



Universidad de Chile

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Escuela de Pregrado

Carrera de Geografía

“Si se me acaba la batería me quedo botada”:

El uso de Smartphone en la movilidad cotidiana de jóvenes en la comuna de Ñuñoa

Santiago 2020, Chile.

“Memoria para optar al título de Geógrafa”

Autora: CONSUELO LETELIER ÁLVAREZ

Profesor Guía: Enrique Aliste A.

Profesora Co-Guía: Paola Jirón M.

SANTIAGO – CHILE 2020

Agradecimientos

Ha sido un proceso complejo, lleno de obstáculos externos e internos, cambios, una pandemia entre medio, y aun así no puedo dejar de agradecer a las personas que han acompañado este desafío, en primer lugar, siempre estará mi mamá, la persona que ha estado cuidando cada paso que doy, la mujer más fuerte y entregada que conozco, gracias por creer en mí y por todo tu amor.

No puedo dejar de mencionar tampoco a mi pareja, Sebastián, mi compañero en las malas y en las peores etapas de frustración y agobio, agradezco tener un compañero y amigo como tú en mi vida, por sacarme una sonrisa, darme un abrazo y decirme que todo iba a estar bien cuando más lo necesité. A mi suegra, Marcela, y a Charles por brindarme un refugio y recibirme en su hogar como si fuese el mío.

No menos importantes, han sido mis amigos de toda la vida, Catalina, Marcelo, Rafael, Ángeles, Andrés, con los cuales compartí más de una vez mi dudas e inseguridades y siempre respaldaron mis capacidades y estuvieron ahí. Y mis queridas amigas de la U, que vivimos juntas este proceso, Claudia, Fernanda y en un lugar muy especial quiero destacar a Josefa, amiga, gracias por ser fundamental en todo mi período universitario, por todo lo compartido y por tu gran y valiosa amistad.

Gracias a Enrique y en especial a Paola, que han estado atentos y con toda la disposición siempre que lo necesité, ha sido una experiencia enriquecedora poder contar con profesionales de tan buena calidad humana y docente.

Por último, me gustaría dedicar esta memoria, y, más que nada el esfuerzo del proceso, a una persona que fue fundamental desde mi niñez, que me enseñó, con su forma de ver la vida, que una sonrisa siempre puede solucionar un mal día, tía Guaco, no sabes que felicidad me hubiera dado poder compartir este proceso contigo, te recordaré por siempre.

RESUMEN

La presente investigación corresponde a un estudio de caso sobre las prácticas de movilidad de jóvenes a partir del uso de sus teléfonos móviles, para esto se realizaron talleres participativos a hombres y mujeres entre quince y diecisiete años. De esta forma, se analiza, desde una perspectiva de género, sus estrategias de movilidad cotidiana. Si bien, en la actualidad existen estudios sobre movilidad de niños/as, es todavía escasa la investigación que aborda la movilidad en jóvenes, y su importancia radica en posicionarlos como actores válidos dentro de un contexto donde todos los actores sociales construyen y habitan la ciudad de una forma distinta.

El propósito de este estudio, es analizar las prácticas de movilidad cotidiana desde una mirada de género a partir del uso del Smartphone en jóvenes, para aportar en nuevas metodologías de producción de información con el fin de conocer la experiencia de habitar el espacio al desplazarse por la ciudad, y así, intentar que se integren las diversas formas de enfrentarse a las movilidades cotidianas, que evidentemente varían según características sociales como edad, género, entre otras. Para esto, se utilizaron las “barreras de movilidad”, que permitieron darle estructura a la investigación, sistematización y análisis de los resultados.

Los resultados concluyen que, tanto hombres como mujeres se enfrentan cotidianamente a diversas barreras, donde destacan las de tipo institucional, corporal y emocional, y las tecnológicas. La tecnología juega un rol fundamental en las estrategias de movilidad de este grupo social, donde se presenta como una barrera por su dependencia y control, pero como amplio facilitador para la planificación, traslado, compañía y entretención en la movilidad cotidiana.

Desde la geografía, el aporte que puede significar esta investigación es que, al momento de concebir el espacio y planificar la ciudad, lo más importante no es la localización exacta de los eventos, más bien, es comprender cuales son las condiciones espaciales, el contexto, y lo que les ocurre a los actores en él para la intervención y planificación, entendiendo que el espacio de la vida cotidiana no es estático (Jirón, 2007). Esto tiene implicancias importantes en la forma en que la geografía observa escalas, cuerpos en movimiento, espacios relacionales, y finalmente lo que atañe a la vida cotidiana.

ABSTRACT

The present research corresponds to a case study on the mobility practices of young people from the use of their mobile phones, for this participatory workshops were held for men and women between fifteen and seventeen years. In this way, their daily mobility strategies are analyzed from a gender perspective. Although there are currently studies on child mobility, there is still little research addressing mobility in young people, and their importance lies in positioning them as valid actors in a context where all social actors build and inhabit the city in a different way.

The purpose of this study is to analyze the practices of daily mobility from a gender perspective based on the use of the Smartphone in young people, to contribute in new methodologies of production of information in order to know the experience of living the space when moving through the city, and thus, to try to integrate the different ways of facing the daily mobilities, which evidently vary according to social characteristics such as age, gender, among others. For this, the "mobility barriers" were used, which allowed to give structure to the research, systematization and analysis of the results.

The results conclude that both men and women face different barriers on a daily basis, including institutional, physical and emotional barriers and technological barriers. Technology plays a fundamental role in the mobility strategies of this social group, where it is presented as a barrier by its dependence and control, but as a broad facilitator for planning, transfer, company and entertainment in daily mobility.

From the point of view of geography, the contribution that this research can make is that, at the moment of conceiving space and planning the city, the most important thing is not the exact location of events, rather, is to understand what are the spatial conditions, the context, and what happens to the actors in it for intervention and planning, understanding that the space of daily life is not static (Jirón, 2007). This has important implications in the way geography observes scales, moving bodies, relational spaces, and finally what concerns everyday life.

ÍNDICE DE CONTENIDO

CAPÍTULO 1: PRESENTACIÓN	7
1.1 Introducción.....	7
1.2 Planteamiento del problema y/o estado del asunto.....	8
1.3 Objetivos	12
1.3.1 Objetivo General.....	12
1.3.2 Objetivos Específicos.....	12
CAPÍTULO 2: MARCO CONCEPTUAL	12
2.1 Comprendiendo las movilidades.....	12
2.1.2 Superando la visión del espacio contenedor.....	13
2.2 La movilidad desde una mirada de género e interdependencia	14
2.2.1 Experiencia de movilidad y quienes están ausentes	17
2.3 Validando a los jóvenes como actores sociales.....	17
2.3.1 Dejar atrás el adultocentrismo, una tarea de hoy.....	18
2.3.2 ¿Cómo se están moviendo los jóvenes?	19
2.4 Tecnología y jóvenes: los hijos de la era digital	20

2.4.1	Tecnología y movilidad: ¿Hasta dónde nos lleva nuestro Smartphone?	21
CAPÍTULO 3:	PLANTEAMIENTO METODOLOGICO	23
3.1	Metodología	23
3.2	Dificultades metodológicas y componentes éticos de la investigación	27
3.3	Aprendizajes.....	28
3.4	Esquema Metodológico	29
3.5	Área de estudio	31
CAPÍTULO 4:	RESULTADOS	36
4.1	Resultados Encuesta online	36
4.2	Descripción de resultados por barreras de movilidad	47
4.3	Análisis de resultados de barreras según género	48
4.3.1	Mujeres.....	49
4.3.2	Hombres	51
4.4	Resultados descriptivos de Facilitadores de movilidad	53
4.5	Análisis de facilitadores	54
4.5.1	Mujeres.....	55
4.5.3	Hombres	56
4.6	Análisis de contenido con enfoque de género	58
4.6.1	Interdependencia y cuidado: “¿por qué tanto miedo? Control y –des-control” ..	58
4.6.2	Institucionalidad: “¿Por qué él sí y yo no?”.....	59
4.6.3	Teléfono como artefacto de compañía: “estoy acá”	60
4.6.4	Formas de conocer la ciudad: “ella está a cargo”	61
CAPITULO 5:	CONCLUSIONES.....	62
5.1	Conclusiones sobre género y jóvenes	62
5.2	Conclusiones sobre tecnología, movilidad y jóvenes	63
5.3	Conclusiones sobre metodologías.....	64
5.4	Conclusiones para la geografía	65
5.5	Aportes para futuras investigaciones	66
5.6	Oportunidades.....	67
CAPÍTULO 6:	BIBLIOGRAFÍA.....	68
CAPÍTULO 7:	ANEXOS	75

Índice de Figuras

Figura N°1:	Esquema Marco Conceptual	22
Figura N°2:	Esquema Marco Metodológico	29

Índice de Imágenes

Imagen N°1: Participantes taller mujeres	24
Imagen N°2: Participantes taller mujeres	25
Imagen N°3: Participantes taller hombres	25
Imagen N°4: Participantes taller hombres	26

Índice de Cartografías

Cartografía N°1: Distribución de grupos socioeconómicos en la Región Metropolitana	34
Cartografía N°2: Área de estudio	
Cartografía N°3: Área territorial de los jóvenes diferenciada por género según su domicilio	35
Cartografía N°4: Área territorial de los jóvenes según domicilio	38
Cartografías participativas	
a) Hombres N°1	39
b) Hombres N°2	40
c) Mujeres N°1	41
d) Mujeres N°2	42
Cartografía N°5: Trayectos cotidianos identificados por los jóvenes según género	43
Cartografía N°6: Área territorial de las jóvenes diferenciadas por género según trayectos identificados	45
Cartografía N°7: Área territorial de las jóvenes según trayectos identificados	46

Índice de Tablas

Tabla N°1: Resumen descriptivo Barreras de movilidad de mujeres	47
Tabla N°2: Resumen descriptivo Barreras de movilidad de hombres	48
Tabla N°3: Resumen descriptivo Facilitadores de movilidad de mujeres	53
Tabla N°4: Resumen descriptivo Facilitadores de movilidad de hombres	54
Tabla N°5: Uso de Aplicaciones móviles por mujeres	56
Tabla N°6: Uso de Aplicaciones móviles por hombres	58

Índice de Anexos

Gráfico N°1: Género	75
Gráfico N°2: Edad	75
Gráfico N°3: Comuna de Residencia	75
Gráfico N°4: Uso del Smartphone en soledad	76
Gráfico N°5: Uso del Smartphone en compañía	76
Tabla N°1: Definiciones de barreras y facilitadores de movilidad	77
Tabla N°2: Clasificación descriptiva de Aplicaciones	78
Cartografía N°1: Información territorial y servicios comuna de La Reina	79
Cartografía N°2: Información territorial y servicios comuna de Las Condes	80
Cartografía N°3: Información territorial y servicios comuna Ñuñoa	81
Cartografía N°4: Déficit habitacional cuantitativo y red de metro en la Región Metropolitana	82

Cartografía N°5: Segregación socioeconómica en la Región Metropolitana	83
Instrumento N°1: Formulario caracterización movilidad y tecnología	83-84
Instrumento N°2: Pauta taller prácticas de movilidad en jóvenes	84-85
Imagen N°1: Insumos talleres N°1 y N°2.....	85
Imagen N°2: Insumos talleres N°1 y N°2.....	86
Imagen N°3: Actividad N°1 Talleres N°1 y N°2.....	87
Imagen N°4: Actividad N°1 Talleres N°1 y N°2.....	87

CAPÍTULO 1: PRESENTACIÓN

1.1 Introducción

La mirada “desde arriba” en la forma de planificar el territorio y el transporte en la ciudad, no posee un análisis detallado de las personas que la habitan y de sus experiencias, es por esto que el giro de la movilidad según Jirón e Imilán (2018) presenta implicancias teóricas prácticas y metodológicas importantes, poniendo énfasis en las dimensiones móviles en las que las personas habitan y desarrollan sus vidas cotidianas en la ciudad (p. 18). Conocer la relación entre la experiencia de los y las habitantes y el territorio y lo que permite observar esta relación finalmente ese es el objetivo del enfoque de la movilidad, reconocer un territorio a partir de las movilidades cotidianas de las personas que lo habitan, entendiendo que las personas se mueven, y, por ende, el territorio también lo hace (p. 21-22).

