

CUHSO • CULTURA-HOMBRE-SOCIEDAD  
JULIO 2017 • ISSN 0719-2789 • VOL. 27 • NÚM. 1 • PÁGS. 23-50  
RECIBIDO 28/11/2016 • APROBADO 4/5/2017 • PUBLICADO 31/7/2017  
DOI 10.7770/CUHSO-V27N1-ART1131

## ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

# Cruzando La Araucanía (Chile). Un análisis de las prácticas de movilidad cotidiana de universitarios adscritos a la gratuidad

*Commuting through La Araucanía (Chile). An analysis of the daily mobility practices of university students with access to free education*

**Hernán Joaquín RIQUELME BREVIS**

*Observatorio Regional de la Universidad Católica de Temuco  
y Universidad Arturo Prat, Chile*

**RESUMEN** Este artículo analiza los circuitos de movilidad de estudiantes universitarios de La Araucanía que accedieron el año 2016 a la gratuidad. Cabe señalar que los sujetos de estudio no residen en Temuco, Chile, ciudad donde estudian, por ende realizan dos o más desplazamientos diarios desde su comuna hacia la capital regional. Dentro de los criterios que se aplican para acceder a la gratuidad destacan: pertenecer a uno de los cinco primeros deciles socioeconómicos de la población y estar matriculado en carreras de pregrado presenciales, diurnas o vespertinas, dictadas en las instituciones elegibles (Mineduc, 2015). En tal sentido, se pretende analizar las condiciones y experiencias de viaje que desarrollan universitarios con el objetivo de cursar estudios, considerando los efectos no advertidos en la promoción de la política de inclusión educativa mediante la gratuidad. Estos efectos encuentran asidero en las diferencias sociales que influyen en el acceso a la educación superior desde un enfoque anclado en la movilidad cotidiana.

**PALABRAS CLAVE** Educación gratuita, movilidad cotidiana, exclusión social, accesibilidad.

**ABSTRACT** The present paper analyzes commuting by university students in the Araucanía Region who had access to free education in 2016. The study subjects were restricted to students who did not live in Temuco, the capital of the region, but who studied there and therefore needed to commute from their homes to the city. The requirements to qualify for free education are as follows: the students must belong to the lowest tenth of the population by socio-economic measures and they must be enrolled in an undergraduate programme requiring personal attendance – day-time or night-school – offered by eligible institutions (Mineduc, 2015). The object of the study was to analyze the conditions and experiences of the students in their daily commute to the university, considering unnoticed aspects that are not included in the promotion of inclusive educational policies by the introduction of free education. These aspects are supported by the social differences that affect access to higher education based on the requirement for daily mobility.

**KEYWORDS** Free higher education, daily mobility, social exclusion, accessibility.

## Introducción

A nivel nacional, la matrícula en el sistema de educación superior durante el periodo 2005-2015 se ha duplicado, alcanzando un total de 1.152.125 estudiantes que están inscritos en alguna institución universitaria. El acceso a financiamiento, mediante becas y créditos entregados por el Estado e instituciones privadas, ha generado un panorama beneficioso en torno a la accesibilidad. En tal sentido, las universidades estatales muestran un alza del 10% de matrículas para el año 2015 en comparación al año anterior.

La Araucanía, Chile, aunque se caracteriza por registrar índices de precariedad económica críticos que la ubican en el primer lugar a nivel nacional con un 23,6% de pobreza por ingresos (Ministerio de Desarrollo Social, 2015), se posiciona en el cuarto lugar a nivel nacional en la cantidad de estudiantes matriculados en el sistema de educación superior durante el periodo 2006-2014, con un total de 50.304 estudiantes (Univerciudad, 2014). La oferta está centralizada en la Provincia de Cautín, específicamente en la ciudad de Temuco.

La política de gratuidad ha sido planificada como un mecanismo de promoción por parte del Gobierno, a través del Ministerio de Educación, de las posibilidades de inserción y/o continuidad de estudio a nivel profesional. Para efectos prácticos, se comprende la gratuidad universitaria como un proyecto político que pretende extender el acceso a la educación superior a sectores sociales que

en tiempos no tan lejanos debían acudir al autofinanciamiento, a créditos con aval del Estado o a la banca privada para costear estudios. En tal sentido, la gratuidad resulta un gesto democrático perfectible anclado en la generación de políticas públicas que apuntan al desarrollo social del país.

La propuesta de gratuidad universitaria ha sido tensa, compleja y a ratos difusa. En la actualidad resulta infértil sostener que las reivindicaciones del movimiento estudiantil iniciadas hace poco más de una década no han dejado profundas secuelas en el sistema educativo chileno. Un primer síntoma de la disconformidad se origina en la desigualdad social propiciada por la desregulación del mercado neoliberal, lo cual generó una serie de protestas durante el periodo 2006-2011 que buscaban un cambio del sistema político chileno (Segovia y Gamboa, 2012).

No obstante lo anterior, factores como territorio, espacio y temporalidad influyen en la generación de nuevas desigualdades sociales que van más allá del acceso gratuito a la educación superior. La presente investigación pretende develar las contradicciones que operan a partir de los efectos de la política de gratuidad en estudiantes que viven en pequeñas ciudades o en la periferia de lo urbano y que cotidianamente deben desplazarse con el objetivo de cursar estudios. Estos efectos no considerados por burócratas y planificadores urbanos al momento de diseñar diversas políticas integracionistas —en este caso la gratuidad universitaria— permite explorar las rutinas de desplazamientos de sujetos que construyen sus espacios de vida mediante movilidades diversas y constantes.

El trabajo se compone de seis secciones. En la primera se describen, desde una perspectiva genérica e histórica, las transformaciones que ha experimentado el financiamiento de la educación superior chilena durante las últimas décadas. En la segunda se problematiza en torno a la gratuidad universitaria y la movilidad cotidiana. En la tercera se desarrolla un análisis respecto al impacto de la exclusión y la segregación en los criterios de movilidad. En la cuarta sección se expone la metodología empleada. En la quinta sección se discuten y presentan los hallazgos. Finalmente, se exhiben comentarios de cierre a partir de una síntesis de los temas tratados.

## **La educación en Chile: avances y retrocesos en el financiamiento**

A comienzos del siglo XIX Chile demostraba un sutil interés por garantizar la educación a través del resguardo que otorga el sistema público. En la Constitución de 1818 se definió por primera vez un soporte municipal para la educación.

Transcurrieron casi cien años hasta centrar los esfuerzos en la generación de un Estado docente que promoviese un sistema público y un Estado subsidiario con la intención de aumentar el protagonismo del sector privado (De la Cruz, 2006). Durante la segunda mitad del siglo XX y hasta el fin del gobierno de la Unidad Popular, las reformas que mayor impacto generaron en el sistema educativo chileno fueron impulsadas por tres presidentes: Alessandri, Frei y Allende. De la Cruz sintetiza las transformaciones políticas de la siguiente manera:

Jorge Alessandri (1958-1964) inició una tendencia hacia la modernización del sistema educativo con la intención de que éste estuviera en concordancia con el nivel de desarrollo del país. Podemos ver como el Estado en estos momentos se encarga de legislar por el desarrollo del sector educativo. En el mandato de Eduardo Frei (1964-1970) se continuó con la política de su antecesor, pero además se intentaron resolver problemas de la gestión educativa y se hizo todo lo posible por seguir las líneas de la política educativa que dictaba la Alianza para el Progreso. [...] El último gobierno constitucional anterior al golpe de Estado de Augusto Pinochet en 1973, el del socialista Salvador Allende (1970-1973), pretendió extender la Educación a todos los sectores de la población. La política que se llevó a cabo fue la de descentralizar la gestión educativa para que de esta forma se subsanaran con mayor eficiencia las necesidades particulares de cada región (2006: 1.241).

