

Movilidad urbana cotidiana de la comunidad de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez¹

Max Concha², Nicolás Gajardo³, María Fernanda Godoy⁴, Francisco Javier Huerta⁵, Enzo Martínez⁶, Romina Pinto⁷, Susana Plaza⁸ y Bianca Sandoval⁹

Resumen

El explosivo crecimiento y la alta complejidad que han experimentado las grandes ciudades latinoamericanas en las últimas décadas han afectado directamente la movilidad urbana cotidiana de sus habitantes. El trabajo aborda los patrones de movilidad que realiza la comunidad universitaria de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la Universidad Católica Silva Henríquez (UCSH). Los resultados permiten conocer la complejidad que significa el trasladarse en el Área Metropolitana de Santiago (AMS), lo cual se convierte en un importante insumo para establecer planes institucionales destinados al mejoramiento de la calidad educativa.

Palabras clave: Movilidad urbana, expansión urbana, transporte urbano, lugares.

Abstract

The explosive growth and high complexity of bigger Latin-American cities has directly affected the urban daily mobility of people in the last decades. This study tackles the mobility patterns of the members of the History and Geo-

-
- 1 El presente estudio es el resultado del Seminario para optar al grado de Licenciado en Educación y al Título de Profesor en Educación Media en Historia y Geografía en la Universidad Católica Silva Henríquez. Artículo recibido el 28 de enero de 2013 y aceptado el 30 marzo de 2013.
 - 2 Universidad Católica Silva Henríquez (Chile). E-mail: gigiouc@live.cl
 - 3 Universidad Católica Silva Henríquez (Chile). E-mail: nfgajardo@gmail.com
 - 4 Universidad Católica Silva Henríquez (Chile). E-mail: ma.fernanda.gv@gmail.com
 - 5 Universidad Católica Silva Henríquez (Chile). E-mail: f.huerta.h@gmail.com
 - 6 Universidad Católica Silva Henríquez (Chile). E-mail: enzo.profesor@gmail.com
 - 7 Universidad Católica Silva Henríquez (Chile). E-mail: romina.pintoleal@gmail.com
 - 8 Universidad Católica Silva Henríquez (Chile). E-mail: susanaplazajara@gmail.com
 - 9 Universidad Católica Silva Henríquez (Chile). E-mail: bianca_sandoval@hotmail.com

graphy Teaching Training Programme at Universidad Católica Silva Henríquez (UCSH). The results show the complexity of mobility in Santiago's Metropolitan Area (AMS), which is an important reference to the design of institutional plans targeted at improving the quality of education.

Key words: Urban Mobility; Urban Growth; Urban Transport; Places.

Resumo

O explosivo crescimento e à alta complexidade que tem experimentado as grandes cidades latino-americanas. Nas últimas décadas tem afetado diretamente a mobilidade urbana cotidiana de seus habitantes. O trabalho aborda os padrões de mobilidade que realiza a comunidade universitária da carreira de Pedagogia em História e Geografia da Universidade Católica Silva Henríquez (UCSH). Os resultados permitem conhecer á complexidade que significa se movimentar na área Metropolitana de Santiago (AMS), o qual se converte num importante insumo para estabelecer planos institucionais destinados ao melhoramento da qualidade educativa.

Palavras chave: Mobilidade urbana, expansão urbana, transporte urbano, lugares.

La idea de movilizarse por el territorio está condicionada por una serie de factores políticos, económicos, sociales y culturales. Dentro de las intencionalidades de dichos traslados, éstas pueden ser forzadas o por propia iniciativa de los involucrados. En la literatura especializada es posible encontrar trabajos relacionados con los tiempos de traslados que realizan los habitantes que viven en el Área Metropolitana de Santiago. La Encuesta de Calidad de Vida del año 2010 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo refleja que durante los últimos 10 años, los habitantes de la ciudad han visto incrementados sus tiempos de desplazamiento al menos entre 10 a 15 minutos, siendo los más afectados los habitantes de la zona sur (Observatorio Urbano, 2011), quienes demoran más de una hora en desplazarse hacia sus respectivos lugares de trabajo o estudio. Otro estudio fue realizado por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile (FAU) 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: ¿Cómo 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?

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, tales como la accesibilidad entregada por el transporte público y privado, el tiempo de traslado, y la seguridad del barrio en el cual se emplaza la UCSH.