La presente investigación busca develar, a través de un estudio de caso, algunas de las prácticas y estrategias cotidianas que poseen los jóvenes en sus movilidades cotidianas, principalmente a través del uso del Smartphone, el cual, se ha ido convirtiendo en una herramienta fundamental en la vida cotidiana de las personas. En general, las investigaciones sobre los jóvenes apuntan a realizar una lectura desde la mirada adulta de la forma en que se desenvuelven en el espacio público, lo cual se traduce en una mirada adultocentrista de concebir el rol de los jóvenes. En este estudio, lo que se busca es aportar en el conocimiento territorial de los jóvenes desde lo que dicen los propios jóvenes, y, en particular, de las mujeres, para así generar un aporte en mayor medida al visibilizar diversos conocimientos y actores sociales, que aún no se les ha dado una posición válida en la construcción de la ciudad. Es fundamental tener en cuenta que “La juventud es un período central en la vida de las personas y el trabajo con niños, niñas, adolescentes y jóvenes es fundamental para acelerar los progresos en la lucha contra la pobreza, la desigualdad y la discriminación, en cualquiera de sus formas” (UNICEF, 2018: p. 5).

A partir de un ejercicio grupal de dibujo de trayectos y relatos en relación a sus movilidades cotidianas, se utilizará la metodología de barreras de movilidad para acercar, de una forma dinámica, el relato y experiencias de los y las jóvenes. De esta forma, serán abordadas las experiencias de habitar el espacio y los elementos fundamentales de análisis que surgen a partir de la lectura de estas prácticas desde una mirada de género, generando algunas categorías principales dentro un análisis cualitativo de contenido.

Es fundamental comprender desde la geografía, que el desarrollo de estudios que aporten en la integración de diversas perspectivas, saberes y actores sociales apuntan hacia la una concepción de un territorio y una sociedad en conjunto, sin fragmentarse, y básicamente sin fragmentar las diversas dimensiones de la vida. Es en relación a esta ciudad sin disociaciones entre las decisiones que se toman en el territorio y el comportamiento de las personas, que la presente investigación se enmarca dentro del proyecto Fondecyt N° 1171554 llamado "Prácticas de intervenir y habitar el territorio: develando el conocimiento urbano situado".

1.2 Planteamiento del problema y/o estado del asunto

Octubre de 2019 será recordado en la historia de Chile como el mes donde "Chile despertó". Aquello que comenzó con las manifestaciones y llamado de los jóvenes a la evasión masiva del Metro por el alza en los pasajes, desencadenó una serie de eventos en la población que se encuentra harta de la desigualdad, falta de acceso a servicios básicos e injusticias sobre el costo de la vida cotidiana, sobre todo para la población más vulnerable del país.

El experto en cultura juvenil Raúl Zarzuri, menciona en la plataforma Vice: "los jóvenes chilenos lograron lo que los adultos no". Fueron capaces de poner en la mesa los asuntos urgentes, necesidades e injusticias que vive la sociedad chilena, comenta que todas las importantes revoluciones en Chile desde la vuelta a la democracia han sido comandadas por jóvenes. "Ellos han sido el eje de poder tener una conciencia crítica que el mundo adulto no ha tenido" (Zarzuri, 2019: p. 10), lo anterior se debe a que los jóvenes de hoy no tienen miedo y no se conforman tan rápido, la falta de pasado hace que los chicos y chicas de hoy sean valientes e incluso temerarios. Son ellos los que conviven diariamente con las injusticias de este sistema, "son los hijos e hijas de familias enteras que sufren el alza del transporte" (p. 11).

Muchos chilenos dicen sentirse abusados por un modelo económico que no cumple con los estándares de una "sociedad justa", que empobrece al más pobre y enriquece exponencialmente al más rico (Paúl, 2019). Dentro de las deudas sociales por las que reclama parte de la población chilena, y precisamente uno de los detonantes de este "estallido social" es el transporte público, el cual tiene graves problemas de planificación, diseño e implementación, al mismo tiempo que la planificación de la ciudad no se condice con este modo de transporte (Paúl, 2019). Los usuarios diariamente deben lidiar con extenuantes filas y aglomeraciones para abordar metro y buses, además de las largas demoras en los viajes y mala calidad del servicio son algunos de los problemas a los que se enfrenta gran parte de la población en su movilidad cotidiana.

En una entrevista realizada por la radio Universidad de Chile, Paola Jirón, Directora del Núcleo Milenio Movilidades y Territorios (MOVYT), comenta que la vida cotidiana de las personas sucede a través de su movilidad, ya que éstas no se encuentran fijas en el espacio, y cualquier cosa que modifique la movilidad incidirá en la forma en que se comporta la población. Agrega que, a través de la movilidad es posible evidenciar las complejidades que se viven en sociedad, al enfrentarse a la calle, se deben tomar constantemente decisiones dependiendo de las necesidades del individuo, que evidentemente varían según estrato social, etario, género o si se padece algún tipo de discapacidad" (2019).

Integrar el enfoque de la movilidad -y la experiencia cotidiana de las personas al movilizarse- sería de gran relevancia para la planificación de la ciudad y políticas públicas asociadas al transporte. Desde la definición de Jirón e Imilán (2018), se comprende que el enfoque de movilidad intenta observar las prácticas cotidianas de las personas, específicamente en sus movilidades, para así comprender diversos fenómenos sociales en ámbitos como “las migraciones, la alimentación, el empleo, las relaciones de género y el uso de tecnologías en la ciudad, entre otros, que los estudios urbanos tradicionales observan sólo parcialmente” (p. 20).

Las relaciones de género son uno de los elementos principales que se han abordado con respecto a las desigualdades que se reproducen en el uso del espacio y las movilidades cotidianas, dado que hombres y mujeres viven de forma distinta su experiencia de movilidad, al observar estas desigualdades desde la geografía, y, en particular desde una mirada de género, es posible interpretar que existen implicaciones territoriales derivadas de las relaciones de género, entendidas como una construcción social. Estas implicancias, pueden llevar, por ejemplo, a “materializar las diferencias entre las relaciones de trabajo y la utilización diferencial que se hace del espacio” (Lan, 2016: p. 11).

Dentro de las nociones tradicionales sobre cómo se planifica la ciudad y el transporte, hay un importante elemento que es la mirada y conceptualización que se le da al espacio, Aliste y Musset (2014) comentan que estas miradas soportan aún hoy en día un innegable peso de los discursos desarrollistas, en donde se separa el espacio de los fenómenos que en él “se contienen”, como si fuese estático, siendo que el espacio es un elemento en transformación que se conjuga con la experiencia de los habitantes al moverse (p. 91). Agregan también, que la noción de un desarrollo sin territorio encuentra entre sus argumentos esta idea de “ver el espacio como mero soporte de las acciones y elementos contenidos en el discurso del desarrollo” (Di Méo, 1998 en Aliste y Musset, 2014: p. 104).

Uno de los elementos que subyace de este modo de percibir el espacio, es una sociedad caracterizada por el adultocentrismo, en la cual se reproducen relaciones de dominio de “lo adulto” sobre “lo juvenil”, principalmente expresadas, según Jirón (2017) en que todo se planifica en relación a la experiencia del adulto -hombre-, en sus trayectos por la ciudad, ya que el “hombre adulto” sería el responsable del desarrollo económico y la principal fuerza de trabajo en la ciudad (p. 409-410)

Jirón (2019) afirma “que la ciudad no está hecha para esta diversidad, está planificada para andar en auto, como individuo y “nos salvemos solos”. Estas dinámicas adultocentristas han subjetivado la juventud para entenderla como una etapa de vida con un fin hacia otra etapa adulta, autosuficiente e ideal, en donde los jóvenes lleguen a ser adultos para obtener licencias, poder manejar y tener libertades de decisión en sus movilidades. Sin embargo, la juventud como realidad tiene valor en sí misma y presenta particularidades y dinámicas que le son únicas (Leal, 2018: p. 6).

Es a partir de estas acepciones que, “se vuelve central reconsiderar el espacio desde lo vivido, el individuo, las microdimensiones” (Crang, 2005). Para así dejar de lado sesgos adultocentristas e integrar elementos de diversos actores sociales en la forma de planificar la ciudad y el transporte. Hiernaux (2005) afirma que la consecuencia lógica de este

planteamiento, es que urge analizar el papel del individuo en su cotidianidad, además de repensar la construcción misma del individuo como ser y/o entre otros, lo cual atañe a la geografía en su construcción como sujeto espacial (p. 4)

En particular, los jóvenes son actores relevantes a estudiar ya que han ido modificando sus dinámicas espaciales a partir de la forma en que se desenvuelven en él, las actividades que realizan en sus territorios y poseen nuevas perspectivas frente a las movilidades (Leal, 2018: p. 27). Estas dinámicas no han sido aún abordadas en profundidad, y la comprensión de cómo los jóvenes están utilizando diversos elementos, como, por ejemplo, la tecnología al movilizarse por la ciudad, sería de gran relevancia y provechoso para el futuro de la misma, pensando en cómo se habita el territorio, para que las políticas públicas tengan una aplicación directa sobre las necesidades de la población.

Según datos obtenidos a partir de la Encuesta Nacional de Actividad Física realizada por el Ministerio del Deporte (2018), son los más jóvenes quienes en un mayor porcentaje se trasladan en bicicleta, además de elegir el transporte público y las llamadas “tecnologías sustentables” o electromovilidad como modo de transporte cotidiano. En general existe mayor consciencia por parte de los jóvenes sobre los impactos que produce el uso del automóvil al medioambiente, en este sentido, existen estudios que demuestran que la tendencia a sacar licencias de conducir al cumplir 18 años va en disminución en este grupo social, como se menciona en la plataforma digital Biobiochile, la cifra de licencias de conducir bajó 5% desde el 2012 al 2017, donde los jóvenes (17 a 29 años) registraron una disminución del 21,8% en la obtención de permisos de conducir (Muñoz, 2018).

Otro de los elementos que están caracterizando la forma en que se mueve la juventud, es el uso de la tecnología, la cual juega un rol fundamental en el proceso de cambio y concientización que están viviendo los jóvenes de hoy, ya que los diversos artefactos tecnológicos se han vuelto parte de la vida cotidiana de las personas, en particular, los teléfonos móviles Smartphone.

Un estudio realizado por la Universidad Católica en conjunto con Movistar (2012), destaca “la relevancia que tienen los Smartphone en los periodos de desplazamiento desde y hacia el lugar donde se desenvuelven las actividades diarias. Camino a estudiar y trabajar, más del 45% de estudiantes y trabajadores muestran un alza en el uso de móviles. Ya sea como reproductor de música, consumiendo videos, jugando o usando alguna otra característica, estos equipos se vuelven primordiales como compañeros ideales de recorrido (p. 4-5)”

Existen diversas herramientas tecnológicas impulsadas por entidades públicas y privadas que son actualmente utilizadas para facilitar el moverse en la ciudad, como plataformas de planificación del trayecto, en donde se puede calcular los tiempos de viaje, rutas más eficientes, modos de transporte, entre otras (Moovit, Waze, Maps, Red.cl). También se utilizan aplicaciones móviles de servicios de transporte (Uber, Cabify, DiDi, Beat, etc.), las más recientes, pero no menos populares aplicaciones de movilidad inteligente y electromovilidad, dentro de las cuales destacan los servicios de bicicletas por tramos (BikeSantiago, Mobike) y los llamados Scooter (Lime, Bird, Scoot, entre otros) (Ver Anexos tabla N°2: Clasificación descriptiva de Aplicaciones).

La importancia de estas nuevas herramientas tecnológicas es que están influyendo en las decisiones que toman los jóvenes al moverse en el espacio público y cumpliendo un rol al suplir necesidades como entregar localización espacial, información sobre puntos de carga Bip, entre otras, que no encuentran cubiertas en el transporte público y es de suma importancia conocer y reconocer sus experiencias de movilidad y el uso que le están dando a la tecnología para facilitar la misma. De este modo, al conocer las diversas dinámicas de movilidad de este grupo social, es posible comprender el uso del espacio público.

Resulta atinente para el análisis de estas prácticas de movilidad de los jóvenes, y entender que estas pueden ser un elemento de segregación o diferenciación social, etaria o de género, utilizar el concepto de barreras de movilidad, las cuales corresponden a aquellas limitaciones a las que se enfrentan en su movilidad cotidiana, y los facilitadores de movilidad son aquellos que permiten tener acceso a oportunidades y desenvolverse de mejor forma en sus moviidades cotidianas. Estas barreras, “permiten comprender que la experiencia espacio-temporal adquiere una espesura específica cuando se observan las prácticas de movilidad urbana cotidiana, así, la espesura se refiere metafóricamente a la densidad de una experiencia móvil de los sujetos a través del espacio-tiempo, de esta forma, cuando se fusionan múltiples barreras de movilidad, la experiencia de movilidad se dice que adquiere mayor espesura” (Jirón y Mansilla, 2013). Las barreras y facilitadores son descritos y definidos por Jirón y Carrasco (2019) como; Financieras, Físico-espaciales, de Habilidad o de “saber viajar”, Temporales, Organizacionales, Tecnológicas, Institucionales, Corporales y emocionales (Ver en anexos tabla N°1). Todas estas influyen en las decisiones que diariamente toman las personas que se mueven, he ahí la importancia de que se tenga conciencia de su existencia, y luego se converse de ellas para generar soluciones conjuntas y que respondan a las necesidades reales de la población.