A partir de la triada de mandatarios, se puede concebir un proceso gradualmente progresista en cuanto a la planificación política basada en la relación sociedad-educación. Mientras Alessandri reunió esfuerzos por mejorar los servicios educativos a partir de la descentralización administrativa y la extensión de los servicios escolares, Frei impulsó una reforma educacional en todos los niveles, basada en la cobertura y en la garantía que prestaba el Estado en la educación.

Por otro lado, Allende encaró la educación basándose en los principios socialistas de la transversalidad con énfasis en los sectores menos favorecidos. En el periodo de la Unidad Popular se logró avanzar en la conformación de sindicatos del sector educativo, accesibilidad, participación de todos los estamentos del sector, cobertura, infraestructura, etcétera. Se presagiaba una inminente aceleración en los procesos educativos basados en la integración gradual de todos los sectores de la sociedad chilena en el ámbito educativo.

El 11 de septiembre de 1973, producto de un golpe militar encabezado por Au-

gusto Pinochet, se produjo un estancamiento en la consecución de las reformas educacionales impulsadas por los gobiernos anteriores. Chile experimentó una profunda transformación en lo económico, político y cultural durante la segunda mitad de la década de los setenta y durante la totalidad de la década de los ochenta. Por ese entonces se diseñó un acucioso plan para insertar un modelo económico radicalmente capitalista. Para Moreno y Gamboa (2014) existen dos periodos que dan cuenta de las transformaciones socioeducativas experimentadas durante la dictadura: 1973-1979, de desarticulación de la estructura educativa mediante la represión y extinción de agrupaciones estudiantiles, docentes y sindicales; y 1980-1990, de descentralización educativa a través de la municipalización, constatándose un desligue paulatino del Estado y el traspaso de poder a sostenedores y municipios.

La gestión generó una profunda escisión en la sociedad chilena, dejando escuelas hasta el momento imborrables. Durante la dictadura militar se configuró un mercado educativo privado promovido desde el Estado y un estancamiento del poder público sobre la educación.

El año 1979 supone el inicio de la intervención del mercado en la educación. Para Corvalán y García-Huidobro (2015), la «libertad de enseñanza» se concreta mediante dos políticas: la descentralización de la educación pública y la creación de la subvención por estudiante asistente a cada escuela. Respecto a la descentralización cabe destacar que «consistió en el traspaso de la administración de los establecimientos de propiedad del Estado a los municipios y a entidades educacionales privadas, reconocidas como cooperadoras de la función educacional del Estado» (Corvalán y García-Huidobro, 2015: 2).

Durante el primer periodo de los gobiernos de la Concertación (1990-2010), y producto de la protesta social, se desarrollaron proyectos políticos que aspiraron a reestructurar el sistema educativo. Finalmente, y luego de extensas negociaciones entre la derecha y la Concertación, el año 2009 la Ley Orgánica Constitucional de Enseñanza (LOCE) fue sustituida por la Ley General de Educación (LGE). Si bien esta nueva ley no incorporó las demandas más importantes que reivindicaban los estudiantes, estableció la normativa del sistema de educación imperante (Moreno y Gamboa, 2014).

En la actualidad, y tras un debate político surgido en el seno de la ciudadanía, el panorama resulta algo más alentador. Las desigualdades y exclusiones que rodean la consigna «educación gratuita» abren nuevas problemáticas ancladas en la generación de políticas públicas coyunturales. Cabe preguntarse: ¿con qué fundamentos se entrega educación gratuita a los estudiantes pobres del país?

¿Basta con eximir arancel y matrícula para garantizar un adecuado desempeño académico? ¿Qué factores sociales inciden en el desempeño académico de los estudiantes adscritos a la gratuidad? Estas preguntas serán tratadas en este artículo al considerar los efectos sociourbanos<sup>1</sup> no advertidos en la política de gratuidad educativa.

Actualmente treinta universidades están adscritas a la gratuidad en el territorio nacional,<sup>2</sup> la cual consiste en financiar matrícula y arancel a estudiantes que pertenezcan a los cinco primeros deciles de la población.<sup>3</sup> No existe postulación ni contrato alguno en el proceso (Mineduc, 2016). Las instituciones elegidas son 25 universidades que conforman el Consejo de Rectores de Universidades Chilenas y universidades privadas<sup>4</sup> que estén acreditadas por cuatro años o más que no sean integrantes de alguna corporación o fundación con fines de lucro y consideren representantes en sus estamentos estudiantil y funcionario en algún órgano de gobierno superior del plantel, de acuerdo con sus estatutos (Mineduc, 2016).

### **Gratuidad, inclusión y movilidad: una triada basada en la rentabilidad**

La movilidad no sólo encuentra relación con el desplazamiento físico de las personas, también se refiere a las consecuencias y significados sociales, culturales y económicos, así como el conocimiento de las experiencias individuales (Jirón, 2015). La ciudad contemporánea, junto con expandirse geográficamente, alberga los principales dispositivos que promueven el desarrollo social, sin embargo deja entrever diversos mecanismos que permiten el desarrollo desigual de los sujetos, entre ellos: calidad de vida, accesibilidad, seguridad, participación, etcétera. No todos perciben y viven la ciudad del mismo modo. Una gran diferencia que permite diagnosticar el tipo de ciudad habitada pasa justamente por cómo, cuándo y dónde se reside, trabaja, estudia y ocupa el tiempo libre.

Mientras unos pocos poseen los medios para acceder a lugares de manera

---

1. En territorios no metropolitanos.

2. También algunos Centros de Formación Técnica e Institutos.

3. Los deciles definen a los sectores económicos según ingresos per cápita familiar. El total de los ingresos que aportan los integrantes de un hogar es dividido por el número de miembros. El decil cinco no supera los \$154.166.

4. Universidad Alberto Hurtado, Universidad Católica Silva Henríquez, Universidad Diego Portales, Universidad Autónoma y Universidad Finis Terrae.

ágil, planificada y con un alto grado de autonomía, muchos otros dependen de un tercero que les permita la conexión cotidiana a esos lugares. Precisamente, las diferencias comienzan a acentuarse, en términos de movilidad, cuando se vive en zonas periféricas, no se posee un medio de transporte particular y gran parte de los ingresos se destina a la realización de los viajes en transporte público (Avellaneda, 2007).

Esta última situación puede comprobarse en diversos estudios, los cuales abordan la problemática de la conectividad en ciudades latinoamericanas caracterizadas por la proliferación de barrios periféricos con alta densidad poblacional, o bien, cuando no se cuenta con una sólida y planificada oferta de medios de transporte público para acceder a los lugares de frecuentación cotidiana (Pradilla y Márquez, 2007; Rodríguez, 2008; Jouffe, 2011; Segura, 2012; Di Virgilio y Perelman, 2014).

En Chile, el panorama no es más alentador que en el resto de Latinoamérica. Desde una perspectiva que incluye las experiencias de viaje por sobre estructuras y cantidades, se han realizado diversos estudios a partir de realidades subjetivas, barrios y ciudades (Rodríguez, 2008; Lazo y Calderón 2014; Imilan, Jirón e Iturra, 2015). Las investigaciones se han desarrollado principalmente en la ciudad de Santiago, y algunos de los resultados son poco alentadores en cuanto a la evaluación del servicio, la calidad del viaje y las posibilidades de interconexión de diversos lugares en sistemas de transporte público.

En regiones el panorama es similar y aún menos alentador que en Santiago. Algunas localidades y comunas cercanas a Temuco, la capital regional de La Araucanía, más allá de contar o no contar con una red de transporte efectiva, acusan una concentración de servicios en Temuco. Como consecuencia, un gran número de sujetos se ve excluido de participar activamente de las decisiones y acciones que se despliegan en la vida urbana (Avellaneda, 2008; Jirón, Lange y Bertrand, 2010), lo cual impacta en las posibilidades de optar a servicios y acceder a diversos lugares y actividades, y de mejorar la calidad de vida y expandir o reforzar los espacios de participación.