La Universidad Católica Silva Henríquez posee cuatro sedes en la ciudad de Santiago. La Casa Central y las sedes de Carmen y San Isidro se encuentran localizadas en la comuna de Santiago, en el barrio San Isidro, cercanas a las estaciones de metro Santa Lucía (línea 1) y Parque Bustamante (línea 5) (Figura 1). Por su parte, la sede Lo Cañas se encuentra en la comuna de La Florida.

El objetivo del trabajo es analizar la movilidad urbana cotidiana que realizaron los 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. En primer lugar, se determinan los medios de transporte y el tiempo promedio en la movilidad diaria cotidiana, a través de la realización de una encuesta a toda la comunidad educativa, estableciendo similitudes o diferencias en el lugar de origen, en el tiempo destinado al traslado, en la actividades realizadas durante el viaje, entre otros elementos. En segundo lugar, se explican en profundidad los fenómenos del desplazamiento y de las apropiaciones del espacio que realizan algunos miembros de la comunidad educativa a través de una observación etnográfica.

Figura 1. Localización de las sedes de la Universidad Católica Silva Henríquez en la comuna de Santiago



Fuente: ESRI, 2011, adaptación propia.

Movilidad cotidiana en la metrópolis

A partir de la segunda mitad del siglo XX, el transporte y la movilidad urbana de las ciudades latinoamericanas se han visto fuertemente modificados como consecuencia de la expansión superficial de las ciudades y una profunda segregación y fragmentación 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).

La movilidad hace referencia a la “práctica social de desplazarse a través del espacio-tiempo, y no sólo al mero acto de movimiento de algo o alguien que se refiere al transporte” (Jirón *et al.*, 2010: 27); ésta varía según el ingreso, el género, la edad, la ocupación y el nivel educacional. Debido a su carácter social, Jirón (2008: 47) 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 transientes”, por lo que se puede inferir que la movilidad se va construyendo a medida que el sujeto se desplaza y logra interactuar, apropiarse y transformar un lugar de acuerdo a sus necesidades.

Por su parte, Soto *et al.* (2012: 25) señala que con el aumento del transporte motorizado, además de los traslados en dirección periferia-centro por diversos motivos, están surgiendo nuevas direcciones de movilidad, es decir, de periferia a periferia e incluso, de centro a periferia, así “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”.

Movilidad urbana cotidiana

La movilidad urbana se refiere al desplazamiento en el área urbana con el fin de acceder a bienes y servicios que permitan satisfacer las demandas de las personas y obtener mayores ingresos (Lange, 2011). Por otra parte, la movilidad urbana cotidiana sería 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 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; y la segunda característica, es la interconexión que existe entre los conceptos espacio y tiempo (Jirón, 2010).

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 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 transformado 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” (Tuan, 2007: 13).

El 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). Esto permite determinar que son los propios individuos los que a partir del contacto con el medio y las relaciones sociales, son 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.

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.

¿Lugar de tránsito o no-lugares?

Los nuevos espacios creados bajo la lógica de la globalización son 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).

Un no-lugar tiene dos elementos complementarios, por un lado es un espacio construido 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). 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.

Paola Jirón (2011) señala que, tradicionalmente, los lugares transientes 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. Sin embargo, los lugares transientes generarían significados para los individuos que se desplazan a través de ellos, puesto que el ser humano se apropia e identifica con lugares y objetos. En cambio, los no-lugares serían lo opuesto, ya que el o los individuos, no le otorgan significados ni identidad a dichos espacios. De esta manera, al desplazarse los individuos utilizan el espacio para realizar distintas actividades como lo son: leer, contemplar el paisaje, reflexionar, dormir, distraerse, entre otros.

Metodología

Para el desarrollo de la presente investigación se elaboró una metodología que deja 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.

A través de una encuesta se logró obtener 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 diaria 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. La aplicación de las encuestas se realizó de modo presencial en las salas de clases, durante el mes de octubre de 2012 a un total de 267 miembros de la comunidad.

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. La selección de personas dentro de esta comunidad, se llevó a cabo entre estudiantes, que pertenecen a los distintos niveles académicos. Dicha selección, 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.

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, y 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.