De acuerdo a Jirón (2017), se pueden analizar los fenómenos subyacentes de las prácticas de movilidad en los jóvenes y el uso de Smartphone desde el enfoque de la movilidad, dado que “la movilidad en este sentido, puede ser entendida como medio para analizar fenómenos contemporáneos y servir para cuestionar diversos niveles de las dimensiones sociales”. En este caso, partir del análisis de las prácticas de movilidad y uso del Smartphone en jóvenes sería posible comprender implicancias del adultocentrismo o de género, para “así otorgar la posibilidad de visibilizar complejidades espaciales de las desigualdades de clase de edad o género que van más allá de la distinción entre espacio público o privado” (Jirón, 2017).

En la actualidad, los estudios y literatura en español de las experiencias de los jóvenes y movilidad en América Latina son limitados y hace falta una comprensión y estudio mayor de este grupo social para una real integración en políticas de transporte o estudios de movilidad más integrales. Lo anterior, se presenta como una oportunidad en la presente investigación para explorar nuevas metodologías, en donde se recoja la experiencia de los jóvenes y, específicamente cómo están utilizando los Smartphone en sus moviidades cotidianas. Todo esto, con el fin de develar la experiencia diferencial que existe del uso del espacio y prácticas de movilidad entre hombres y mujeres jóvenes.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Analizar las prácticas de movilidad cotidiana desde una mirada de género a partir del uso del Smartphone en jóvenes

1.3.2 Objetivos Específicos

1. Conocer las prácticas cotidianas de movilidad en el espacio en los jóvenes.
2. Identificar el uso de la tecnología en los jóvenes en sus movilidades cotidianas.
3. Revisar la relación en las prácticas de movilidad y uso de la tecnología de los jóvenes desde la mirada de género.

CAPÍTULO 2: MARCO CONCEPTUAL

Para una adecuada comprensión de la importancia y aporte que representa la presente investigación sobre movilidad cotidiana en jóvenes y el uso de la tecnología, desde una perspectiva de género, es necesaria la revisión del estado del arte o investigaciones asociadas que se encuentren en la línea investigativa. De esta forma, se abordan los diversos conceptos que estructuran el desarrollo de esta investigación (ver figura N°1).

2.1 Comprendiendo las movilidades

Zunino Singh, Giucci y Jirón afirman que la movilidad o las movilidades abordan diversos fenómenos, como el transporte, las migraciones, turismo, circulación del dinero, las ideas y la información, las comunicaciones, entre otros (2017) y se pueden comprender, según Cresswell (2010 en Zunino Singh et al., 2017), como prácticas sociales con sentido, experiencias representadas que producen cultura, así como también expresan y producen relaciones sociales y de poder.

Jirón e Imilán (2018) explican que, en la última década se ha hecho referencia al “giro de la movilidad” (término acuñado por Urry y Sheller 2006; Sheller 2017) como aquel que promueve la renovación de las formas de problematizar y abordar los estudios de fenómenos urbanos. Este giro, hace referencia “al movimiento de personas, bienes, ideas, conocimiento, prácticas y capital con relación al cambio de lugar, permitiendo a los estudios urbanos construir objetos de estudio desde múltiples relaciones, en consideración de movimientos y ritmos en la ciudad y el territorio” (p. 19). Los autores mencionan, además, que las investigaciones sobre estas complejas y multiescalares relaciones, develan formas de habitar en movimiento, las cuales se vinculan desde el cuerpo, hasta la forma en que las decisiones se toman a nivel global.

Sobre las formas de habitar en movimiento, es posible afirmar que, “(...) las formas en que las personas se mueven se encuentran estrechamente relacionadas con las formas en que

las ciudades son vividas, por ello la movilidad cotidiana juega un rol central en la organización de la vida urbana contemporánea” (p. 19).

Uno de los elementos primordiales que sustentan la importancia de los estudios de movilidad es la integración de la forma en que las ciudades son vividas. Zunino Singh et al. plantean que, si existe una premisa del “giro de la movilidad”, es que la experiencia de ella es diferencial, no es igual para todos los sujetos, porque median en esas experiencias las diferencias de clase, raza, edad o género (2017). De esta forma, los estudios en la actualidad han posicionado a las movilidades como el “corazón de la vida social” y se “ha superado la arraigada idea de un mero desplazamiento de un punto a otro en un espacio dado o de una demanda derivada” (Zunino Singh et al., 2017), cuestionando así el enfoque clásico -incluso reduccionista- de la movilidad.

Con respecto a la experiencia diferencial de la movilidad, Jirón y Gómez (2018) afirman que las movilidades diferenciadas se entenderán como prácticas sociales que no son neutras, sino que ocurren en el marco de relaciones de poder desiguales, incrustadas en un contexto social específico, sobre el cual al mismo tiempo inciden” (p. 56).

Para abordar la movilidad como un giro teórico y metodológico según lo que propone el “giro de la movilidad” es relevante comprender la forma y el entendimiento que se tiene del concepto, Jirón e Imilán (2018) afirman que la movilidad como paradigma tiene dos usos diferenciados según los campos de estudio y metodologías asociadas. Se refieren a la movilidad como un objeto de estudio en sí mismo y la movilidad como un enfoque para analizar fenómenos sociales desde diversos campos de estudio. En relación a la movilidad como enfoque, en la misma línea de Zunino Zingh et al. (2017) y Jirón e Imilán (2018), se menciona en el libro “Quien cuida en la ciudad” (2017) que “el enfoque de movilidad intenta comprender tanto el movimiento como las experiencias y los significados que emergen de la misma, y busca ampliar (e incluso cuestionar) las nociones clásicas sobre el transporte: el viaje cotidiano ya no es percibido como tiempo muerto, sino como una práctica social y cultural” (p. 405).

El objetivo final de este enfoque sería finalmente incluir y estudiar las experiencias de las personas de manera diferenciada, incluyendo a todos los actores, especialmente a los que históricamente no han sido considerados en los estudios de transporte y movilidad, como las mujeres, jóvenes, inmigrantes, entre otros. Entendiendo que estas experiencias ocurren en el espacio, será relevante comprender la noción de territorio como construcción social, donde Aliste (2010) lo plantea como la apropiación del espacio en donde los actores sociales bajo sus distintas formas, logran desarrollar un proceso de asimilación e incorporación del espacio geográfico como una extensión y parte de sí mismos, plasmando sobre él, la complejidad propia de la sociedad (Aliste, 2010: p. 59, citando a Gonçalves, 2001; Di Méo y Buléon, 2005).

2.1.2 Superando la visión del espacio contenedor

Es fundamental para comprender la postura que se adopta en la presente investigación, la concepción que se tiene del espacio en la movilidad, es decir, como la movilidad define el espacio, y como el espacio al mismo tiempo incide en las decisiones cotidianas de

movilidad. Pese a que discursivamente se ha avanzado en la ampliación de la concepción del espacio, Aliste y Musset (2014) comentan que en la planificación de la ciudad y del territorio se mantienen las visiones de espacio como “contenedor” de fenómenos.

“Parece que la doctrina neoliberal, según la cual lo que es mejor individualmente para cada ciudadano también es lo mejor para toda la comunidad, no funciona, o al menos no está dando los resultados anunciados” (ASIMUS, 2019: p. 1-2). Lo anterior, se puede comprender desde el modelo Neoliberal que conduce nuestra sociedad, el cual impone un modo de planificar y comprender el espacio desde el movimiento de capital y la eficiencia del trabajo, donde la ciudad y el transporte se planifica para los adultos y no se conocen las formas de habitar el territorio y las movilidades de los jóvenes.

En relación a estas visiones *desarrollistas*, uno de los mayores aportes del giro de la movilidad ha sido repensar la dicotomía entre espacio y lugar, donde “el espacio remitía comúnmente a lo móvil y el lugar, a lo fijo”. Con ello, surgían una serie de atributos que posicionaban al lugar en un sitio privilegiado de la identidad, la comunidad, lo local, el sentido, mientras que el espacio tendría a lo global, lo social, la distancia, la alienación. Es donde la significación de la movilidad como una forma de habitar en movimiento concibe al espacio como parte incidente en las decisiones cotidianas de las personas y al mismo tiempo dependiendo de la diversidad de los viajantes se habitará de distintas formas el espacio (Zunino Singh et al., 2017).

Iturra y Jirón (2016) realizan una revisión de diversos autores que se refieren a la espacialidad de la movilidad, donde destacan la conceptualización del espacio desarrollada por Massey sobre la espacialidad de las prácticas de movilidad. Comentan, que para Massey, el espacio es un producto de interrelaciones en diversa escala que ocurren gracias a la existencia de una heterogeneidad que permite la coexistencia de distintas y diversas trayectorias, lo que a su vez ocurre en una espacialidad que se encuentra en constante construcción y en devenir.

En la presente investigación se abordará la importancia de comprender cómo la movilidad define el espacio, dado que “el espacio, no es anterior a los habitantes que desarrollan prácticas en él, sino que construye las prácticas y es construido a partir de ellas. Esta condición de interrelación entre los habitantes y la espacialidad y su vinculación a una forma particular de apropiación o construcción de lugar, no puede ser observada desde un único punto de vista” (Massey, 2005 en Iturra y Jirón, 2016). Esta relación entre espacio y movilidad es una relación intrínsecamente geográfica, dado que es fundamental para la comprensión de los modos de vida y de habitar el espacio el comprender cómo las personas se mueven en él, que al momento de moverse en el espacio lo significan y lo viven de forma distinta, y de esta forma el espacio mutará según los cuerpos que lo estén viviendo.

2.2 La movilidad desde una mirada de género e interdependencia

Un elemento importante a destacar dentro de la movilidad, es que las experiencias de las personas al moverse cotidianamente no se pueden disociar unas de otras, ya que existen una serie de coordinaciones y redes de apoyo entre diversos actores para que pueda existir la movilidad, además de que la movilidad no es homogénea, existen múltiples movilidades.

Estas redes y dinámicas de cuidado e interconexión que son importantes considerar al momento de concebir la planificación del transporte y de la ciudad, dado que “la movilidad no es una práctica homogénea, no existe una sola movilidad, sino que múltiples movilidades” (Jirón y Gómez, 2018)

Cortés-Morales y Christensen (Zunino Singh et al. 2017) hacen la distinción entre dos corrientes desde las cuales se puede abordar el estudio de la movilidad en niños -en este caso, es atingente para los jóvenes-, donde confluyen las visiones de varios autores; Hillman, Adams y Whitelegg (1990) postulan sobre la movilidad independiente de los niños, mientras que la movilidad interdependiente ha surgido como crítica de algunos autores como Miguel Mikkelsen y Pia Christensen (2009) al carácter in/dependiente de la movilidad de los niños. Jirón y Gómez (2018) agregan que la interdependencia no refiere de forma exclusiva a la relación entre niños/jóvenes y adultos, sino que aborda las relaciones entre diversos grados de parentesco, amistad, vecindad, vínculos laborales, entre otros (p. 57).

La presente investigación, se posicionará desde la perspectiva de la interdependencia según las autoras, ya que se analizará la movilidad desde una mirada de género, y el movimiento de los jóvenes hoy en día se puede comprender como un continuo de interacciones con otros, donde las relaciones no son necesariamente jerárquicas entre los adultos y jóvenes. Nansen et al. Zunino Singh et al. (2017) agrega además la idea de acompañamiento, donde se produce una interdependencia entre los jóvenes, sus interacciones con otros, y diversas formas de acompañamiento.

Es interesante destacar, la postura que tienen Jirón y Gómez en relación a la interdependencia y movilidad, dado que afirman que estas redes de interdependencia generan relaciones asimétricas en relación a las tareas que se deben cumplir, debido a que, siguen primando los roles típicos de género donde los hombres se encargan en su mayoría de la ejecución, mientras que la planificación, coordinación y organización, además de la ejecución de estas movilidades recaen en las mujeres (p. 56). “Además de estas relaciones de género asimétricas, las diferencias socioeconómicas generan diversas formas en que la interdependencia se devela por medio de la movilidad”. (p. 60) Es fundamental comprender que estas relaciones e interdependencias no son neutras, sino que están cargadas de condicionantes de género, ciclo de vida, poder adquisitivo, entre otros.