Entre el variopinto grupo de viajeros cotidianos, los estudiantes ocupan un papel fundamental. Una de las principales razones de la concentración de población estudiantil en la ciudad se origina por la consolidación histórica del conocimiento en ésta: la universidad es la institución que por excelencia ha representado para la sociedad occidental progreso, ciencia, innovación y tecnología (Bellet, 2011).

Estudiar y viajar largas distancias para acceder a la universidad supone un es-

cenario complejo en cuanto a factores estructurales y motivacionales, y si a ello se suma la posibilidad de real conectividad el panorama se torna aún más adverso producto de las formas de exclusión social que comienzan a operar desde el territorio de residencia (Jirón, y otros, 2010). Si bien la gratuidad se ha insertado como política de inclusión social con aspiraciones que apuntan a la promoción de movilidad económica, criterios como las experiencias de movilidad cotidiana pareciesen enturbiar un proceso que apela a la integración social.

Dentro de los diversos factores que dan cuenta de las prácticas de movilidad, la accesibilidad, como aspecto significativo (aunque no valorativo) en la generación de participación social, conlleva a pensar en dos frentes analíticos (Jirón y Mancilla, 2013). Por un lado, en los aspectos de carácter económico-cultural (ingresos, edad, sexo, género y etnia) y, por otro lado, en los aspectos relacionados con la infraestructura (disponibilidad de transporte y condiciones de la estructura urbana).

Según Jirón y Mancilla (2013), pensar en elementos que van más allá de los impedimentos que presentan los sistemas de transporte en la accesibilidad, conlleva analizar la «multiplicidad de obstáculos que las personas enfrentan cotidianamente, comprendiendo los ritmos, rutinas y hábitos propios de la vida diaria» (2013: 54). Se podría suponer que para los autores la comprensión del espacio en la producción social permite ahondar en las experiencias de vida sin dejar de considerar las características físicas del espacio (distancia-localización). Los autores utilizan la metáfora de *espesura* como indicador de las diversas barreras que presenta la movilidad en la vida cotidiana. Al respecto sostienen:

Cuando las barreras se encuentran concentradas, entrelazadas y muy juntas unas de otras, generan que la movilidad se torne más pesada y difícil de resolver. De esta forma, la experiencia espaciotemporal de la movilidad cotidiana urbana no siempre es fluida, ya que se encuentra condicionada por diversos factores (Jirón y Mancilla, 2013: 2).

El nivel de *espesura* está relacionado con las experiencias de movilidad que, a su vez, están condicionadas por la relación y el tipo de movilidad que tienen los sujetos con la ciudad. Dentro de las principales barreras las hay físicas, organizacionales, temporales, tecnológicas, financieras, de entorno y de orden (Jirón y Mansilla, 2013; Poll, 2006).



## **Movilidad estudiantil: entre la exclusión social y la segregación residencial**

Considerar la movilidad exclusivamente desde el tráfico vehicular resultaría estéril respecto a las necesidades de los diversos sujetos que interactúan en la sociedad actual. En tal sentido, se propone pensar las prácticas de movilidad a partir de las posibilidades de interconexión que tienen los sujetos con la ciudad, como también el acceso a diversos lugares y servicios ofertados.

Indudablemente ancianos, niños, dueñas de casa y personas de estratos sociales precarios se tornan sujetos con movilidads reducidas producto de las limitaciones físicas, económicas y culturales imperantes (Jirón y otros, 2010). Por consiguiente, pensar la movilidad mediante las necesidades individuales, accesibilidad territorial y colectivos urbanos, permite reflexionar respecto al funcionamiento actual de la sociedad (Avellaneda y Lazo, 2011), logrando de esta manera evidenciar las exclusiones y asimetrías sociales que proliferan al momento de experimentar la vida cotidiana.

La exclusión social comienza a teorizarse en Francia durante la década de los sesenta, con una connotación referente a la existencia de población económicamente empobrecida con grados de desventaja social (Silver, 1994). Para Silver, este concepto empieza a difundirse e integrarse rápidamente en las políticas públicas europeas con el objetivo de promover equidad social. En tal sentido, al hacer referencia a la exclusión social operan diversos factores en su tratamiento, todos anclados en el modelo social, económico y cultural imperante. El interés de las ciencias sociales por investigar las categorías que inciden en la generación de exclusión con características urbanas aúna esfuerzos en hacer dialogar pobreza, localización espacial, segregación residencial y recursos familiares (Katzman, 2001).

Dicho lo anterior, el estudio de factores que genera exclusión social tiene larga data en las ciencias sociales. Dimensiones como vivienda, educación y salud son ampliamente abordadas mediante diversos paradigmas, no así la movilidad cotidiana y la relación que tiene con la generación de pobreza (Avellaneda, 2008). Si bien durante la última década existen considerables esfuerzos por avanzar en el estudio de la exclusión urbana desde la movilidad (Cebollada, 2006; Jirón 2007; Jirón y otros, 2010; Jouffé, 2011; Avellaneda y Lazo, 2011), el caso de la movilidad de los estudiantes universitarios ha sido escasamente abordado, y algunas de las investigaciones existentes en el ámbito chileno refieren la relación entre mercado y nivel educacional y las inequidades territoriales, los patrones de movilidad

urbana entre residencia y universidad y análisis estadísticos de movilidad geográfica y su impacto en el poblamiento territorial a nivel nacional (Álvarez, Silva y Soto, 2009; Donoso y otros, 2012; Donoso y Arias, 2013).

La segmentación de los grupos sociales que habitan la ciudad promueve diferencias que se acentúan a medida que el lugar de residencia, la accesibilidad y las formas de experimentar la vida cotidiana suscitan distinciones ancladas en la segregación residencial, generando formas de marginación periférica en ciudades que comprimen los servicios en espacios reducidos y que permiten el acceso sólo cuando se logra sortear el desplazamiento. A partir de lo anterior, se comprende la segregación residencial como «el grado de proximidad espacial o de aglomeración territorial de las familias pertenecientes a un mismo grupo social, sea que éste se defina en términos étnicos, etarios, de preferencias religiosas o socioeconómicos, entre otras posibilidades» (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001: 27).

A medida que la planificación de la ciudad ha relegado a los estratos socioeconómicos precarios a la periferia, éstos organizan sus demandas. A modo de antecedente, cabe destacar que durante la década de los ochenta los chilenos de estratos sociales precarios reclamaron el acceso a la vivienda, mientras que en las décadas siguientes la discusión dio un giro hacia la accesibilidad a la ciudad (Sabatini y Brain, 2008). Por consiguiente, se perciben eminentes diferencias respecto a los grupos que conviven en espacios opuestos:

La segregación de los grupos populares en la periferia de las ciudades tiene impactos urbanos e impactos sociales. Entre los primeros destacan los problemas de accesibilidad y la carencia de servicios y equipamientos [...] entre los segundos, los problemas de desintegración social que están escalando hoy. Representan formas de empobrecimiento o de degradación social vinculadas a las desventajas que conlleva el aislamiento físico (Sabatini y Brain, 2008: 10).

Cuando se reside distante del centro urbano o de los lugares que propician cobertura para la subsistencia humana, la accesibilidad es un criterio que permite comprender los circuitos de desplazamiento de los habitantes de la periferia, entendiendo que el centro es el lugar por excelencia para propiciar tanto la concentración de servicios como la generación de instancias para promover la producción social.

Para Jirón, Lange y Bertrand (2010), la distancia que separa a los proyectos

inmobiliarios privados y los conjuntos de viviendas sociales periféricas, genera una ubicación desigual respecto a la concentración de empleo, recreación y servicios. Esto evidenciaría la importancia que tiene la movilidad cotidiana para analizar el impacto de los fenómenos sociales que se producen en torno a las formas opuestas de movilidad. Mientras los sectores sociales precarios se movilizan prioritariamente en transporte público, los sectores sociales dominantes hacen evidente el control del transporte privado (Jirón y otros 2010).

De algún modo, la exclusión y la segregación son residuos de un tipo de sociedad que, al estar diseñada sin considerar mayormente las necesidades específicas de los diversos segmentos de la población, tiende a totalizar los estilos de vida (Lefebvre, 1970).