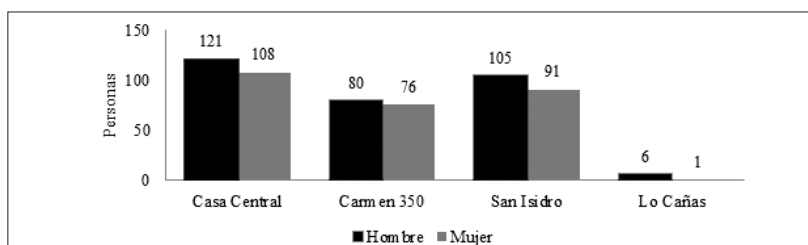
Frente a esto, los rangos de tiempo en los cuales se realizaron los seguimientos, dependieron de cada caso estudiado, puesto que algunos integrantes de la comunidad, debían llegar a la institución a las 08:30 de la mañana, como también otras debían asistir a las 14:00 horas. Por lo tanto, el trayecto 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.

La comunidad educativa y su movilidad: resultados y análisis de los datos de la encuesta

Luego de haber aplicado las encuestas a los integrantes de la comunidad educativa, se realizó la tabulación y los análisis de datos. Según los datos entregados por la colectividad se logró realizar diferentes clasificaciones con respecto a la movilidad urbana cotidiana que realizan los integrantes de dicha Casa de Estudios.

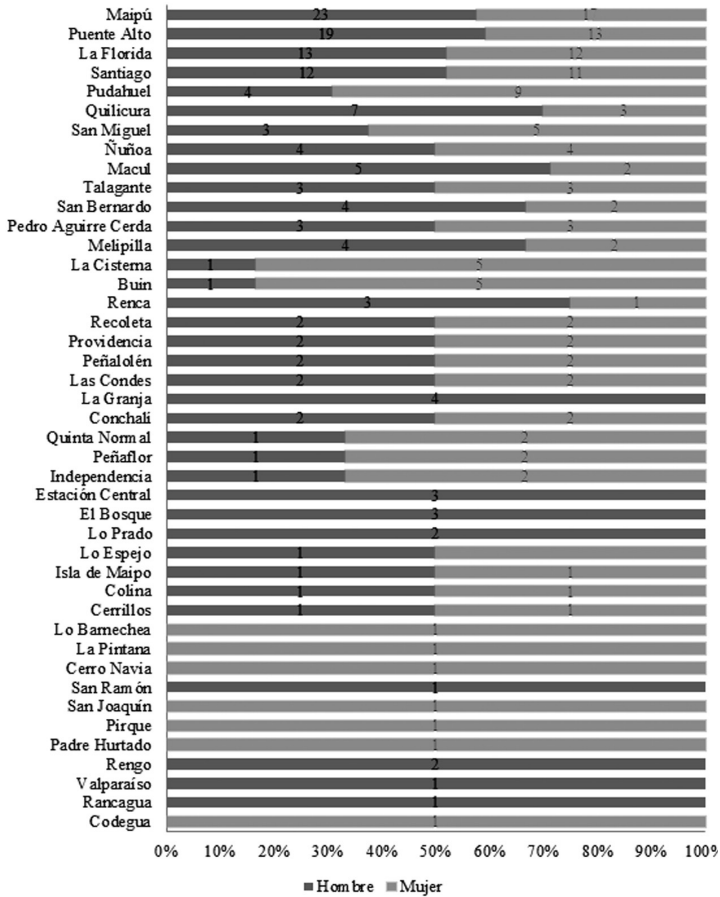
De acuerdo a los datos que entrega la Figura 2, la comunidad de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH, asiste mayoritariamente a la Casa Central (General Jofré). Lo Cañas como el destino menos visitado. En cuanto a la comuna de residencia de la comunidad, gran parte proviene de la zona sur y de la poniente del área urbana consolidada, destacando Maipú con 40 personas, Puente Alto con 32 y La Florida con 25 (Figura 3).

Figura 2. Cantidad de personas de la comunidad educativa de Pedagogía en Historia y Geografía que asisten a cada sede de la UCSH



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3: Comunas de residencia de la comunidad de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía distribuido por sexo



Fuente: Elaboración propia.