Resulta interesante, a partir de los elementos mencionados anteriormente, incluir la perspectiva de género para el análisis de los factores que inciden en la movilidad cotidiana de las personas, dado que éstas no son homogéneas y tienen diversas implicancias de género.

Jirón (2017), realiza un recorrido sobre los elementos e hitos que han llevado a posicionar los estudios de movilidad y género como relevantes para una mayor comprensión de la vida cotidiana de las personas, destaca la importancia de abordar estas implicancias desde una perspectiva feminista, comprendiendo, en primera instancia la diferencia entre sexo y género, Gayle Letherby y Gillian Reynolds (2009), afirman que “el género se ha encontrado históricamente ligado a las expectativas, comportamientos, y las relaciones sociales y culturales que se construyen en torno a la diferencia de sexo” (p. 74).

Jirón, menciona a algunos autores (Walsh, 2009; Kronlind, 2008) que explican el crecimiento en la investigación sobre género y movilidad y la integración gradual de las mujeres como trabajadoras del transporte y como investigadoras de campo, mientras que Sheller, reconoce que la dominación y creencias patriarcales sobre la adecuada movilidad espacial de las mujeres fuera del hogar continúa influyendo en la investigación y planificación en el campo de la movilidad y transporte (2008). Además, Hanson (2010) en Jirón (2017) reconoce dos corrientes principales en las investigaciones de movilidad y género, la primera, se enfoca en comprender de qué manera la movilidad da forma al género, observando el proceso de movilidad/inmovilidad, lo que visibiliza las relaciones de poder imbricadas en el género. La segunda, busca responder cómo el género da forma a la movilidad, enfocándose en la forma en que los procesos de género generan, refuerzan, o modifican patrones de movilidad cotidiana. Jirón y Gómez (2018) comentan, de acuerdo a Hanson (2010) que estas visiones no conversan entre sí, lo cual sería un desafío para la investigación en torno a género y movilidad, dado que ambos se influyen mutuamente en complejos procesos y redes de interdependencias.

García Ramón (2008) comenta que, hasta algún tiempo atrás, la Geografía analizaba la sociedad y el territorio como un conjunto neutro, homogéneo y asexuado. Es decir, que interpretaba el mundo desde una visión masculina y se tenían en cuenta sólo las experiencias de hombres, se tomaba lo masculino como criterio normativo, pero poco a poco la Geografía ha ido incorporando planteamientos de género en diversas investigaciones (p. 26)

Lo interesante de integrar esta perspectiva de género en los estudios de Geografía, y en la presente investigación sobre movilidad, es que se comienzan a cuestionar elementos sobre cómo se está generando el conocimiento, quién decide lo que es verdad, los criterios que hacen el conocimiento universal por encima de las diferencias entre grupos, quienes son capaces de generar conocimiento “válido” y la jerarquía de los tipos de conocimientos (Colombara, 2013).

Otro elemento relevante, según Loren, es que “la forma patriarcal de hacer planificación urbana ha hecho que las ciudades sean percibidas como lugares altamente inseguros para las mujeres, limitando sus posibilidades de acceder a las oportunidades que estas ofrecen. La inseguridad en la ciudad está íntimamente ligada por un lado a la planificación del transporte, reservándose grandes tramos viales para el uso del automóvil como medio utilizado principalmente por hombres trabajadores” (2019). A partir de estos elementos, agrega que es primordial avanzar hacia una planificación con perspectiva de género, dado que la normativa y el diseño de la ciudad no han sido construidos para la diversidad y en especial para las mujeres, “desarrollando ciudades que son peligrosas en sus espacios públicos” (Loren, 2019).

Mireia Baylina (2016) agrega que, desde la perspectiva de género, es posible comprender la diferencia sexual como eje de poder, pero no la reducen a eso, ni la aíslan de otros ejes de opresión como la clase, edad, etnicidad, discapacidad, etc. Baylina, menciona además con respecto al rol de la geografía de género, que ésta “pretende analizar la relación entre las divisiones de género y las divisiones espaciales para descubrir cómo se constituyen

mutuamente. Se trata de conocer cómo las personas experimentan los lugares y mostrar que las diferencias forman parte de la constitución social tanto del lugar como del género y que esto se puede cambiar” (2016). Lo anterior, es atinente para la presente investigación, dado que es fundamental la comprensión de las diferencias en el uso del espacio según género, edad y todos los factores que se suman a ello, para así intervenir y planificar de forma adecuada y según las múltiples y diversas necesidades de las personas la ciudad.

2.2.1 Experiencia de movilidad y quienes están ausentes

Es posible observar, desde el enfoque de la movilidad, que poco a poco se comienzan a tomar en cuenta elementos fundamentales en los estudios de movilidad cotidiana, pero se continúan dejando de lado aspectos primordiales –como las prácticas y experiencias cotidianas diferenciales de habitar la ciudad de las personas– de la complejidad de la planificación urbana y el espacio público principalmente en los estudios e índices utilizados para obtener información acerca de la movilidad (Rico y Segovia, 2017: p. 429).

Catalina Loren, plantea la idea de que existen diversas voces y actores sociales relevantes para los estudios de las movilidades que continúan estando a la sombra de una forma de concebir el espacio y el transporte capitalista y patriarcal, en donde “la ciudad se ha planificado por arquitectos varones, proyectando su experiencia vital en las planimetrías que rigen las urbes”, los cuales planifican para que los considerados “seres productivos”, los hombres, puedan tener una movilidad lo más eficiente y rápida posible, mientras que las personas que permiten el desarrollo de estos seres productivos, en la mayoría de los casos, las mujeres, se quedan al cuidado de niños, hogares, y personas con diversas dificultades (2019). El enfoque de la movilidad ha develado aspectos clave de estas relaciones de cuidado, en donde surge principalmente el rol de la mujer como encargada de estas tareas, donde se organizan redes y estrategias de cuidado, en las cuales muchas veces se encuentran las hijas y los hijos jóvenes como actores relevantes a indagar. Los jóvenes son actores clave dentro de la sociedad, y han tenido poca atención en los estudios de movilidad.

2.3 Validando a los jóvenes como actores sociales

En la actualidad, existe una amplia gama de estudios en relación a la juventud, de los cuales, en su mayoría buscan caracterizar los mundos juveniles; su relación con la tecnología, el consumo, la política, la diversidad, la imagen de éxito, entre otros (INJUV, 2015). Dina Krauskopf intenta comprender los “marcadores” de la juventud y analizar el enfoque que se ha utilizado para abordar el concepto en las políticas públicas, en donde predomina la visión de esta etapa como una mera transición entre la niñez y la adultez, lo que implícitamente niega el reconocimiento a los jóvenes como sujetos sociales (2015).

También se han realizado estudios sobre la juventud -o adolescencia- por entidades internacionales como la OEA relacionados con violencia sexual, responsabilidad penal, protección y participación (Instituto Interamericano del Niño, Niña y Adolescentes, S. F.). De las entidades nacionales, el Instituto Nacional de la Juventud realiza la Encuesta Nacional de Juventud con el fin de la colaborar con la planificación de políticas públicas relativas a la juventud y programas que fomenten la participación social de este grupo, no

obstante, el marco muestral sólo aborda a los jóvenes mayores de 18 años. Por su parte, el Instituto Nacional de Derechos Humanos (INDH) realiza la Encuesta Nacional de Derechos Humanos y Niños, Niñas y Adolescentes de 12 a 17 años, en donde, cabe destacar una de las respuestas, la cual afirma que el 66% del total de los jóvenes encuestados aseguró que en el transporte público y el 55% en las calles de la ciudad o el barrio no son respetados los Derechos Humanos (2012).

Pese a la cantidad y variedad de trabajos sobre juventud, por lo general no se abordan en profundidad -como en otros temas de gran escala del movimiento- elementos de la cotidianidad y experiencia de los jóvenes al movilizarse (Cortés-Morales y Christensen, 2017) los cuales son fundamentales para la comprensión e integración de este grupo social en las políticas públicas e iniciativas del estado/gobiernos locales. Es fundamental comprender que la adolescencia, en este caso, la juventud no es una etapa de preparación para la vida adulta, es una forma de ser persona hoy, válida y respetable; no es una fase de la vida definida a partir de las ideas de dependencia o subordinación a los padres u otros adultos, sino que es una etapa de desarrollo efectivo y progresivo de la autonomía personal, social y jurídica (UNICEF, 2013: p. 8).

Lo anterior, debido a que el diseño de la ciudad y el transporte se produce desde una mirada más bien funcionalista, ante esto, Silva-Roquefort y Muñoz, proponen que se requiere un enfoque relacional, en donde se incorporen aspectos políticos, sociales y biológicos en la producción de la ciudad, con todas las sensaciones y emociones que experimentan las personas en su cotidianidad (2019).

Cabe destacar que debido a la relatividad del concepto según el enfoque del estudio se complejiza la definición de un rango etario para la “juventud”. Por lo que, para efectos de la presente investigación se comprenderá el concepto utilizado por el Instituto Nacional de la Juventud de Chile, dependiente del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, que comprende la juventud el rango etario comprendido entre los 15 a los 29 años de edad.

2.3.1 Dejar atrás el adultocentrismo, una tarea de hoy.

La mirada y experiencia de los jóvenes en la movilidad ha estado ausente en América Latina, existen estudios sobre movilidad en niños y en adultos, pero, las dinámicas de los jóvenes no han sido abordadas en profundidad en relación a la movilidad y el transporte, lo que sigue perpetuando una mirada adultocentrista en la planificación y gestión de éstos.

La sociedad en general, desarrolla un aprendizaje social sobre cómo entender y tratar a un niño, niña, adolescente y joven, dado que se incorporan conductas y valores inspirados en la superioridad de adulto sobre los grupos etarios jóvenes. Es así como este proceso surge como producto del vivir (habitar) en una sociedad adultocéntrica (UNICEF, 2013: p. 14).

El adultocentrismo entonces, indica que existen relaciones de poder entre los diferentes grupos de edad que son asimétricas, en favor de los adultos, es decir, que estos se ubican en una posición de superioridad. Los adultos gozan de privilegios por el solo hecho de ser adultos, porque la sociedad y su cultura así lo han definido (p. 18)

Para superar el adultocentrismo es fundamental concebir a los jóvenes como actores sociales válidos, considerar su creciente habilidad para participar, tomar decisiones y cuestionar las ideas de los adultos. En estos puntos yace el conflicto, en la gran capacidad de los y las jóvenes de participar y tomar decisiones de manera autónoma versus el interés de los adultos de ejercer a toda costa su autoridad y derechos sobre los adolescentes (p. 9)

Es desde el concepto del adultocentrismo, donde se critica la forma de planificar y concebir el espacio en función de los adultos, hombres, con todas sus facultades físicas para sus trayectos de casa al trabajo y viceversa, así, el transporte, se concibe y planifica de forma tal que permita el desarrollo económico y las actividades financieras de las ciudades. Este modo adultocentrista y funcionalista que se tiene de entender el espacio, el transporte, y principalmente el rol de los jóvenes en la ciudad, se puede vislumbrar en la forma en que se aborda a los jóvenes en los estudios de transporte.

2.3.2 ¿Cómo se están moviendo los jóvenes?

En Latinoamérica, y particularmente en Chile, el tema de la movilidad y el habitar de los niños se encuentra en incipiente desarrollo, en un grado menor, se encuentran los estudios enfocados en los jóvenes y la movilidad. Pese a que existen algunas investigaciones que relacionan las movilidades con la segregación residencial, la mayoría se enfocan en los efectos de la movilidad cotidiana desde que los jóvenes comienzan la etapa universitaria, dado que la mayoría de las casas de estudio se encuentran en la zona centro u oriente de la capital. Es por esto que aún existe mucho por conocer y desarrollar en torno a las movilidades de los jóvenes cuando aún no son mayores de edad, cuando se encuentran en este “limbo” entre la *niñez* (hasta los 14 años) y *adultez* (desde los 18 años), pero siguen siendo actores sociales válidos y con elementos que aportan en relación al funcionamiento de los territorios. Como menciona el geógrafo chino y norteamericano Yi Fu Tuan, “Para comprender las preferencias de un individuo con respecto a su entorno, deberíamos examinar su herencia biológica, la forma en que ha sido criado, su educación, su trabajo, su medio material. Y en lo que se refiere a las actitudes y preferencias de un grupo, se hará necesario conocer la historia cultural de ese grupo y su experiencia en el contexto de su ambiente natural” (2007: p. 87).