En su estudio respecto a ciudades latinoamericanas, Rodríguez (2008) sostiene que las desigualdades socioterritoriales y laborales existentes conllevan a una mayor movilidad de los pobres y un atrincheramiento espacial de los sectores ricos. Para Rodríguez, las diferencias pasan por la existencia de dos tendencias: una vinculada a la globalización y otra relacionada a inequidades sociales propias de las sociedades latinoamericanas.

En razón de lo expuesto, una gran cantidad de los desplazamientos que se realizan cotidianamente reflejan cuotas de disconformidad, cansancio y hastío, o bien momentos de distracción, descanso o recreación. Las relaciones sociales para una minoría se extienden y son menos dependientes del trabajo y de la residencia, pero «para una gran mayoría se han empobrecido debido a la precarización del trabajo y el tiempo gastado en la movilidad cotidiana» (Borja, 2014: 112). Aquellos sin mayores oportunidades de movilidad en transporte privado y condicionados por medios de transporte público con horarios de circulación preestablecidos, conciben su vida cotidiana a partir de las escasas posibilidades de acceso a los servicios que ofrece la ciudad: la planificación temporal de sus actividades diarias tiende a carecer de autonomía, generando desplazamientos altamente volubles y restringidos.

## **Metodología y técnicas de investigación**

### Contexto y enfoque

Las universidades adscritas a la gratuidad en La Araucanía desde el año 2015 son Universidad de la Frontera, Universidad Arturo Prat Sede Victoria, Universidad Católica de Temuco y Universidad Autónoma de Chile. En total al-

bergan alrededor de 16.000 estudiantes adscritos a la gratuidad el año 2016 (Mineduc, 2016).<sup>5</sup>

Con la finalidad de comprender las motivaciones que impulsan las acciones de los sujetos, se ha planteado la presente investigación desde un enfoque cualitativo. La elección de este tipo de metodología representa un esfuerzo por develar las experiencias, motivaciones y percepciones de los sujetos de estudio (Guber, 2005).

Por un lado, se advierte que en el transcurso de la investigación, y a medida que se avanzó en el trabajo de campo, los objetivos e hipótesis tomaron forma, proceso que flexibilizó el marco investigativo y permitió que las pautas de investigación cumplieran sus respectivas funciones durante los tiempos establecidos. Se consideró el contexto por el cual transcurrió la investigación desde un enfoque holístico, en el que se presenta de manera global e integradora el contexto social de los sujetos. En tal sentido, se rehuyó de paradigmas reduccionistas y se apeló a la comprensión multicausal, considerando variables económicas, culturales, políticas, espaciales y temporales al momento de someter a análisis la información obtenida (Maykut y Morehouse, 1994).

Por otro lado, dentro de las movilidades específicas, los estudiantes representan un estrato socioeconómico heterogéneo y versátil. Aunque no todos los estudiantes universitarios pertenecen a estratos sociales precarios, el acceso a la gratuidad universitaria se torna determinante para profundizar en el tipo de movilidad que realiza un estrato social específico fuera de los espacios cotidianos de confort.

Para dar cuenta de las experiencias de viaje que emergen entre estudiantes que viven distantes de los lugares de frecuentación cotidiana, resulta sumamente necesario considerar la movilidad desde la posibilidad de asistencia a clases, la conectividad en transporte público y la posición y condición socioeconómica. Esta triada conllevará a pensar las prácticas de movilidad estudiantes universitarios provenientes de estratos socioeconómicos precarios en La Araucanía.

## Técnicas

Se realizaron entrevistas en profundidad y *sombros* (Jirón, 2012) a estudiantes de la Universidad Católica de Temuco provenientes de Galvarino, Cholchol y Curarrehue, durante los meses de mayo a septiembre del año 2016. La entrevista

---

5. Para ver detalle <http://bit.ly/2sBnIWg>.

en profundidad es una técnica bastante empleada por los científicos sociales ya que permite profundizar y conocer el discurso de los sujetos de estudio, explorando así en su concepción de mundo. El objetivo que persigue es recopilar información oral y detallada del tema que se está investigando, logrando comprender el sentido mediante la conversación sostenida entre el investigador y el entrevistado (Vargas-Jiménez, 2012). Las preguntas formuladas se relacionaron con aspectos de la vida cotidiana, experiencias de viaje, organización del tiempo, uso de transporte público, economía (becas y gastos en transporte) y perspectiva de vida.

La técnica del sombreado, tal como lo grafica su nombre, tiene relación con convertirse en la sombra del sujeto estudiado, es decir, acompañarlo durante un tiempo delimitado en las actividades que realiza, preguntar cuando la ocasión lo amerita, someterse a las condiciones naturales del medio de transporte, experimentar los tiempos y lugares, observar y acompañar el recorrido cotidiano de los estudiantes universitarios (Jirón, 2012). El sombreado, como residuo primario de la etnografía, involucra una comprensión entre los recorridos del viajero (salir de la casa, esperar el bus, experimentar los atochamientos vehiculares, etcétera) y los lugares y espacios que se superponen habitualmente. Esta técnica permite conocer y describir la experiencia de viaje rutinaria de los habitantes urbanos móviles (Jirón, 2012). Algunos de los viajes fueron fotografiados tanto por el investigador como por los viajeros.

En relación a las técnicas empleadas, cabe señalar que a la totalidad de los sujetos de estudio se les realizó entrevistas en profundidad, no obstante, se optó por aplicar la técnica del sombreado a tres estudiantes (uno por comuna: Cholchol, Curarrehue y Galvarino) con el objetivo de conocer en la práctica cómo se desarrolla y experimenta el viaje. Dado que el sombreado es una técnica con características microetnográficas, la información obtenida se utilizó tanto para describir las opiniones de los sujetos de estudio como para apreciar desde la experiencia real los ejes analíticos que estructuran la investigación, por lo cual no se realizaron narraciones específicas de los tres sombreados efectuados; más bien, fueron de utilidad para tener un mayor acercamiento con las experiencias de viaje de los estudiantes.

### Criterios de selección

Dentro de los criterios que operaron en la selección de los participantes, se consideraron tres factores fundamentales. Primero, que el estudiante estuvie-

se adscrito a la gratuidad universitaria en la Universidad Católica de Temuco al momento de ser contactado. Segundo, que perteneciera a una de las cinco comunas del Convenio de Desempeño para la Educación Superior Regional de la UCT 1302 (que son Renaico, Curarrehue, Galvarino, Cholchol y Saavedra). En términos específicos, fueron representadas en la presente investigación las comunas de Galvarino y Cholchol con estudiantes que viajan cotidianamente, y Currarehue con estudiantes que viajan los fines de semana. Tercero, que los estudiantes cursaran el primer año de universidad. Resulta altamente significativo que sean jóvenes de primer año puesto que se encuentran en un ciclo vital de readecuación social y no poseen mayores redes en la ciudad de destino, lo que incentiva que realicen viajes entre sus respectivas comunas de residencia y Temuco cotidianamente.<sup>6</sup> Se considera que este periodo de transición de lugares es especialmente agitado durante el primer año de universidad, y logra estabilizarse en algunos casos a medida que las redes y el arraigo con el lugar de destino se desarrollan.