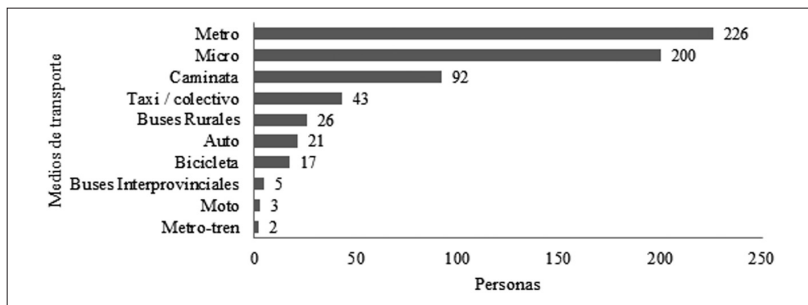
La movilidad urbana cotidiana que realiza la comunidad

Es posible observar en la Figura 4 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. Si se especifica por el medio de transporte, la comunidad utiliza preferentemente dos: el Metro con un 36%, y la micro con un 32%.

La comodidad, seguridad y rapidez constituyen los aspectos más destacados por los usuarios al momento de calificar el medio de transporte que utilizan. Por el contrario, los aspectos más negativos se relacionan con la

excesiva demanda de usuarios y las consecuencias generadas por ello, tales como la incomodidad y el estrés que se vive al interior de los vehículos públicos

Figura 4. 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

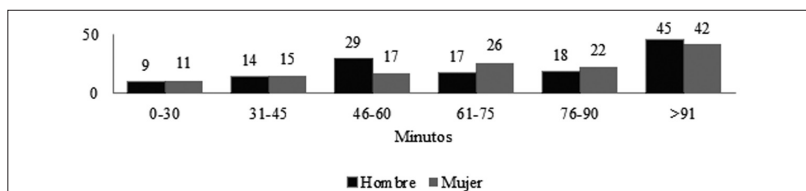


Fuente: Elaboración propia.

La comunidad realiza entre una a dos combinaciones de medios de transporte para desplazarse entre el hogar y la casa de estudios y viceversa, situación que significa una importante pérdida de tiempo. El tiempo utilizado para trasladarse (sumando los tiempos de espera y de traslado tanto de ida como de regreso) diariamente es de alrededor de 60 minutos, lo cual está condicionado por la comuna y el medio de transporte utilizado por la comunidad (Figura 5).

De esta manera, el tiempo de viaje para algunos integrantes de la comunidad supera los 90 minutos. Esto refleja que el alcance físico de la Universidad alcanza a las comunas periurbanas y extrarregionales.

Figura 5. 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

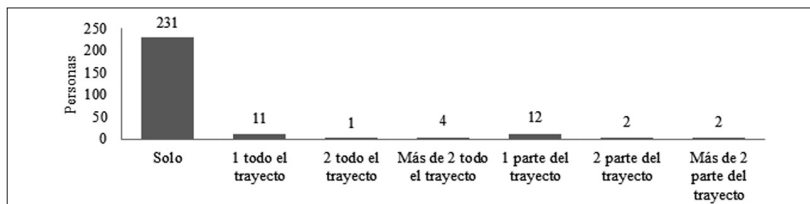


Fuente: Elaboración propia.

Actividades e identidades en los lugares móviles

A pesar de que durante su trayecto los miembros de la comunidad realizan una serie de actividades como escuchar música, leer o dormir, 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. Fundamentalmente, por el hecho de que la mayoría de los encuestados realiza sus viajes sin ninguna compañía (Figura 8).

Figura 8. Número de personas con las cuales los miembros de la comunidad realizan sus viajes



Fuente: Elaboración propia.

Las actividades que realizan los miembros de la comunidad educativa durante su trayecto reflejan que los medios de transporte se han transformado en lugares móviles. Los sujetos proyectan un lugar conocido a los medios de transporte lo que permite dar continuidad a 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 estudiar, ya que los lugares móviles se vuelven cotidianos.

De esta manera, 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. Frente a la consulta sobre qué lugares eran significativos y permitían orientarse durante su traslado, gran parte de los encuestados respondieron que las estaciones de Metro, paraderos del Transantiago e importantes calles y avenidas, eran un elemento clave durante su trayecto, es decir lugares transientes, fijos y que solamente tienen relevancia para los individuos al momento de desplazarse a través de ellos, sin importar el tiempo de permanencia.