Bajo esta lógica adultocentrista, producto de una sociedad patriarcal y neoliberal, se concibe a la juventud como mera etapa de transición a la adultez, lo cual se puede evidenciar en algunos de los instrumentos que se utilizan para la “educación vial” de los niños y jóvenes, en particular, el “Manual de actividades de Seguridad de Tránsito para profesores” realizado por CONASET, asume a los jóvenes como futuros conductores automovilistas, y se les caracteriza “(...) de naturaleza audaces carecen de conciencia clara de la importancia en la educación vial” (2014), se enfatiza en lo propensos que son los jóvenes a los accidentes de tránsito, consumo de drogas y alcohol, poca responsabilidad, entre otras. Fundamentalmente este manual indica a los profesores como abordar temas de educación vial, con actividades “lúdicas”, donde prima la visión adultocéntrica de la movilidad y el transporte, invalidando las prácticas y formas de habitar la ciudad en movimiento de los jóvenes.

Marton (2016) realiza una revisión de diversos estudios que se enfocan en un cambio de paradigma de movilidad urbana de los jóvenes, el cual se caracteriza por el creciente cuestionamiento hacia el uso excesivo del automóvil como medio de transporte y “estatus social”, y preferencia por el transporte público, la caminata o las bicicletas. Comenta que un estudio del New York times (2013) reveló que entre 2001 y 2009 se redujo un 23% el kilometraje recorrido por jóvenes entre 16 y 34 años, principalmente por altos precios de gasolina, cambios en las preferencias y mejoras en las tecnologías que apoyan el transporte alternativo. Otros estudios agregan que los jóvenes entre 16 y 34 años anduvieron en mayor medida en bicicleta, caminaron más y se incrementaron los kilómetros recorridos en transporte público, disminuyeron las licencias de conducir en jóvenes de 19 años y las principales razones se relacionan con los costos asociados al automóvil, impactos negativos al medioambiente, o que prefieren caminar o andar en bicicleta “lo que demuestra que las prioridades y preferencias de transporte de los jóvenes difieren de las de generaciones mayores”

“La pregunta que muchos jóvenes se hacen es porqué moverse en auto, sabiendo que pueden dejar el mundo menos contaminado usando, por ejemplo, la bicicleta; o porqué viajar en ese medio de transporte si hay numerosas alternativas de movilidad” (Marton, 2016). Estas prácticas que están caracterizando al mundo juvenil con respecto a sus moviidades y por ende tienen directa relación con el futuro de la misma, están indicando hacia donde deben apuntar las políticas públicas relacionadas con el transporte y la intervención en los territorios.

2.4 Tecnología y jóvenes: los hijos de la era digital

Según la IX Encuesta de Acceso y Usos de Internet (2017), Chile se encuentra sobre el promedio mundial de los países en el uso de internet, es importante destacar que en los hogares donde niños niñas y jóvenes tienen algún aparato tecnológico, el cual es un 67% de los casos, destaca en primer lugar el Smartphone con internet (48%), y, en particular, entre los jóvenes entre 14 y 17 años, es posible observar que el 89% es propietario de un teléfono con conexión a internet, lo cual disminuye bajo esa edad (Subsecretaría de Comunicaciones de Chile, 2017: p. 4). Evidentemente existe un factor económico que incide en el uso y acceso a estos artefactos, pese a esto, dentro de la encuesta, se indica que un 78,3% de los hogares -categorizados por quintiles- consultados posee entre sus bienes un Smartphone (Subsecretaría de Comunicaciones de Chile, 2017: p. 29).

Al realizar una revisión inicial, la mayoría de los estudios que relacionan la tecnología, en particular el Smartphone y la juventud, se hace especial énfasis a relaciones de dependencia, adicción al Smartphone (Gaspar, Cuesta, 2015), los elementos perjudiciales del uso del Smartphone en las relaciones interpersonales (Peñuela et al., 2014), en el desempeño escolar (Castro et al., 2018), entre otras. Carrasco et al. Plantean una interesante reflexión en relación al rol de la tecnología en la actualidad, “(...) desde un enfoque crítico, se entiende la tecnología como una instrumentalización de intereses sociales en disputa: por una parte, los intereses dominantes que el mercado y el consumo establecen y, por otra, las expectativas familiares en torno a la comunicación y el cuidado familiar” (2017: p. 2)

En la presente investigación, se busca enfocar la atención en las relaciones de cuidado que significan estas tecnologías para las juventudes, y como los Smartphone en particular, cumplen un rol fundamental en la mejora de diversos aspectos de la calidad de vida de los jóvenes específicamente. Actualmente, los teléfonos inteligentes –o Smartphone- pueden realizar una gran variedad de tareas que, previo a su existencia, significaban un arduo trabajo para profesionales e investigadores de cualquier disciplina. Por ejemplo, si antes un experto debía determinar las coordenadas geográficas para ubicar algún punto exacto, ahora, un Smartphone puede realizar esa función en segundos a través del GPS integrado. Por otra parte, la instantaneidad de la fotografía ha contribuido a la documentación de diversos fenómenos que antes requerían mayor trabajo y recursos a través de las cámaras análogas, ya que la mayoría de las personas posee al alcance de su celular la herramienta de la cámara fotográfica. Asimismo, con el acceso a diversa y gran cantidad de información disponible en internet, por lo que nuevas corrientes y formas de generar conocimiento han comenzado a tomar fuerza en el campo de la ciencia, donde todos pueden aportar. (Fundación Ciencia Ciudadana, 2017). En particular, es interesante destacar el rol que cumplen los jóvenes con respecto a estas tecnologías, dado que desde muy pequeños tienen integrado en sus vidas cotidianas el uso del Smartphone para resolver sus problemas diarios o de modo recreacional.

2.4.1 Tecnología y movilidad: ¿Hasta dónde nos lleva nuestro Smartphone?

Nansen (2017), al plantear la idea de acompañamiento, agrega a las compañías físicas humanas, los llamados “artefactos de compañía”, en este caso, se presenta el Smartphone como un elemento extensivo del cuerpo, donde la compañía de este artículo es indispensable como “compañero de viaje” y se generan relaciones de interdependencia basadas principalmente en las diversas formas de habitar y moverse en el espacio gracias a estos teléfonos móviles.

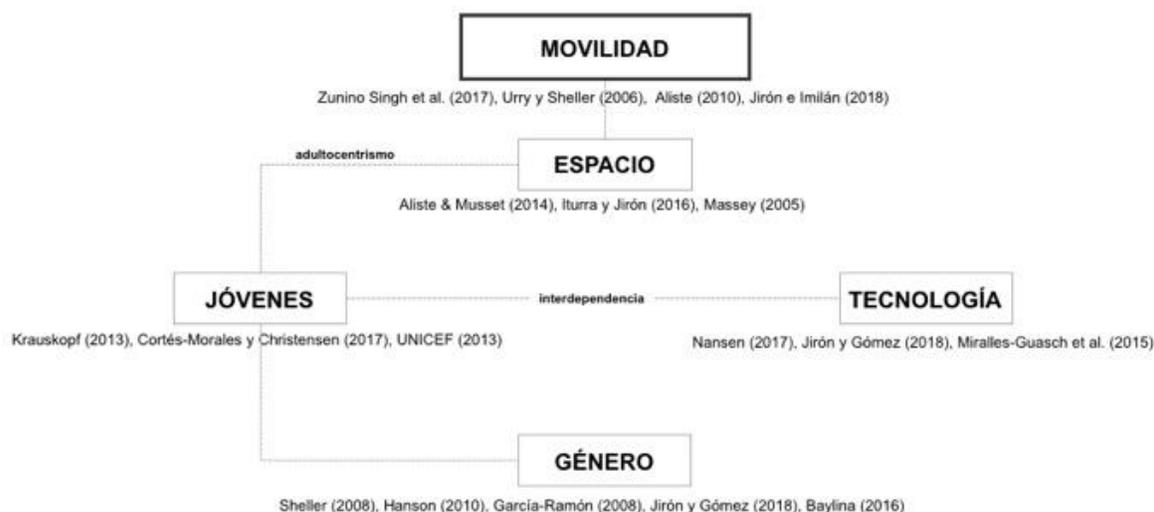
Es interesante, al abordar los elementos mencionados de la interdependencia de las movi­lidades cotidianas, comprender que “(...) las personas se relacionan entre ellos por medio de vínculos esenciales emocionales y/o prácticos en la organización de sus vidas cotidianas, vidas que actualmente son inconcebibles sin la existencia de otros miembros de estas redes” (Jirón y Gómez, 2018: p. 57), para la coordinación y organización de estas redes de interdependencia en la actualidad se posiciona centralmente al teléfono móvil, dado que permite coordinar y planificar puntos, horarios de encuentro, enviar fotos de referencia, entre otros.

Los estudios relacionados a fenómenos urbanos y territoriales, como lo es la movilidad, requieren cada vez en mayor medida de nuevos enfoques que permitan complementar a las fuentes tradicionales de información (Miralles-Guasch et al., 2015), en relación a los autores Miralles-Guasch et al., es posible mencionar que, en particular, los Smartphone, están cumpliendo una serie de funciones de movilidad que son fundamentales para la vida cotidiana de las personas, y están generando una gran cantidad de información digital sobre los desplazamientos y preferencias de las personas. De esta forma, y frente a las tradicionales herramientas para el análisis de la movilidad cotidiana como son las encuestas, es fundamental el aprovechamiento de estos recursos, dado que permiten

monitorizar prácticamente en tiempo real los desplazamientos cotidianos, además de información con respecto a puntos de recarga de tarjetas de transporte público, aplicaciones de movilidad, entre muchas otras. (Miralles-Guasch et al., 2015: p. 2)

El uso de los Smartphone para el análisis del comportamiento espacial de las personas en sus moviidades es una interesante alternativa, “debido a la integración de receptores GPS en los dispositivos y a la diversidad de posibilidades que ofrecen las aplicaciones móviles” (Miralles-Guasch et al., 2015: p. 5). Hasta la fecha de publicación del artículo, aun no existían muchos estudios que utilizaran estos dispositivos como herramientas efectivas para el estudio del comportamiento espacial, y en particular, de las moviidades, en la actualidad, están en desarrollo estas metodologías, y es fundamental tener en cuenta la dimensión humana para comprender las decisiones territoriales y las moviidades de los diversos actores sociales, en particular, los jóvenes, dado que han crecido con los Smartphone integrados en sus vidas, tienen mayor conocimiento y manejo de estas tecnologías (p. 4).

Figura N°1: Esquema Marco conceptual



Fuente: Elaboración propia en base a Marco Conceptual.

CAPÍTULO 3: PLANTEAMIENTO METODOLOGICO

3.1 Metodología

La presente investigación posee un alcance exploratorio, ya que se analiza y explora un tema poco estudiado. También se puede considerar de un alcance correlacional, que tiene el propósito de evaluar la presunta relación que exista entre dos o más conceptos, ya que, junto con identificar elementos de la movilidad cotidiana en jóvenes (hombres y mujeres), se busca generar un análisis detallado de la forma en que utilizan la tecnología para mejorar sus movilidades cotidianas.

Para esto, se utilizó un enfoque de investigación principalmente cualitativo, ya que se trabajó en un estudio de caso “entendido como el análisis minucioso de un proceso individual que explica intensivamente un caso” (Kazez, 2009: p. 2), en donde se abordó la experiencia de habitar en el espacio. De esta forma, Yin (1994) sostiene que la investigación no está definida por las características del estudio sino por el tipo de información, que en los estudios de casos es predominantemente cualitativa. La información cualitativa se caracteriza porque se representa en categorías que incluyen dimensiones perceptuales, actitudinales y eventos reales” (Yin, 1994).

Para la realización de la presente investigación, se buscó definir un grupo homogéneo para su desarrollo, principalmente con motivo de facilitar metodológicamente la caracterización, es por esto que se decidió trabajar con jóvenes de un establecimiento educacional, llamado colegio Calasanz.

El estudio de caso, se seleccionó en base a facilidades metodológicas y principalmente por razones de cercanía de la investigadora con el colegio Calasanz, establecimiento particular de la comuna de Ñuñoa. El grupo objetivo con el que se trabajó finalmente, es una unidad del grupo Scout Calasanz llamada “Pioneros”, la cual está compuesta por mujeres y hombres entre 15 y 17 años. La elección del grupo etario para la investigación (15-17 años) surgió desde la inquietud de que se encuentran dentro del grupo social llamado “jóvenes”, categoría poco estudiada en general por diversas razones, principalmente por la complejidad del concepto como fue mencionado en el marco conceptual, y este rango etario en particular, no se encuentra dentro del considerado “niñez” (hasta los 14 años de edad) ni “adultez” (desde los 18 años). Los jóvenes, además, representan un actor social y político importante en el Chile de hoy, por lo que conocer la forma en que están utilizando diversas tecnologías y prácticas para sus movilidades dará pistas para el futuro de la misma.