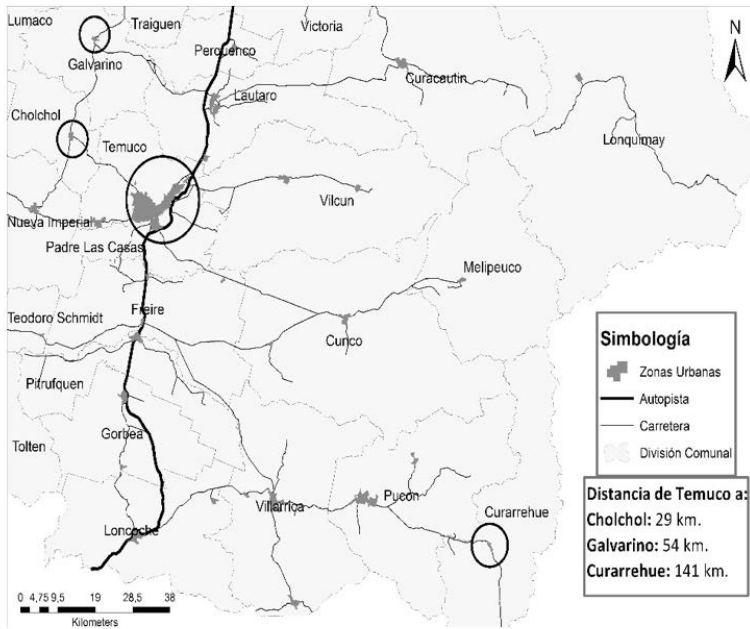
En términos específicos, se realizaron catorce entrevistas en profundidad y tres seguimientos a estudiantes mediante la técnica del sombreado, lo que hace un total de diecisiete sujetos de estudio. Si bien la cantidad de participantes no representa la totalidad de estudiantes que viajan cotidianamente por La Araucanía, sí permite obtener una idea respecto a las experiencias de movilidad. En tal sentido se optó por privilegiar aspectos cualitativos por sobre factores que indiquen cantidad de viajes. La gran mayoría<sup>7</sup> de los nombres de los sujetos que se utilizaron para las citas y análisis que se reflejarán en las próximas páginas son reales; para ello se contó con el consentimiento informado de cada uno de ellos.

Antes de presentar los hallazgos, resulta pertinente observar distancias geográficas de las comunas que forman parte de la investigación. En la figura 1 puede apreciarse en detalle las distancias entre Temuco y las ciudades de origen de los participantes de la investigación.

---

6. Salvo en comunas como Renaico o Curarrehue, donde las distancias geográficas impiden el desplazamiento cotidiano, no obstante, los sujetos de estudio provenientes de Curarrehue viajan todos los fines de semana a sus respectivas comunas.

7. A excepción de dos casos, en los cuales se cambió el nombre real con el objetivo de mantener el anonimato.



**Figura 1.** Distancias entre Temuco y comunas de estudio. Para llegar a Temuco los estudiantes deben viajar entre su comuna de residencia y la capital regional. El mapa presenta las distancias y las rutas de viaje que los estudiantes realizan cotidianamente por La Araucanía.  
Elaboración propia.

## Hallazgos

La organización de la rutina: «Yo viajo, entonces debo calcular todo»

Los sujetos de estudio, a pesar de contar con ayudas económicas como gratuidad universitaria, becas de alimentación, becas indígenas y del municipio local, deben acudir a recursos familiares para costear gran parte de sus movilizaciones cotidianas. Evidentemente este costo aumenta o disminuye en función de la cantidad de becas obtenidas. En tal sentido, el primer cálculo que realizan es de carácter económico.

Los estudiantes entrevistados consideran que la ayuda económica ofrecida por sus padres les permite realizar los viajes de manera cotidiana, de otro modo les resultaría casi imposible. Asumen que sus respectivas transiciones venían supeditadas por experiencias familiares o personales. Más de algún familiar por motivos laborales o académicos también viaja o viajó a Temuco; ello explica un conocimiento previo de las dinámicas de desplazamientos que deben enfrentar en el primer año universitario, lo cual reproduce una marginación periférica

(Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001) que en algunos casos puede ser repetida generacionalmente. Otros viajaban con anterioridad a Temuco para cursar estudios durante el ciclo de enseñanza media. Por sobre lo anterior, estudiar con gratuidad supone un piso para acceder a nuevas experiencias de vida.

[La gratuidad] me da una estabilidad emocional, porque el hecho de que no sabía que... o sea sabía que después en un futuro no iba a tener que estar pagando un crédito después, que no es lo mismo. Con la gratuidad ya estoy tranquila de que el Estado está pagando una carrera y que yo después no voy a tener que pagarla, o sea eso yo creo, una estabilidad más emocional de estar tranquila, enfocada estudiando (Dayan, Galvarino).

El segundo cálculo es de selectividad. Una gran diferencia entre un estudiante que vive en la ciudad y un estudiante viajero pasa por la planificación que realiza este último antes de enfrentar la rutina siguiente. Si bien la selección puede ser somera o exhaustiva, se requiere evaluar cómo enfrentar el día venidero.

En el presente estudio se logró identificar que los estudiantes-viajeros combinan los espacios educativos y recreativos; ello supone una mayor interacción con la ciudad que hasta hace poco tiempo era desconocida y, a su vez, un mayor consumo de productos que ofrece la ciudad y que escapan de los espacios netamente académicos. En este sentido, Temuco ofrece no sólo oferta educativa, también es el lugar donde se logra acceso a actividades, personas y lugares que en su comuna no encuentran.

Lo que más me gusta es hacer ambientes. ¡También tener internet! De repente salir a otras partes como el *mall*, con los mismos chiquillos salimos a otras partes de repente, así que eso es lo que más me gusta de Temuco (Lorena, Curarrehue).

Se percibe que tanto el estudiante viajero como el residente planifican las actividades aunque no de manera consciente, sino desde las dinámicas intrínsecas de la ciudad. Una diferencia se origina en que el estudiante viajero debe considerar los tiempos sobrantes fuera del horario de clases para realizar las acciones que involucran trámites, compras y visitas, no obstante, la hora límite está fijada por el último microbús con destino a su comuna de residencia, aspecto que en muchos casos los excluye de espacios para desarrollar otros tipos de actividades sociales (Cebollada, 2006; Borja, 2014).

El tercer cálculo es rítmico. Conocer los horarios, paradas y rutas del trans-



porte público es un aspecto fundamental para optimizar los horarios y movimientos que realizan en los días de clases.

Los movimientos por la ciudad son sumamente planificados; conocer las líneas de los microbuses urbanos, las distancias entre un lugar y otro, los tiempos de viaje según los horarios en que se utilice el microbús intercomunal e inclusive qué chofer conduce (algunos más lentos o irritables que otros), termina por condicionar su horario de arribo a la universidad. Evidentemente, las habilidades para sortear los escenarios complejos se adquieren sólo en la práctica. Al respecto, Eduardo, estudiante de primer año, sostiene: «al principio los profesores, a los que no éramos de acá [Temuco], nos dejaban entrar más tarde a la clase pero con los meses ya no, es que *cacharon* que uno tiene que sí o sí agarrar el ritmo» (Eduardo, Cholchol).

Experimentar la ciudad para un viajero no residente es sinónimo de adquisición de nuevas costumbres y estrategias (Gutiérrez, 2012). Un caso común y que representa mayor tensión es la ventana<sup>8</sup> que se produce entre una asignatura y otra. En este espacio descrito por los sujetos de estudio como «tiempo muerto» afloran habilidades que conllevan la realización de alguna actividad, como compartir con sus compañeros, volver a sus comunas, caminar por la ciudad, estudiar, realizar trámites y compras. Los casos más extremos refieren cuatro viajes en una jornada, como en el caso de Claudia, estudiante y trabajadora de 21 años que cotidianamente realiza más de dos viajes al día. Sostiene:

Hay días donde viajo cuatro veces a la casa. En la mañana temprano para ir a la universidad, luego vuelvo a almorzar porque tengo una ventana grande y prefiero comer en mi casa. Después de almuerzo vuelvo a la U porque tengo clases como a las 5 y me devuelvo a la casa después de clases (Claudia, Cholchol).

El sentido aplicado a denominar la ventana como tiempo muerto refleja una relación basada en los fines que presenta el viaje, los cuales están orientados a asistir a clases. Salir de esa orientación conllevará a la realización de otro tipo de actividades que no necesariamente están organizadas. Por consiguiente, en términos concretos no existe el tiempo muerto, más bien es una denominación aplicada para referirse a otras actividades que no necesariamente están relacionadas con los estudios.