Movilidad urbana cotidiana de los estudiantes de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía

Al igual que el resto de los ciudadanos, los integrantes de la carrera de 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. En un intento por representar lo más posible esta diversidad se realizaron seguimientos a cuatro miembros de la comunidad educativa al momento de desplazarse por la ciudad.

Es así como se puede presentar el caso de Luz, estudiante de quinto año, quien tiene su lugar de residencia en la comuna de Talagante, al surponiente del Área Metropolitana de Santiago. Este territorio local pertenece a las comunas periurbanas de Santiago, cuyos habitantes deben dirigirse diariamente a la gran ciudad por motivos laborales, educacionales o por alguna otra actividad. Como muchos de los estudiantes que se encuentran en la misma situación, Luz requiere bastante tiempo para trasladarse entre su casa y la Universidad, entre setenta y noventa minutos. En ese lapso, son múltiples las actividades que puede realizar, salvo el dormir, como una medida de prevención contra el delito de hurto.

Luz tiene solo una alternativa de transporte que la conecta con Santiago (con el Terminal de buses San Borja, Estación Central), la Flota Talagante. Al interior de la ciudad, Luz prefiere utilizar el Metro, ya que asegura tiempos de traslados más cortos.

El segundo seguimiento realizado fue a Paula de la comuna de Maipú, sector periférico de la ciudad de Santiago. Paula tenía distintas opciones para trasladarse desde su hogar hasta las dependencias de la Universidad. Su recorrido comienza abordando algún microbús de acercamiento a las estaciones de Metro de la línea 1 o la línea 5. Debido a esta mayor disponibilidad de alternativas, Paula valora de forma significativa realizar un viaje cómodo, es decir, siempre busca un medio de transporte que le permita ir sentada. Antes de abordar el medio de transporte, Paula tiene una pre-selección de los “mejores lugares” de la micro o del Metro, de esta manera puede evitar que “no le llegue el sol” durante el día o “poder salir más rápido” al momento de finalizar su recorrido. Al igual que en el caso de Luz, para Paula el traslado desde y hacia la Universidad no es tiempo muerto, ya que realiza una serie de actividades como estudiar, leer o escuchar música.

El tercer seguimiento se realizó a Joaquín, residente de otra comuna periférica de Santiago, Puente Alto. La mayoría de las veces Joaquín toma la micro en avenida Camilo Henríquez con Gabriela Oriente. A diferencia de los dos casos anteriores, Joaquín tiene una doble actividad en la Universidad, es estudiante y vendedor informal de “fruta picada”.

Joaquín expone y vende sus productos ayudado por un carro, lo cual le impide utilizar cualquier medio de transporte, pues si éste va atiborrado de personas, puede poner en peligro su delicada mercadería. De esta manera, los días que Joaquín realiza la venta de fruta, opta por utilizar la micro, la que a pesar de ser más lenta, le permite ir más cómodo. Por el contrario, los días que no realiza su actividad laboral, prefiere utilizar el Metro.

Por otro lado, el comportamiento de Joaquín difiere según el tipo de transporte que utiliza. Al no estar con el carro con fruta en el Metro, posee mayor libertad para moverse y buscar el mejor espacio al interior del medio de transporte. Así, Joaquín posee un lugar pre-seleccionado en el andén de la estación del Metro, que le permite “salir justo al cambio de andén”, optimizando su tiempo de traslado. Otro elemento interesante, es que Joaquín realiza una acción que no es muy frecuente en los usuarios del metro, utiliza la escalera fija y no la escalera mecánica con el fin de “ganar más tiempo”.

En cuanto a las actividades que Joaquín realiza durante su trayecto, éstas se ven determinadas por el tipo de transporte elegido, pudiendo leer, estudiar, escuchar música o incluso preparar su indumentaria y/o publicidad –cartel– para vender las frutas picadas.

Finalmente, se realizó un seguimiento a Catalina, quien habita en una comuna central de la ciudad de Santiago, Providencia, y realiza su desplazamiento en automóvil particular.

Si bien Catalina posee numerosas alternativas de transporte para trasladarse hacia o desde la Universidad como Metro y varias líneas de microbuses, ha optado por el automóvil, pues experimentó sucesos traumáticos, como ser casi 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.

El transporte utilizado por Catalina le permite organizar diariamente sus actividades con mayor libertad, aunque no con la rapidez deseada por ella, debido al constante incremento del parque automotriz de la ciudad.