En consecuencia, se aplicó una encuesta de caracterización y talleres participativos, respecto a las diferencias/similitudes entre hombres y mujeres entre 15-17 años en el uso de la tecnología (Smartphone) para complementar su experiencia de movilidad cotidiana.

Los instrumentos utilizados para esta investigación fueron dos; en primer lugar, se aplicó una encuesta online (Formulario de Google) (Para mayor detalle ver en Anexos Instrumento N°1), la cual fue difundida por WhatsApp a un grupo de organización que ellos tienen. Lo anterior, con el fin de caracterizar a los participantes y el uso que le daban al teléfono móvil, para así preparar el material que se utilizó posteriormente. La encuesta fue respondida por

24 participantes, 13 mujeres y 11 hombres. El segundo instrumento utilizado fueron talleres, donde se realizaron mapeos colectivos, en los cuales se dibujaron los trayectos cotidianos de los jóvenes, en base a los conceptos utilizados por Iturra y Jirón (2016) en el texto “Siguiendo trayectorias, dibujando trayectos. Construcción de diagramas desde la experiencia de los habitantes”, se entenderán los trayectos como “(...) una forma de comprender la relación con el mundo a través de la experiencia, la cual es espacializada en la medida en que se desarrolla y, a su vez, es moldeada a partir del espacio en el cual ésta se realiza. (Heidegger, 2005).

A partir de la información obtenida a través de la encuesta online, fue posible acotar el área de estudio geográfica a las comunas donde residían los participantes, además de tener un panorama general sobre el uso que le dan al Smartphone (Ver cartografía N°: Área de estudio). Este paso, permitió la preparación de las preguntas y cartografías que se utilizaron en el segundo instrumento utilizado, los Talleres N°1 y N°2, los cuales constaron de cuatro etapas; Una pregunta introductoria para la discusión, en segundo lugar, el dibujo de sus trayectos cotidianos en una cartografía, luego la explicación de los anteriores y uso del Smartphone, y finalmente una reflexión grupal (Para mayor detalle ver en Anexos Instrumento N°2). Los talleres se realizaron diferenciados entre hombres y mujeres dentro del rango etario (15 a 17 años) (Para mayor detalle de insumos ver en Anexos Imágenes 1-2-3-4).

El Taller N°1 se realizó el día sábado 7 de diciembre a las 11:00, el punto de encuentro fue el colegio Calasanz y se dirigieron en conjunto hacia el parque Pucará (Ver Imagen N°1 y N°2: Participantes taller mujeres), asistieron 10 mujeres pertenecientes al grupo scout del colegio Calasanz. Mientras que el Taller N°2 se realizó el día viernes 13 de diciembre a las 16:00 en el parque Pucará (Ver Imagen N°3 y N°4: Taller Hombres), asistieron 10 hombres pertenecientes al grupo scout del colegio Calasanz, de la misma forma que el anterior.

Imagen N°1: Participantes taller mujeres



Imagen N°2: Participantes taller mujeres



Imagen N°3: Participantes taller hombres



Imagen N°4: Participantes taller hombres



Cabe destacar que la diferenciación por género se realizó en primera instancia dado que en la encuesta de caracterización ninguno/a de los y las participantes respondió que se sentía identificado/a con otro (o ningún) género. Por lo anterior, se realizaron talleres para mujeres y hombres con el fin de detectar sus prácticas para sus trayectos cotidianamente, y si tenían patrones comunes o muy distintos de utilizar sus Smartphone para ello. En ambos talleres, la investigadora cumplió el rol de moderadora que dirigió y orientó las preguntas que surgían a raíz de la discusión y un acompañante que realizaba el registro audiovisual para posterior recolección de la información obtenida.

Para la organización de la información producida de la encuesta y talleres, se realizó en primer lugar una revisión descriptiva de los resultados diferenciados por taller (Género), basándose en las barreras y facilitadores de movilidad (Jirón y Carrasco, 2019 en base a Jirón y Mansilla, 2013) (Disponible en Anexos Tabla N°1: Definiciones de barreras y facilitadores de movilidad) descritas anteriormente, donde se generaron cuatro tablas (una de barreras y una de facilitadores para cada taller de hombres y mujeres) en donde se mencionó en qué aspectos del relato de los jóvenes se detectaban barreras de movilidad, con el objetivo de identificar la diversidad de formas en que el espacio en movimiento es experimentado de manera diferenciada por los habitantes de la ciudad. (Ver Tablas N°1, 2, 3 y 4).

A partir del análisis de las tablas producidas anteriormente, se elaboraron relaciones entre los elementos que más destacaron de la experiencia de movilidad cotidiana de los jóvenes

y cuáles fueron las barreras que más se repitieron, donde posteriormente se realizó una descripción y análisis de las que más se repetían. De esta forma, se generó un análisis de las categorías emergentes de la red las prácticas cotidianas y uso del Smartphone según el género de los participantes, donde se obtuvo como producto 4 cartografías participativas (2 de mujeres y 2 de hombres) (Ver en Cartografías participativas a, b, c y d) que plasmaban los trayectos cotidianos y, por ende, los territorios de los jóvenes, donde fue posible observar las diferencias entre hombres y mujeres en sus movilidades cotidianas.

Finalmente, se generó una fusión entre ambos productos de los resultados donde se elaboró un análisis cualitativo de contenido, el cual corresponde a una metodología de análisis en la cual se realiza una identificación de contenido de la información analizada, a modo de agrupar material o contenido de similares características, para poder establecer relaciones y/o inferencias entre los documentos o conceptos tratados (Cáceres, 2003). Este análisis se hizo diferenciado según género para comprender el uso del Smartphone en las prácticas de movilidad cotidiana en relación al marco conceptual utilizado, definiendo cuatro categorías de análisis fundamentales, estas fueron: a) Interdependencia, b) Institucionalidad, c) Teléfono como artefacto de compañía y d) Formas de conocer la ciudad.

A partir de estas categorías, se elaboraron las reflexiones finales de la investigación, introduciendo elementos teóricos a los elementos descriptivos y analíticos desarrollados en el presente estudio de caso.

3.2 Dificultades metodológicas y componentes éticos de la investigación

En el desarrollo de la investigación, surgieron elementos que pueden considerarse como obstáculos para la realización más óptima de ésta.

En primera instancia, una situación que podría ser considerado como un “sesgo” es la posicionalidad que posee la investigadora, ya que perteneció al mismo establecimiento educacional que el grupo de estudio, y años anteriores ejerció un rol de dirigente dentro del grupo scout Calasanz. Lo anterior, que puede ser considerado un sesgo, puede ser una ventaja al momento de obtener ingreso, permisos y facilidades para la correcta realización de los talleres, y en cierto punto la confianza que entregaban los jóvenes a una persona conocida propiciaba un ambiente grato y reflexivo.

Relacionado con lo anterior, y debido a que se trató de una memoria de título con carácter exploratorio, no se utilizaron asentimientos informados individuales para el trabajo con menores de edad, bastaba tener el permiso de una autoridad del Colegio Calasanz que sería la representación legal de los alumnos en el establecimiento. El colegio solo requirió que no se publicaran fotografías en donde se vieran los rostros de los menores, se permitió la grabación de voces.

Por otra parte, dentro de los elementos que han sido más complejos para el desarrollo de la presente investigación, han sido, por una parte, las consecuencias de todo tipo que tuvieron las manifestaciones sociales que iniciaron en Octubre de 2019 en Chile, y con ello,

la restricción y modificación de las movilidades para personal del establecimiento y alumnado, conllevó a que las clases se finalizaron antes de lo presupuestado en el colegio, cabe destacar que del grupo objetivo inicial sería un Curso II medio del colegio, y, finalmente, se debió buscar una pronta solución y se hizo contacto con una de las unidades del grupo scout Calasanz llamada "Pioneros", conformada por mujeres y hombres entre 15-17 años.

Otra de las complejidades que ha tenido el desarrollo de la presente investigación ha sido la explosión global de la pandemia por el Covid-19, lo cual ha llevado en general a replantear la forma en que se han hecho las cosas, tanto en la academia, como en la planificación de la ciudad, el conocimiento que se tiene de las formas en que las personas se mueven por la misma, cómo se utiliza el transporte público, entre otras. Por lo que se debió integrar un pensamiento y cuestionamiento crítico a la investigación.

Finalmente, una de las críticas principales que se hacen a los de estudios de caso, es la generalización a la que se puede llegar a través de un caso estudiado, en relación a esto, Flyvbjerg (2006) menciona que, "No se puede generalizar sobre la base de un caso individual, por lo tanto, el estudio de caso no puede contribuir al desarrollo científico" (Flyvbjerg, 2006 en Kazez, 2009). En ningún caso esta investigación busca generalizar comportamientos o hábitos de todos los jóvenes, ya que se entiende que la presente investigación no es una muestra representativa, no obstante, se pretende ser un aporte a la investigación exploratoria en el tema, realizando aportes con respecto al uso de nuevas metodologías para la comprensión de estos fenómenos inexplorados de experiencias de movilidad cotidiana en jóvenes, entendiendo que es un estudio de caso con condiciones dadas y en un contexto específico.

3.3 Aprendizajes

A modo de aprendizaje, con el fin de una mejor aplicación de la metodología, sería de gran utilidad realizar un piloto de la encuesta aplicada, para así testear las preguntas con anticipación. También sería beneficioso para un grupo objetivo más grande, el que hubiese más personas dirigiendo los talleres, ya que se tornaría más complejo el manejo de un grupo superior a 10 personas para un solo individuo. No obstante, si es que hay disponibilidad de tiempo, los talleres se podrían dividir en más días, para realizar un desarrollo en mayor profundidad de los temas tratados en cada actividad dentro del taller.

La presente metodología también podría ser enmarcada dentro de otras actividades, haciendo hincapié en el objetivo que se pretende conseguir.

3.4 Esquema Metodológico

Figura N°2: Esquema Metodológico por objetivos

OBJETIVOS		MÉTODOS	HERRAMIENTAS	PRODUCTOS
OE N°1	Conocer las prácticas cotidianas de movilidad en el espacio de los jóvenes	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta de caracterización • Taller N°1 • Taller N°2 	<ul style="list-style-type: none"> • WhatsApp • Formularios de Google • Software ArcGis 10.3 • Cámara 	<ul style="list-style-type: none"> • Cartografía área de estudio • Cartografías de los territorios (por género) • Tablas descriptivas (4) de barreras de movilidad
OE N°2	Identificar el uso de la tecnología en los jóvenes en sus movilidades cotidianas.	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta de caracterización • Taller N°1 y N°2 • Revisión Bibliográfica • Revisión Aplicaciones 	<ul style="list-style-type: none"> • Formulario de Google • Imágenes Satelitales • Cámara • Smartphone • App Store • Software ArcGis 10.3 	<ul style="list-style-type: none"> • Cartografías participativas (4) • Tabla descriptiva aplicaciones • Tablas de uso de Aplicaciones (por género)
OE N°3	Revisar la relación en las prácticas de movilidad y uso de la tecnología de los jóvenes desde la mirada de género	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión Bibliográfica • Taller N°1 y N°2 • Análisis de Contenido 	<ul style="list-style-type: none"> • Cámara • Grabaciones de talleres 	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de contenido con enfoque de género

Fuente: Elaboración propia.

A partir del esquema anterior (Figura N°2), es posible realizar un resumen metodológico organizado según los objetivos específicos definidos en la presente investigación, en donde se mencionan los métodos y herramientas utilizados, además de los productos resultantes.

Objetivo Específico N°1: Conocer las prácticas cotidianas de movilidad en el espacio en los jóvenes.

En relación al objetivo N°1, es posible mencionar que, para conocer las prácticas de movilidad cotidianas de los jóvenes se utilizaron como métodos de recolección de información, la Encuesta de caracterización que fue descrita anteriormente y los talleres N°1 y N°2 realizados con mujeres y hombres respectivamente. Fue posible utilizar estos métodos gracias a diversas herramientas utilizadas en ellos, para la encuesta se utilizó el Formulario de Google, mientras que para la organización de los talleres y coordinación se utilizó la aplicación WhatsApp, y para la sistematización de la información relacionada con las prácticas de los y las jóvenes se utilizó el software ArcGis 10.3.