---

8. Los estudiantes denominan «ventana» a los horarios prolongados que se dan entre una asignatura y otra durante el mismo día.



**Figura 2.** Viajes en microbús. A la izquierda, traslado de Cholchol a Temuco que refleja un viaje de pie en un microbús repleto de pasajeros. A la derecha, paradero de microbuses ubicado en calle Las Heras, ciudad de Temuco, lugar donde cientos de estudiantes descienden y ascienden al medio de transporte cotidianamente. Ambas fotografías fueron realizadas por Claudia.

Asimismo, en la figura 2 se reflejan dos actividades cotidianas que realizan los estudiantes: viajar y esperar el microbús.

El microbús como medio de transporte público fundamental: «Viajar me cansa, pero es un costo que asumo»

Tal como lo plantean Avellaneda (2008) y Jirón, Lange y Bertrand (2010), en el ejercicio cotidiano de planificar y experimentar el viaje afloran realidades sociales que reflejan la accesibilidad desde perspectivas no formales. Un primer indicador se desarrolla en la utilización del transporte público.

Las estrategias de movilidad están supeditadas tanto por la oferta de servicio público como por las posibilidades económicas de sostener cotidianamente los viajes. Sobre lo primero, cabe señalar que existe una amplia cobertura de servicio para los estudiantes de Cholchol y Galvarino, no así para los estudiantes de Curarrehue, que en su mayoría destinan los fines de semana para realizar el viaje a su comuna.

En torno al acceso a la universidad operan diversas barreras cotidianas, que dejan un espacio entreabierto para analizar condicionantes sociales que emergen entre los estudiantes de sectores rurales y periurbanos, como también los factores sociales que involucra planificar el viaje (Jirón y Mancilla, 2013), entre los cuales destacan: acceder al medio de transporte, destinar tiempo y dinero cotidiano en movilización, someterse a las condiciones espaciales del medio de transporte y los aspectos psicosociales que emergen y mutan en cada uno de los

viajeros. Para los sujetos de estudio, las barreras de accesibilidad están incorporadas desde que enfrentan una rutina, como estructural vial, disponibilidad de transporte público, trato deficiente en su condición de usuario, horarios de arribo a la universidad y llegada a la casa.

Durante el desarrollo del trabajo de campo se pesquisó la existencia de dos tipos de estudiantes viajeros: los que viven dentro del espacio urbano y los que residen en comunidades mapuches o sectores rurales, donde el viaje a la ciudad responde a una organización y ejecución con mayores barreras producto de la geografía del territorio, la disponibilidad de transporte público y las distancias que deben cubrirse entre los diversos desplazamientos.<sup>9</sup> Para estos últimos, las posibilidades de movilidad son altamente reducidas y condicionadas por el servicio de un tercero que oficia de acercamiento para facilitar el uso del microbús intercomunal con destino a Temuco. Estos casos se concentran principalmente en Curarrehue, producto de la geografía que no contempla rutas de acceso expedito.

Los estudiantes provenientes de Curarrehue realizan cuatro combinaciones de transporte: desplazamiento pedestre, microbuses urbanos, buses intercomunales y microbuses rurales. Los que viven dentro del espacio urbano realizan las mismas combinaciones, salvo microbuses rurales.

En términos específicos, el medio de transporte público empleado se transforma en la segunda barrera (después de la economía familiar) al momento de establecer parámetros analíticos. La Araucanía, al no contar con medios de transporte públicos alternativos<sup>10</sup> al microbús, relega esta responsabilidad al sector privado con las consecuencias sociales que este tipo de políticas produce en la planificación de las rutas cotidianas.

De repente es complicado porque la gente categoriza el tema de los viajeros, *bucha* el estudiante es la persona con menos rango dentro de esa categoría, entonces es complicado porque personas de repente que no tie-

---

9. Por ejemplo, Camila vive en una comunidad mapuche y para salir de su casa debe caminar hasta la carretera por un camino no asfaltado durante 15 minutos. Una vez en la carretera debe aguardar la llegada del microbús. Cuando llega a Temuco baja en la Avenida Caupolicán y ahí espera un microbús urbano que la llevará al Campus Norte de la Universidad Católica de Temuco. En promedio, desde que sale de su casa hasta llega a la sala de clases tarda poco menos de dos horas.

10. Salvo el ferrocarril Victoria-Temuco.



**Figura 3.** Carreteras en La Araucanía. A la derecha, el paisaje entre Galvarino y Lautaro que exhibe el lugar de espera del microbús que transportará los estudiantes a Temuco. A la izquierda, la carretera entre Lautaro y Galvarino. Ambas fotografías fueron realizadas por Natalia durante el viaje en microbús.

nen por qué pedirte el asiento te palabrean, te dicen cosas feas y es molesto (Luis, Galvarino).

Si es que tengo asiento súper bien nada que decir, pero por lo general viajo de pie, eso igual es más complicado como no existe este sistema de comprar pasajes antes, el que tiene asiento tiene y si no de pie, y como uno es estudiante más encima aunque estés sentado generalmente te paran a mitad del recorrido porque se sube algún adulto (Valentina, Cholchol).

Se considera que las prácticas de movilidad en medios de transporte públicos que son percibidos como hostiles, influye negativamente en el desempeño académico de algunos estudiantes-viajeros producto del cansancio físico y emocional que involucra desplazarse en dispositivos móviles que no ofrecen la comodidad esperada, lo cual termina por generar una diferenciación negativa en cuanto a la optimización cognitiva con el resto de los estudiantes que no viaja cotidianamente. Una manera de experimentar el viaje reside en observar el paisaje, ello queda reflejado en la figura 3.

Algunos de los entrevistados sostienen que no rinden académicamente de una manera óptima producto de los viajes realizados, a su vez afirman que no es igualitario el servicio que se les brinda en comparación a otro tipo de viajeros. En virtud de ello, un factor que incide directamente en las condiciones psicosociales con que se arriba al lugar de estudios refiere a las experiencias contraídas durante el viaje, influyendo negativamente en su percepción producto del trato

que se les brinda y la deficiente mantención de máquinas que en algunas ocasiones termina por retrasar el arribo.

Se estima que los estudiantes viajeros se autoreconocen como «personas no gratas» para el sistema de transporte público, tanto por el costo de su boleto, que en la mayoría de los casos no alcanza a ser un tercio del costo del pasaje adulto, como por la ocupación espacial de sus cuerpos dentro del microbús. Para los estudiantes, el cálculo que realizan los transportistas supone que a mayor número de estudiantes que viajan, menor es la cantidad de adultos que pueden ser transportados, lo cual influye negativamente en las ganancias de la empresa de transporte, promoviendo viajeros de primera y de segunda categoría.

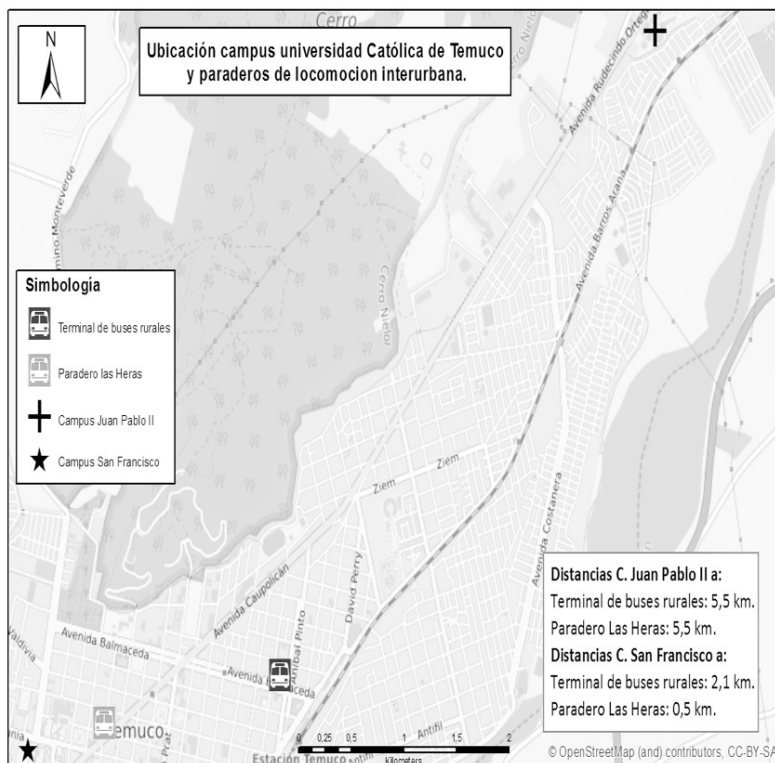
Las experiencias de movilidad en la mayoría de los casos estudiados representan momentos de incomodidad y de cansancio debido a que gran parte del tiempo viajan de pie y aglomerados, lo cual reduce las posibilidades de destinar el tiempo de viaje a otras actividades que les permitan experimentarlo con algún grado de mayor comodidad, como dormir, estudiar y conversar con otros viajeros.