Conclusiones

La movilidad urbana cotidiana es considerada como una práctica social que surge en un espacio y tiempo determinado y *“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. La investigación da cuenta que al momento de movilizarse la comunidad educativa de la carrera de Pedagogía en Historia y Geografía de la UCSH, supera las ideas de desplazarse relacionadas solo a un trayecto, ya que los involucrados realizan actividades y se identifican con los diversos lugares.

Los seguimientos realizados permitieron evidenciar que cada persona posee un mapa mental del trayecto que debe realizar, como también de las ofertas de transporte que tienen al momento de viajar. Este esquema mental se produce a raíz de la experiencia que cada persona construye al transitar por la ciudad y que va cambiando a medida que se va desarrollando la experiencia, evidenciándose en los distintos medios de transporte utilizados, como también en las calles por las cuales caminan o estacionan un automóvil.

Finalmente, esta investigación podría ser un insumo para las autoridades académicas de la carrera al momento de ofrecer los cursos semestrales de la malla curricular, pues el lugar de residencia de los estudiantes podría influir en su desempeño académico. Por ejemplo, modificar el horario de entrada a la Universidad podría evitar que los estudiantes de zonas alejadas del AMS lleguen atrasados y/o se evite la deserción en algunas asignaturas.

Referencias Bibliográficas

Fuentes secundarias

ÁLVAREZ, L.; SILVA, L. y SOTO, M. (2009). Dimensión espacial de la movilidad cotidiana universitaria: el caso del Gran Valparaíso. *Revista INVI*, Vol. 24, N° 65, p. 19-77.

AUGÉ, M. (1992). *Los "No Lugares" espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.

AUGÉ, M. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona: Gedisa.

BRUNNER, J.J.; COURARD, H. y COX, C. (1992). *Estado, Mercado y conocimiento: Políticas y resultados en la educación superior chilena 1960-1990*. Santiago de Chile: FLACSO.

CASADO, J.M. (2008). Estudios sobre la movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Políticas*, Vol. XII, N° 273. Disponible en Internet: <http://www.geocritica.com>

CASTROGIOVANNI, A. (2007). Lugar, no-lugar y entre-lugar. Los ángulos del espacio turístico. *Estudios y perspectivas en Turismo*, Vol. 16, N° 1, p. 5-23.

CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (CAF) (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Ciudad de Panamá: CAF.

- CORREA, G. (2010). Transporte y ciudad. *EURE*, Vol. XXXVI, N°107, p. 133-137.
- DE MATTOS, C. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *EURE*, Vol. XXV, N° 76, p. 29-56.
- DUCCI, M.E. (2000). Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana. *EURE*, Vol XXVI, N° 79, p. 5-24.
- FIGUEROA, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *EURE*, Vol. XXXI, N° 94, p. 41-53.
- GAKENHEIMER, R. (1998). Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. *EURE*, Vol. XXIV, N° 72, p. 33-52.
- HARVEY, D. (2007). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI.
- JIRÓN, P. (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, p. 173-197.
- JIRÓN, P. (2008). *Mobility on the move: Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile*. London: Thesis submitted for the degree of doctor of philosophy (PHD) London school of economics and political science.
- JIRÓN, P.; LANGE, C. y BERTRAND, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, Vol. 25, N° 68, p. 15-57.
- JIRÓN, P. e ITURRA L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitectura del Sur*, N° 39, p. 44-57.
- LANGE VALDÉS, C. (2004). *Espacio público, movilidad y sujetos urbanos. Estudio de caso: Eje El Golf-Apoquindo*. Santiago de Chile: Tesis de Magister en Desarrollo Urbano, PUC.
- LANGE VALDÉS, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, Vol. 25, N° 68, p. 87-106.
- SABATINI, F. (2000). Reforma de los mercados de suelo en Santiago, Chile: efectos sobre precios. *EURE*, Vol. XXVI, N° 77, p. 49-80.
- SOTO, M. y ÁLVAREZ, L. (2012). Análisis de tendencias en movilidad en el Gran Valparaíso. El caso de la movilidad laboral. *Revista de Geografía Norte Grande*, N° 52, p. 19-36.
- TUAN, Yi-Fu (2007). *Topofilia*. Madrid: Editorial Melusina.