Como producto obtenido luego del desarrollo del primer objetivo, se obtuvo una cartografía de área de estudio -definida luego de la encuesta de caracterización-, dos cartografías de los territorios de los jóvenes diferenciados por género según sus domicilios y finalmente cuatro tablas descriptivas –utilizando la metodología de barreras de movilidad- donde se

especifican las prácticas de las y los jóvenes en sus movi­lidades cotidianas, en las cuales se muestran las dificultades y facilitadores para sus movi­lidades.

Objetivo Específico N°2: Identificar el uso de la tecnología en los jóvenes en sus movi­lidades cotidianas.

Con respecto al segundo objetivo, para identificar el uso de la tecnología, particularmente de sus Smartphone en las movi­lidades cotidianas de las y los jóvenes, fueron utilizados como métodos de recolección de información, la Encuesta de caracterización, en donde se les consultó sobre el uso que les daban al Smartphone en sus vidas y en sus movi­lidades cotidianas, además de las Aplicaciones móviles que más utilizaban. Estos elementos se profundizaron en los talleres N°1 y N°2 donde se les pedía incluir el rol que juegan los Smartphone en sus trayectos cotidianos y mencionar para qué y cuándo utilizan ciertas aplicaciones móviles. Fue necesario realizar paralelamente una revisión bibliográfica de ciertas aplicaciones o plataformas que mencionaron y también la instalación de las mismas aplicaciones para conocer su funcionamiento, para esto, se utilizaron como herramientas el Formulario de Google, una cámara filmadora, un Smartphone para sacar fotografías, y como fue mencionado, diversas fuentes bibliográficas online y la instalación de las Aplicaciones que los jóvenes mencionaron que utilizaban.

Como productos finales del segundo objetivo, se pueden observar cuatro cartografías participativas –dos del taller N°1 y dos del taller N°2- sobre las cuales se identificaron discursivamente los usos que se le da al Smartphone, esta información se sistematizó gracias a las grabaciones de los talleres y fue posible realizar, en primer lugar una tabla descriptiva sobre cómo funcionan las aplicaciones que mencionaron, y luego, dos tablas diferenciadas por género de los usos que los y las jóvenes le dan a estas aplicaciones para desenvolverse en el espacio y para sus movi­lidades cotidianas.

Objetivo Específico N°3: Revisar la relación en las prácticas de movilidad y uso de la tecnología de los jóvenes desde la mirada de género.

Finalmente, para conocer la relación entre las prácticas de movilidad cotidiana de las y los jóvenes y cómo influye la tecnología en ellas, se realiza un análisis de contenido de los discursos de los jóvenes desde un enfoque de género, en donde se identifican las categorías teóricas fundamentales que surgen al analizar la experiencia de los jóvenes. Para esto, los métodos utilizados son los discursos de los y las jóvenes que emergen desde los talleres realizados, en conjunto con la revisión teórica de las categorías principales, relacionadas con el uso del espacio, género, movilidad, tecnología y jóvenes.

Las herramientas utilizadas para los métodos descritos son las grabaciones de la cámara, en conjunto con las cartografías participativas, y un análisis de contenido de las categorías mencionadas anteriormente. A partir de estos elementos se obtiene como producto un análisis de contenido con enfoque de género.

3.5 Área de estudio

En la presente investigación, el área de estudio se encuentra determinada por la localización espacial de los trayectos registrados por los participantes de los talleres. Esta fue delimitada luego de la realización de la encuesta online y los talleres mencionados anteriormente y la georreferenciación de sus residencias y trayectos cotidianos tomando como nodo central el colegio Calasanz. Es importante destacar, que, al tratarse de un estudio de movilidad, el área de estudio fue definida a posteriori de la primera encuesta de caracterización, debido a que el espacio que se muestra no es el espacio que se predefine, sino que a partir de la información obtenida de la encuesta de caracterización y talleres con los jóvenes. Por lo tanto, se justificó esta “delimitación”, ya que los participantes del estudio ubicaron sus viviendas e identificaron la mayoría de sus trayectos cotidianos dentro de los límites de estas tres comunas principalmente: Ñuñoa, La Reina y Las Condes.

En relación a las comunas del área de estudio, en primer lugar, La Reina es una comuna que se encuentra ubicada al nororiente de Santiago, en la Región Metropolitana. Limita al sur con Peñalolén, al norte y este con Las Condes y al oeste con Providencia y Ñuñoa. Tiene una superficie total de 23,0 km², al año 2002 tenía una población de 96.762 habitantes, y un índice de masculinidad de 84.42%, mientras que en el año 2017 la población disminuyó a 92.787 y el índice de masculinidad aumentó a 88,64% (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2017).

Las Condes es otra de las comunas que forma parte del área de estudio de la presente investigación, es parte de las comunas que se encuentran en el sector nororiente de la capital, limita al norte con Vitacura y Lo Barnechea, al oeste con Providencia, y al sur con La Reina y Peñalolén. Tiene una superficie total de 99km², según los datos del Censo del año 2002, la comuna tenía 249.893 habitantes y un índice de masculinidad de 79,81%, mientras que al año 2017 la cifra aumentó a 294.838 habitantes y el índice de masculinidad a un 85,52% (BCN, 2017).

Los jóvenes que participaron en la presente investigación pertenecen al Colegio Calasanz, el cual se utilizó como nodo en los talleres para que indicaran sus trayectos cotidianos desde y hacia el mismo, por lo que resulta atinente mencionar algunos elementos que destacan del colegio. Está ubicado en la comuna de Ñuñoa y ocupa una manzana que se encuentra dentro de las calles Ortúzar, Simón Bolívar, Montenegro y Estrella solitaria, corresponde a un establecimiento educacional particular no subvencionado y es parte de la congregación de Padres Escolapios en Chile, actualmente posee 1508 alumnos, con un promedio de 36 alumnos por curso. Según los datos del MINEDUC hasta el año 2012 se encontraba en el tercer lugar comunal en los resultados SIMCE, también se encuentra por sobre el promedio a nivel país comparativamente con establecimientos de similar nivel socioeconómico, y posee resultados estables durante las últimas tres pruebas. Es posible indicar también que el colegio se encuentra en los primeros lugares comunales con respecto a los resultados PSU (661 promedio). A partir de los indicadores mencionados es posible mencionar que el establecimiento puede ser categorizado dentro de los estándares más altos de la educación de nuestro país, y se ha autodefinido como una institución de

servicio, que tiene como finalidad principal impartir una “educación integral orientada al pleno desarrollo de cada alumno a partir de valores cristianos” (Escuelas Pías, 2019).

En efecto, el establecimiento realiza labores de comunidades juveniles, pastoral de la calle, eventos como bingos solidarios, cantares familiares, entre otros. No obstante, destaca principalmente (en cantidad y participación) el rol que cumple el grupo de Guías y Scout Calasanz, la cual es una instancia de participación voluntaria, en donde los alumnos asisten sábado a sábado para compartir con sus amigos aprendiendo sobre el esculatismo, autoconocimiento y trabajo en comunidad.

En particular, nos enfocaremos en la comuna de Ñuñoa, dado que el nodo principal del estudio de caso es el colegio Calasanz y la mayor parte de las movilidades cotidianas de los jóvenes se desarrollan en torno a la comuna de Ñuñoa. Esta se encuentra ubicada al nororiente de la ciudad de Santiago, región Metropolitana. Limita al sur con la comuna de Macul, al norte y poniente con Providencia, al poniente con Santiago, al sur poniente con San Joaquín, al suroriente con Peñalolén y al oriente con La Reina. La comuna, posee una superficie de 16,9 km², en el censo del año 2002 la comuna contaba con 163511 habitantes, un índice de masculinidad de 81,08 % y en el censo más reciente realizado en el año 2017, la comuna ha aumentado a 208.237 habitantes, y el índice de masculinidad a 84,56% (BCN, 2017).

Según los datos obtenidos a partir de los reportes comunales, es posible observar un aumento sostenido de la población de Ñuñoa, destacan los rangos etarios que apuntan a un envejecimiento de la población; el rango que comprende a las personas entre 65 años o más representa un 14,6 % del total comunal, por sobre el porcentaje a nivel de Región Metropolitana (10,79%) y al país (11,40). Sumado a esto, el índice de adultos mayores, indica que al año 2002 era de un 85,29% en la comuna, lo que aumentó a 98,09% en el 2017. Cabe destacar, además, que la población juvenil en la comuna (15 a 29 años) representa un 20,62% del total comunal, encontrándose bajo el nivel de región (24,34%) y del país (23,37). Por lo que se evidencia un envejecimiento de la población, al respecto, Esteban Alvarado, encargado del departamento del Adulto Mayor de la Municipalidad de Ñuñoa, reconoce en la revista digital Plataforma Urbana, que son una comuna que ha ido envejeciendo, pero que se ha vuelto al mismo tiempo atractiva porque es accesible, tiene buenos servicios y las personas “no necesitan salir de la comuna para realizar todos sus trámites” (Yáñez, 2017)

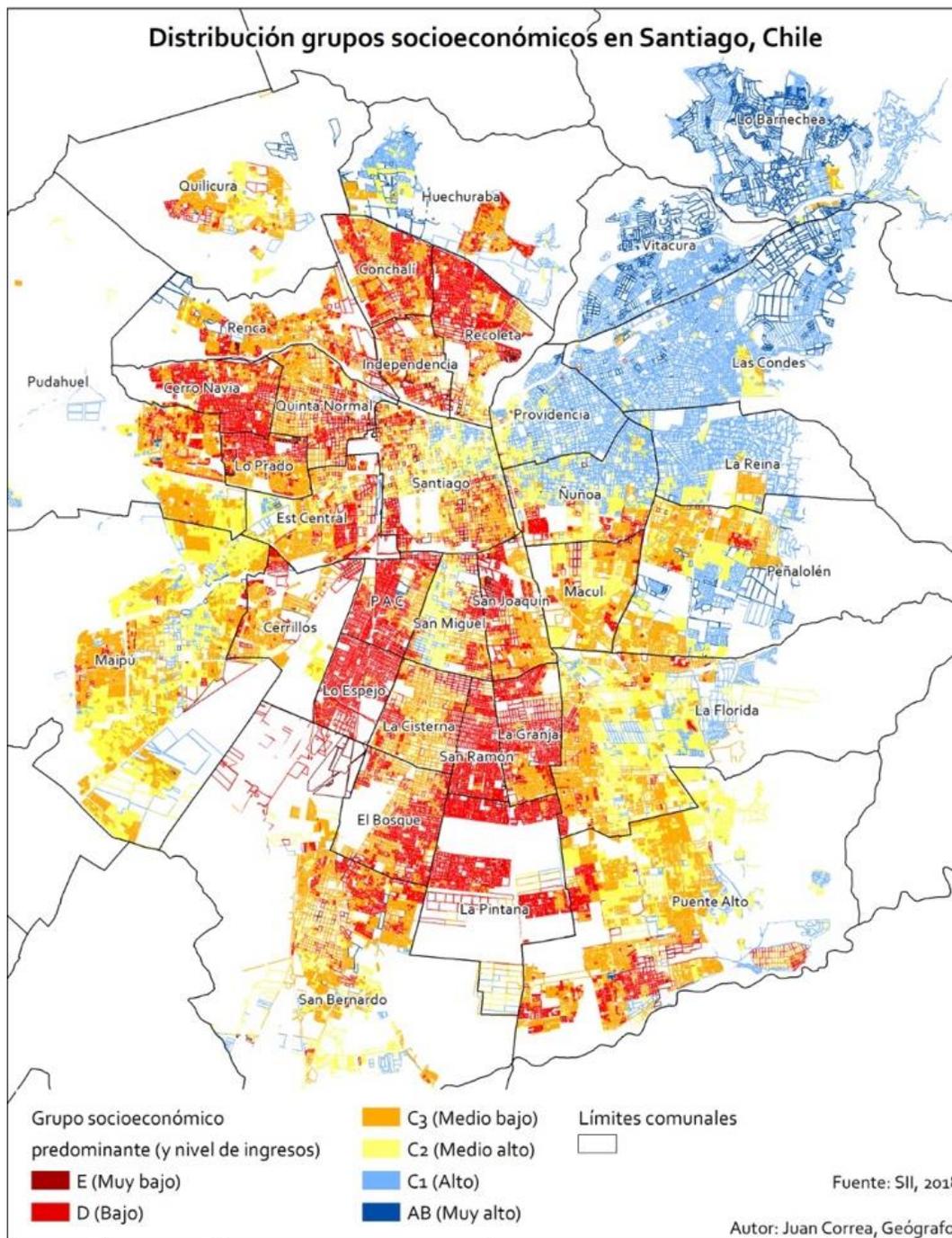
Según los reportes comunales del Banco Central, el Censo 2017 indica que las tres comunas Ñuñoa (20,62) La Reina (22,17) y Las Condes (23,29) poseen al año 2017 un porcentaje de población entre 15 y 29 años menor que el de la región (24,34%) y del país (23,37%). Con respecto a la población mayor de 65 años sucede de lo contrario, las tres comunas Ñuñoa (14,6) La Reina (14,9) y Las Condes (15,61) se encuentran sobre el porcentaje de la región Metropolitana (10,9%) y del país (11,4). Estos datos, evidencian una clara tendencia al envejecimiento poblacional, lo cual se corresponde con iniciativas municipales relacionadas al mejoramiento de las condiciones para el adulto mayor, pero no así mismo con iniciativas para conocer y mejorar las condiciones de habitabilidad y movilidad de los jóvenes. Lo anterior, puede conllevar que el envejecimiento progresivo de

la población vaya generando sesgos y vacíos en relación al conocimiento de otros grupos sociales que también requieren atención (como mujeres y jóvenes).