#### Residir en lugares periféricos: «Acá sólo duermo»

A pesar de que todos los estudiantes entrevistados conciben su comuna de origen como un lugar ameno para vivir, donde la tranquilidad y seguridad están garantizadas, proyectan su desarrollo profesional en una ciudad de tamaño medio como Temuco, debido a que es precisamente en estos lugares donde encuentran mayor oferta y acceso a cuestiones de interés.

Para los estudiantes-viajeros que residen en los alrededores de Temuco, esta ciudad representa diversidad y oferta de servicios imposibles de conseguir en sus lugares de origen. Lucas tiene 19 años, vive en Curarrehue, es estudiante de primer año y sostiene al respecto: «[en Temuco hay] exceso de tiendas, exceso de micros, exceso de *tacos* [...] veo la frustración en la gente, están todos cansados, aburridos de la rutina». Esto permite develar por oposición que en el otro lugar (de donde vienen) hay carencia de los fenómenos descritos por Lucas, encontrando «una vida más relajada, obvio, uno pude levantarse en la mañana, recorrer un río, caminar. Hay muchas posibilidades que acá en Temuco yo no las encuentro, no las veo, quizás me ciego a verlas» (Lucas, Curarrehue).

La tranquilidad que rodeó la adolescencia se ve reconfigurada y contrastada por la vida diurna que sostienen en Temuco. Ejemplo de ello es el caso de Carmen Gloria, estudiante mapuche de 18 años de Curarrehue y que cursa el primer



**Figura 4.** Principales combinaciones de lugares en Temuco. Dentro de los circuitos de movilidad más frecuentes realizados por estudiantes, destacan los campus Juan Pablo II y San Francisco de la Universidad Católica de Temuco, el paradero Las Heras y el Terminal de Buses rurales. El mapa exhibe las distancias y combinaciones que realizan en un día habitual. Elaboración propia.

año de universidad; al respecto sostiene: «en el lugar que vivo yo [Catripulli] es tranquilo, o sea nada de robos, nada de eso, solamente los vecinos no más que es como si necesitan algo van a la casa, así nos ayudamos unos a los otros pero nada de boche, de fiestas, nada de eso, así que es súper tranquilo».

El nuevo lugar simboliza un desafío en una ciudad que, a pesar de ser muy opuesta a la de origen, ofrece oportunidades académicas. Por consiguiente, actualmente los estudiantes-viajeros se encuentran en una etapa de rearticulación social, enfrentándose a una ciudad que hasta hace poco tiempo era ciertamente desconocida. Los recuerdos presentes permiten problematizar en torno a dos lugares opuestos: Temuco, la nueva ciudad que abre puertas para adentrarse en nuevas experiencias; y la comuna de residencia, donde pernoctan y comparten con sus familias.

En Temuco, los estudiantes se desplazan por diversos lugares de la ciudad,

generando que las prácticas de movilidad sean constantes y representen circuitos cotidianos, lo cual puede reflejarse en la figura 4.

En la mayoría de los casos estudiados se estima que la conversión de estudiante viajero a estudiante residente es cuestión de tiempo. Si de momento viajan todos los días, consideran que con el paso del tiempo y debido a factores como el incremento del vínculo social con otros estudiantes que no viven en Temuco, objetivos de vida, realización de práctica profesionales y mayor conocimiento de Temuco, los viajes no serán realizados con la frecuencia actual. Evidentemente este aspecto lo plantean en un escenario ideal ya que deben gestarse instancias que así lo propicien. Esta decisión se exagera debido al agotamiento físico y el tiempo invertido en los viajes: «con el tiempo no me gustaría seguir viajando, uno llega cansado. Para qué voy a mentir, tengo puras ganas de acostarme cuando llego a mi casa» (Luis, Galvarino).

La rutina de estudios de los estudiantes-viajeros suele terminar cuando llegan a sus casas por las tardes-noches luego de una extensa jornada. Poco tiempo queda para realizar vida social. Las escasas horas son destinadas a programar la jornada venidera y compartir con la familia. En tal sentido, las experiencias de exclusión, segregación y barreras de accesibilidad (Kaztman, 2001; Jirón y Mancilla, 2013; Rodríguez, 2008) terminan por experimentarse a nivel corporal, mental y social. El cansancio, como residuo de la precariedad de los viajes, refleja y recuerda que las prácticas de movilidad cotidiana son desarrolladas como consecuencia de vivir alejados de la urbanidad, del conocimiento formal y de los servicios que ofrece la modernidad.

## **Discusión final**

Los estudiantes universitarios realizan diversos y heterogéneos desplazamientos; no obstante, al residir en comunas periféricas planifican las movilidades cotidianas desde la oferta de transporte público disponible, lo cual reduce altamente su autonomía móvil. Se considera que al residir en lugares donde el acceso a espacios de interés es considerablemente delimitado, las posibilidades de movilidad se tornan determinantes para permitir el acceso a lugares de estudio, trabajo y recreación. Si bien la gratuidad en la educación superior contribuye a la equidad social, permite que afloren nuevas exclusiones para aquellos estudiantes que viajan cotidianamente. La solución abre nuevas problemáticas.

Entregar posibilidades de acceso a la educación superior resulta altamente significativo siempre y cuando se atienda a las particularidades que inciden en el

desempeño académico.<sup>11</sup> Entre estas, la movilidad se torna sustancial tanto por las experiencias de viaje que impactan en el rendimiento académico como por la organización económica y temporal del viaje. Los estudiantes viajeros se someten a una doble exigencia: estudiar y desplazarse a la universidad. Gran cantidad de ellos son primer integrante de su familia que ingresa a la universidad: las expectativas son altas y se contrastan con la realidad a medida que el tiempo transcurre y conocen las barreras que operan en la optimización de su desarrollo académico.

Cuando se apuesta a que con la gratuidad universitaria se aplaque la inequidad, asoman nuevas desigualdades sociales. Se pasa del acceso a la universidad, para algunos relativamente zanjado con la política de gratuidad, al acceso a la ciudad, para otros algo sumamente complejo de resolver producto de lugar de residencia y la desigualdad territorial.

Habitar en la periferia cuando se proviene de estratos socioeconómicos precarios y la vida cotidiana se hace en la ciudad, supone que la calidad de vida se vea altamente disminuida por los aspectos físicos y emocionales que involucran la experiencia de viaje. De algún modo, la centralización de servicios en la capital regional excluye del desarrollo social a las comunas aledañas, y a su vez determina la vida cotidiana de sus habitantes en función de los quehaceres en la ciudad. Esta dependencia se ve reflejada en los miles de estudiantes que viajan cotidianamente y sueñan con mejorar su calidad de vida al conseguir un título profesional. De momento, continúan realizando sus rutinas cotidianas y afrontan el día a día viajando, con la esperanza de que algún día cercano disminuyan los viajes o las condiciones mejoren. Para ellos, la solución al problema de encontrar financiamiento para sus estudios ha abierto una nueva problemática: cómo llegar a la universidad.

