox"/> Bicicleta
<input type="checkbox"/> Bus (micro)	<input type="checkbox"/> Metro-tren
<input type="checkbox"/> Taxi / Colectivo	<input type="checkbox"/> Buses Interprovinciales (región)
<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Buses Interurbanos (rurales)
<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Caminata
	Otro: _____

¿Por qué? \_\_\_\_\_

10. ¿Cuáles son los aspectos que considera al elegir un medio de transporte público?  
¿Por qué?

<input type="checkbox"/> Seguridad	<input type="checkbox"/> Menor atochamiento vehicular en el traslado
<input type="checkbox"/> Rapidez	<input type="checkbox"/> Corto recorrido de medio de transporte.
<input type="checkbox"/> Comodidad	<input type="checkbox"/> Baja demanda de usuarios
<input type="checkbox"/> Mayor frecuencia del medio de transporte	<input type="checkbox"/> Otros: _____

¿Por qué? \_\_\_\_\_

11. Durante su trayecto, se encuentra atenta a los que sucede a su alrededor (paisaje, personas, vendedores, etc.)

<input type="checkbox"/> Siempre	<input type="checkbox"/> En ocasiones	<input type="checkbox"/> Nunca
----------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------

12. Dependiendo de su respuesta, cuáles son las razones o factores que la hace ir atento/a (despreocupado/a) durante (en parte) su trayecto. Si es necesario marque más de uno.

<input type="checkbox"/>	Atractivo del paisaje	<input type="checkbox"/>	Desagradable del paisaje
<input type="checkbox"/>	Seguridad del viaje	<input type="checkbox"/>	Inseguridad del viaje
<input type="checkbox"/>	Medio de transporte (existen medios de transportes más seguros)		
<input type="checkbox"/>	Utilización del tiempo de traslado en otra actividad (leer, dormir, etc.)		
<input type="checkbox"/>	Otro		

**Sobre el Tiempo de traslado**

13. Durante el transcurso del día, ¿en qué horario se desplaza entre su hogar y la Universidad, y entre la Universidad y su hogar? Si se desplaza más de una vez al día a la Universidad o a su hogar, marque las alternativas necesarias.

**Trayecto Hogar-Universidad**

<input type="checkbox"/>	06:30– 09:00	<input type="checkbox"/>	09:01– 11:30	<input type="checkbox"/>	11:31– 14:00	<input type="checkbox"/>	14:01– 17:59	<input type="checkbox"/>	18:00– 20:29	<input type="checkbox"/>	20:30– 22:30
--------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------

**Trayecto Universidad-Hogar**

<input type="checkbox"/>	06:30– 09:00	<input type="checkbox"/>	09:01– 11:30	<input type="checkbox"/>	11:31– 14:00	<input type="checkbox"/>	14:01– 17:59	<input type="checkbox"/>	18:00– 20:29	<input type="checkbox"/>	20:30– 22:30
--------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------

14. Sumando los tiempos de espera y de traslado tanto de ida a la Universidad como de regreso a su hogar ¿Cuánto tiempo aproximadamente utiliza al día para movilizarse?

<input type="checkbox"/>	0-30 minutos	<input type="checkbox"/>	31-45 minutos	<input type="checkbox"/>	46-60 minutos	<input type="checkbox"/>	61-75 minutos	<input type="checkbox"/>	76-90 minutos	<input type="checkbox"/>	Más de 91 minutos
--------------------------	-----------------	--------------------------	------------------	--------------------------	------------------	--------------------------	------------------	--------------------------	------------------	--------------------------	----------------------

15. **Considerando los tiempos de espera**, ¿cuánto tiempo aproximadamente demora en su traslado desde su casa hacia la Universidad? \_\_\_\_\_ minutos.

16. **Considerando los tiempos de espera**, ¿cuánto tiempo aproximadamente demora en su traslado desde su Universidad hacia su casa? \_\_\_\_\_ minutos.

17. **Sin considerar los tiempos de espera**, ¿cuál es aproximadamente el tiempo promedio de su viaje tanto de ida como de regreso? \_\_\_\_\_ minutos.

**Sobre sus actividades durante su traslado**

18. ¿Qué actividades realiza generalmente durante el trayecto entre su **hogar y la Universidad**? (Marque los que sean necesarios)

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Leer     | <input type="checkbox"/> Escuchar música                                 |
| <input type="checkbox"/> Dormir   | <input type="checkbox"/> Conversar                                       |
| <input type="checkbox"/> Cantando | <input type="checkbox"/> Utiliza el celular (revisar las redes sociales) |
| <input type="checkbox"/> Nada     | Otros: ¿Cuáles?<br>_____   |

19. ¿Con cuántas personas generalmente realiza el viaje durante el **trayecto hogar-Universidad**? (Marque los que sean necesarios)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Sola(o)                             | <input type="checkbox"/> Con 1, durante parte del trayecto.    |
| <input type="checkbox"/> Con 1, durante todo el trayecto.    | <input type="checkbox"/> Con 2, durante parte del trayecto.    |
| <input type="checkbox"/> Con 2, durante todo el trayecto.    | <input type="checkbox"/> Más de 2, durante parte del trayecto. |
| <input type="checkbox"/> Más de 2, durante todo el trayecto. |  |

20. ¿Qué actividades realiza generalmente durante el trayecto entre la **Universidad y su hogar**? (Marque los que sean necesarios)

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Leer     | <input type="checkbox"/> Escuchar música                                 |
| <input type="checkbox"/> Dormir   | <input type="checkbox"/> Conversar                                       |
| <input type="checkbox"/> Cantando | <input type="checkbox"/> Utiliza el celular (revisar las redes sociales) |
| <input type="checkbox"/> Nada     | Otros: ¿Cuáles?<br>_____   |

21. ¿Con cuántas personas generalmente realiza el viaje durante el **trayecto Universidad -hogar**? (Marque los que sean necesarios)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Sola(o)                             | <input type="checkbox"/> Con 1, durante parte del trayecto.    |
| <input type="checkbox"/> Con 1, durante todo el trayecto.    | <input type="checkbox"/> Con 2, durante parte del trayecto.    |
| <input type="checkbox"/> Con 2, durante todo el trayecto.    | <input type="checkbox"/> Más de 2, durante parte del trayecto. |
| <input type="checkbox"/> Más de 2, durante todo el trayecto. |  |

22. ¿En qué espacios o lugares suele acomodarse en los medios de transportes que utiliza a diario?

	Asientos		Pasillos		Puertas
--	----------	--	----------	--	---------

23. De 1 a 7, siendo 1 desastroso y 7 excelente ¿Cómo califica los medios de transportes que utiliza a diario?

1\_\_\_ 2\_\_\_ 3\_\_\_ 4\_\_\_ 5\_\_\_ 6\_\_\_ 7\_\_\_

24. Piense en su trayecto **Hogar- Universidad** y mencione los lugares que para usted son significativos y le permiten orientarse y posicionarse en su traslado.

1. \_\_\_\_\_ -
2. \_\_\_\_\_ -
3. \_\_\_\_\_ -

25. Piense en su trayecto **Universidad-Hogar** y mencione los lugares que para usted son significativos y le permiten orientarse y posicionarse en su traslado.

1. \_\_\_\_\_ -
2. \_\_\_\_\_ -
3. \_\_\_\_\_ -