## Referencias

- Álvarez, Luis, Lisandro Silva y Marcela Soto (2009). «Dimensión espacial de la movilidad cotidiana universitaria: el caso del gran Valparaíso». *Invi* 24 (65): 19-77. Disponible en <http://bit.ly/2uCTpPZ>.
- Avellaneda, Pau y Alejandra Lazo (2011). «Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile». *Transporte y Territorio*, 4.

---

11. Al estudiar la movilidad cotidiana, no se desconocen problemáticas sociales vinculadas a la adquisición de materiales, medioambiente, discriminación, etcétera.



- Avellaneda, Pau (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Tesis doctoral. Universidad Autónoma de Barcelona.
- . (2008). «Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima». *Anales de Geografía*, 28 (2): 9-35. Disponible en <http://bit.ly/2tJjP5S>.
- Bellet, Carmen (2011). «La inserción de la universidad en la estructura y forma urbana. El caso de la Universitat de Lleida». *Scripta Nova*, 15: 381.
- Borja, Jordi (2014). «Ciudad, urbanismo y clases sociales en perspectiva». *Papeles*, 126: 111-127.
- Cebollada, 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*, 48: 105-121. Disponible en <http://ddd.uab.cat/record/19324>.
- Corvalán, Javier y Eduardo García-Huidobro (2015). «La educación de mercado en Chile y su propuesta de educación». *Cuadernos de Educación*, 66.
- De la Cruz, Paula (2006). «La educación formal en Chile desde 1973 a 1990: Un instrumento para el proyecto de Nación». Viejas y nuevas alianzas entre América latina y España: XII Encuentro de Latino Americanistas españoles, Santander, 21 al 23 de septiembre de 2006. Disponible en <http://bit.ly/2tCoQNi>.
- Di Virgilio, Mercedes y Mariano Perelman (coords.) (2014). *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*. Clacso: Buenos Aires.
- Donoso, Sebastián, Óscar Arias, Macarena Weason y Claudio Frites (2012). «La oferta de educación superior de pregrado en Chile desde la perspectiva territorial: Inequidades y asimetrías en el mercado». *Calidad en la Educación*, 37: 99-127. Disponible en <http://bit.ly/2tEWKAD>.
- Donoso, Sebastián y Óscar Arias (2013). «Desplazamiento cotidiano de estudiantes entre comunas de Chile: Evidencia y recomendaciones de política para la nueva institucionalidad de la educación pública en Chile». *Eure*, 39 (116): 35-54. Disponible en <http://bit.ly/2tJa9IN>.
- Guber, Rosana (2005). *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del reconocimiento social en el trabajo de campo*. Paidós: Buenos Aires.
- Gutiérrez, Andrea (2012). «¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte». *Bitácora*, 2: 61-74. Disponible en <http://bit.ly/2sFFl6y>.
- Imilan, Walter, Paola Jirón y Luis Iturra (2015). «Más allá del barrio: Habitar Santiago en la movilidad cotidiana». *Revista Antropología del Sur*, 3: 87-103. Disponible en <http://bit.ly/2sjJA8y>.

- Jirón, Paola y Pablo Mansilla (2013). «Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile». *Revista de Geografía Norte Grande*, 56: 53-74. DOI: 10.4067/S0718-34022013000300004.
- Jirón, Paola, Carlos Lange y María Bertrand (2010). «Exclusión y Desigualdad espacial. Retrato desde la movilidad cotidiana». *Invi*, 25 (68): 15-57. DOI: 10.4067/S0718-83582010000100002.
- Jirón, Paola (2007). «Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile». *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12 (29): 173-197
- . (2012). «Transformándome en la sombra». *Bifurcaciones*, 10.
- . (2015). «La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial». *La ciudad que queremos*. Santiago: Biblioteca del Congreso Nacional.
- Jouffe, Yves (2011). «Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase?» *Transporte y Territorio*, 4. 84-117. Disponible en <http://bit.ly/2uiwUjV>.
- Kaztman, Rubén (2001). «Seducidos y abandonados: El aislamiento social de los pobres urbanos». *Revista de la Cepal*, 75: 171-189.
- Lazo, Alejandra y Rodrigo Calderón (2014). «Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana. Retratos de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile». *Eure*, 40 (121): 121-140. DOI: 10.4067/S0250-71612014000300006
- Lefebvre, Henri (1970). *La revolución urbana*. Alianza: Madrid.
- Maykut, Pamela y Richard Morehouse (1994). *Beginning qualitative research: A philosophic and practical guide*. Londres: Falmer Press.
- Ministerio de Desarrollo Social (2015). «Encuesta de Caracterización Socioeconómica». Disponible en <http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl>
- Mineduc, Ministerio de Educación de Chile (2015). «Conoce cuáles son los requisitos para la Gratuidad 2016». Disponible en <http://bit.ly/2tU4Bej>.
- . (2016). «Preguntas frecuentes». Disponible en <http://bit.ly/2uVNxB0>.
- Moreno, Alberto y Rodrigo Gamboa (2014). «Dictadura chilena y sistema escolar: a otros dieron de verdad esa cosa llamada educación». *Educar*, 51: 51-66.
- Poll, Ana (2006). «Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana». *Treballs*, 62: 326-343.
- Pradilla, Emilio y Lisett Márquez (2007). «Ciudad de México: el automóvil contra el transporte colectivo». *Investigación y Diseño*, 4.
- Rodríguez, Jorge (2008). «Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina». *Eure*, 33 (103): 49-71.

- Sabatini, Francisco, Gonzalo Cáceres y Jorge Cerda (2001). «Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción». *Eure*, 27 (82): 21-42. DOI: 10.4067/S0250-71612001008200002.
- Sabatini, Francisco e Isabel Brain (2008). «La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves». *Eure*, 34 (103): 5-26. DOI: 10.4067/S0250-71612008000300001.
- Segovia, Carolina y Ricardo Gamboa (2012) «Chile: El año en que salimos a la calle». *Revista de Ciencia Política*, 32, (1): 65-85. DOI: 10.4067/S0718-090X2012000100004.
- Segura, Ramiro (2012). «Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socioeconómica: Desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata». *Quid*, 2: 106-132.
- Silver, Hilary (1994). «Exclusión social y solidaridad social: Tres paradigmas». *Revista Internacional del trabajo*. 133 5-6: 607-662. DOI: <http://bit.ly/2sjPcQ7>.
- Univerciudad (2014) «Sobre Temuco Univerciudad Cultura y CNCA». Disponible en <http://bit.ly/2tXJ43Q>.
- Vargas-Jiménez, Ileana (2012). «La entrevista en la investigación cualitativa: nuevas tendencias y retos». *Calidad de Educación Superior*, 3 (1): 119-139. Disponible en <http://bit.ly/2tanZ5x>.

## **Agradecimientos**

Agradezco al equipo de trabajo del Observatorio Regional de la Universidad Católica de Temuco por sus valiosos comentarios y sugerencias que permitieron enriquecer el presente artículo, especialmente a su director, Hugo Romero Toledo, como también a los investigadores Angélica Videla, Francisco Molina, Cecilia Fernández y Joaquín Sandoval. También expreso mi gratitud a la Unidad de Investigación, Innovación y Postgrado de la Universidad Arturo Prat Sede Victoria por el espacio y conocimiento entregado, principalmente a Rubén Sotomayor Durán.

## **Sobre el autor**

HERNÁN JOAQUÍN RIQUELME BREVIS es sociólogo, magíster en Dinámicas de Cambios en las Sociedades Modernas Avanzadas y candidato a doctor en Ciencias Sociales. Actualmente es docente e investigador en la Universidad Arturo

Prat. Su correo electrónico es [h.riquelmebrevis@gmail.com](mailto:h.riquelmebrevis@gmail.com). Este artículo fue elaborado en el marco del Convenio de desempeño para la educación superior regional UCT1302 del Observatorio Regional.