Con respecto a la delimitación del área de estudio, es posible mencionar, que las tres son comunas que reúnen ciertos elementos que pueden considerarse similares como fue mencionado anteriormente (para mayor información con respecto a los servicios comunales Ver en Anexos Cartografías N°1-2-3). En relación a esto, tomando como base el Sistema de Indicadores y Estándares del Desarrollo Urbano (SIEDU) realizado por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), el cual tiene por objetivo generar indicadores urbanos que permitan medir y reportar la calidad de vida urbana, para así “identificar la desigualdad territorial en calidad de vida urbana dentro y entre las ciudades chilenas; mediante la medición de aquellos atributos urbanos relacionados con la calidad de vida urbana” (2018). Según los indicadores de este Sistema, las comunas de La Reina, Ñuñoa y Las Condes se encuentran en casi todos los estándares aceptables de una organización y desarrollo comunal adecuados y poseen Planes Reguladores Comunales actualizados (PRC), por lo que se asume que tienen los mecanismos mínimos para conducir el crecimiento urbano (SIEDU, 2018), además, según datos de la Fundación vivienda (2018), las tres comunas poseen altos porcentajes de segregación socioeconómica, bajos porcentajes de déficit habitacional y alta cobertura de la red de metro (Ver en Anexos cartografías N°4 y N°5). Sin embargo, en ninguno de los compromisos se menciona el enfoque de género ni iniciativas que integren o estén enfocadas en los jóvenes de las comunas.

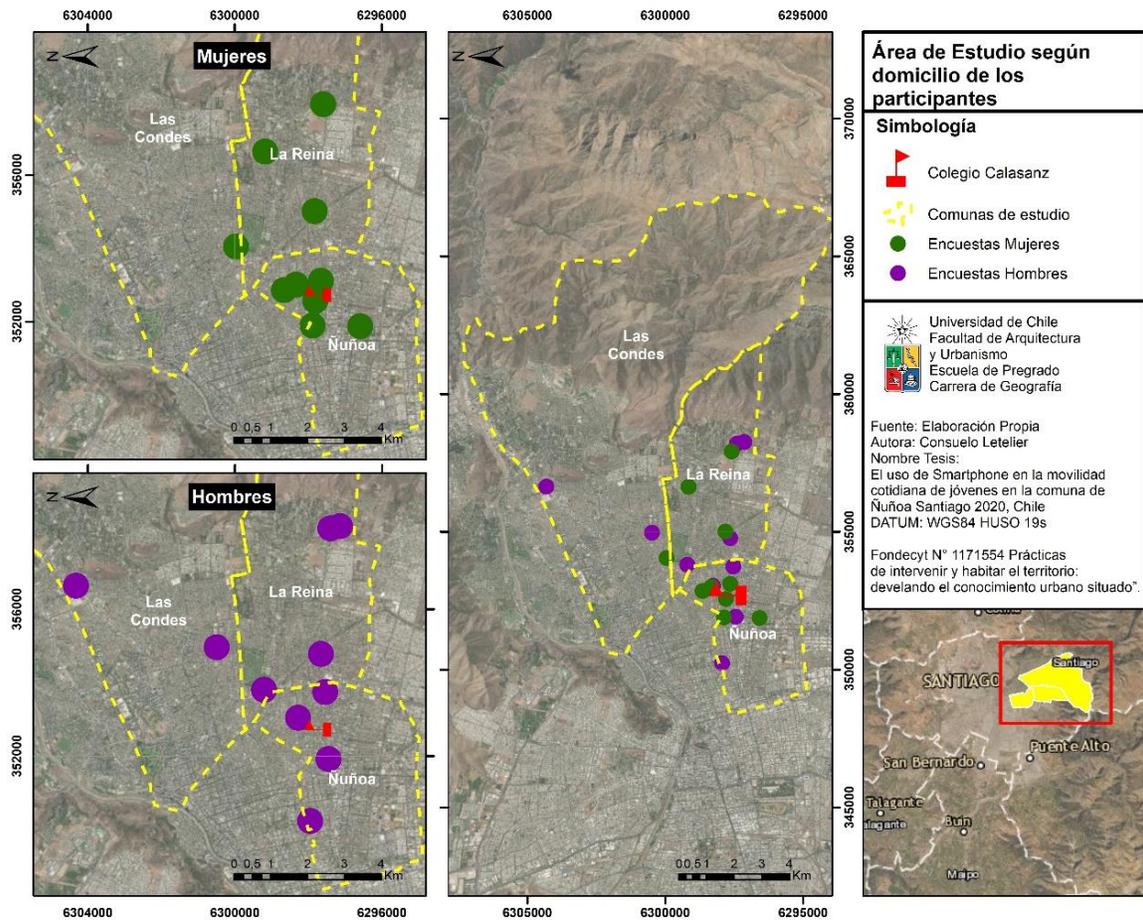
Uno de los elementos principales con respecto a las similitudes que poseen las tres comunas del área de estudio dice relación con los grupos socioeconómicos que componen el territorio, en relación a esto, es posible mencionar, según la cartografía de Correa (2018) (ver Cartografía N°1) que se presenta a continuación, que, tanto Ñuñoa, como La Reina y Las Condes, poseen en su mayoría un perfil socioeconómico C1 (alto) y C2 (medio alto), pese a que en el área Sur de Ñuñoa es posible observar que existe una mayor mixtura, donde aparecen sectores con perfiles C3 (medio bajo) y D (bajo), los lugares de residencia que fueron indicados por los jóvenes participantes se encuentran todos dentro de los primeros dos perfiles (C1 y C2).

Cartografía N°1: Distribución de grupos socioeconómicos en la Región Metropolitana



Fuente: Ciper Académico (2020) en base a Juan Correa (2018)

Cartografía N°2: Área de estudio



Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de caracterización.

En la cartografía presentada es posible observar de color verde los puntos que indican las viviendas de las mujeres que contestaron la encuesta de caracterización, las cuales se concentran principalmente en la comuna de Ñuñoa y el área poniente de La Reina. Al mismo tiempo, se presentaron las viviendas de los hombres de color morado, las cuales se distribuyen con un mayor grado de dispersión dentro de las tres comunas (Ñuñoa, La Reina y Las Condes). En relación con la cartografía de Correa (2018), es posible mencionar que todas las residencias se encuentran dentro del grupo socioeconómico C1 y C2 y mayoritariamente concentradas hacia el área de la comuna de Ñuñoa.

CAPÍTULO 4: RESULTADOS

4.1 Resultados Encuesta online

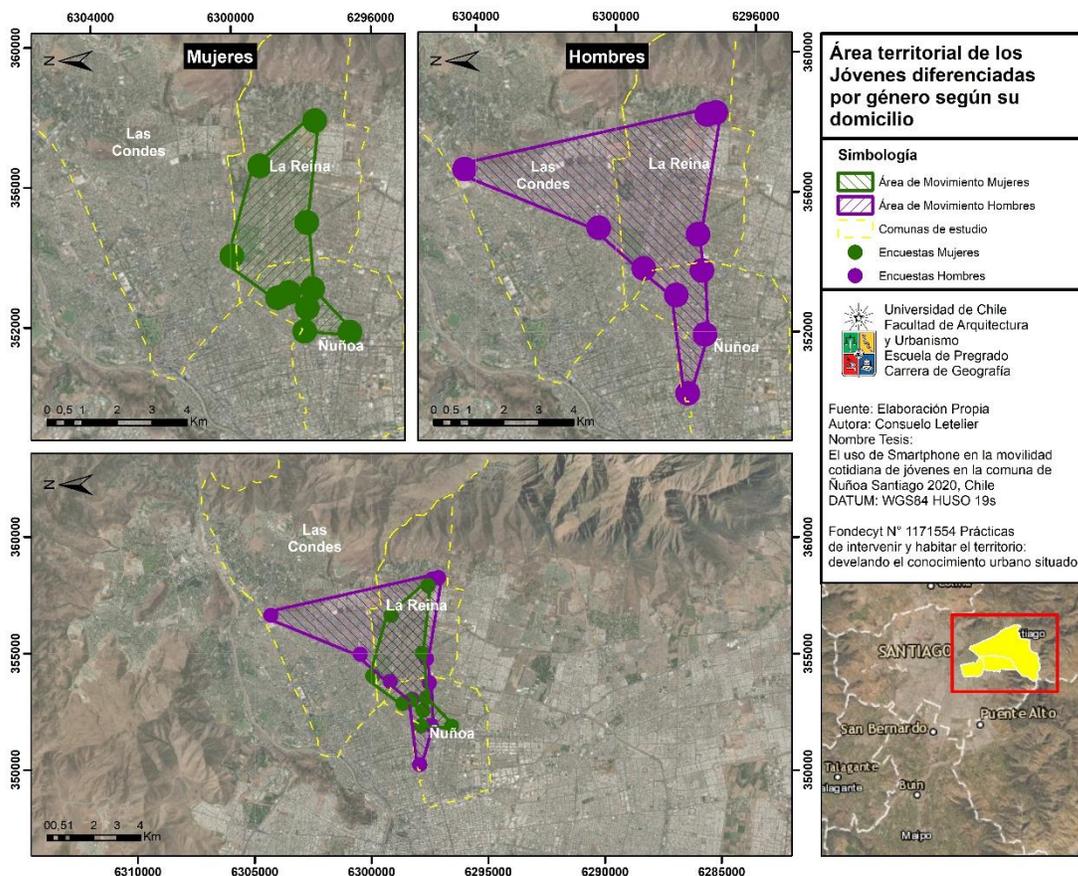
El objetivo principal de la encuesta fue caracterizar a los/as estudiantes según género, edad, comunas de residencia (intersecciones de calles específicas para los productos que se debían llevar), adicionalmente se les preguntó respecto a sus modos de transporte y uso del Smartphone. A continuación, se presentan los principales resultados obtenidos de la encuesta.

La información más relevante que se obtuvo de esta encuesta nos indica que, del total de los encuestados (20), el 50% de ellos corresponden a mujeres y el 50% son hombres (Ver Anexos Gráfico N°1: Género), lo cual se considera como un porcentaje adecuado de representatividad para un estudio de género. Con respecto a la edad de éstos, la mayoría (58,3%), es decir, 14 de los encuestados declara tener 16 años, mientras que 5 jóvenes (20,8%) tienen 17 años, de igual forma que los jóvenes (5) con 15 años (20,8%) (Ver Anexos Gráfico N°2: Edad).

Uno de los elementos más importantes para la caracterización del grupo de estudio fue la comuna de residencia (Ver Anexos Gráfico N°3: Comuna de residencia), donde la mitad de los jóvenes encuestados (10) declaran vivir en Ñuñoa, enseguida La Reina (7) y Las Condes (3), por lo que se infiere que la mayoría de sus movilidades se desarrolla en torno a estas comunas, principalmente porque el colegio Calasanz -el cual actúa como nodo de la investigación-, se encuentra en la comuna de Ñuñoa.

Con respecto a las preguntas sobre el uso del Smartphone en soledad y compañía, debían definir en qué cantidad lo utilizaban en sus movilidades, desde “nada” hasta “siempre” (Ver Anexos Gráfico N°4 y N°5: Uso del Smartphone). A partir de estas preguntas es claramente observable que los jóvenes lo utilizan mayoritariamente cuando se encuentran solos en sus trayectos, y cuando realizan estos trayectos con otras personas lo utilizan muy poco o nada. Lo cual fue un elemento a considerar al momento de estructurar los talleres con los jóvenes.

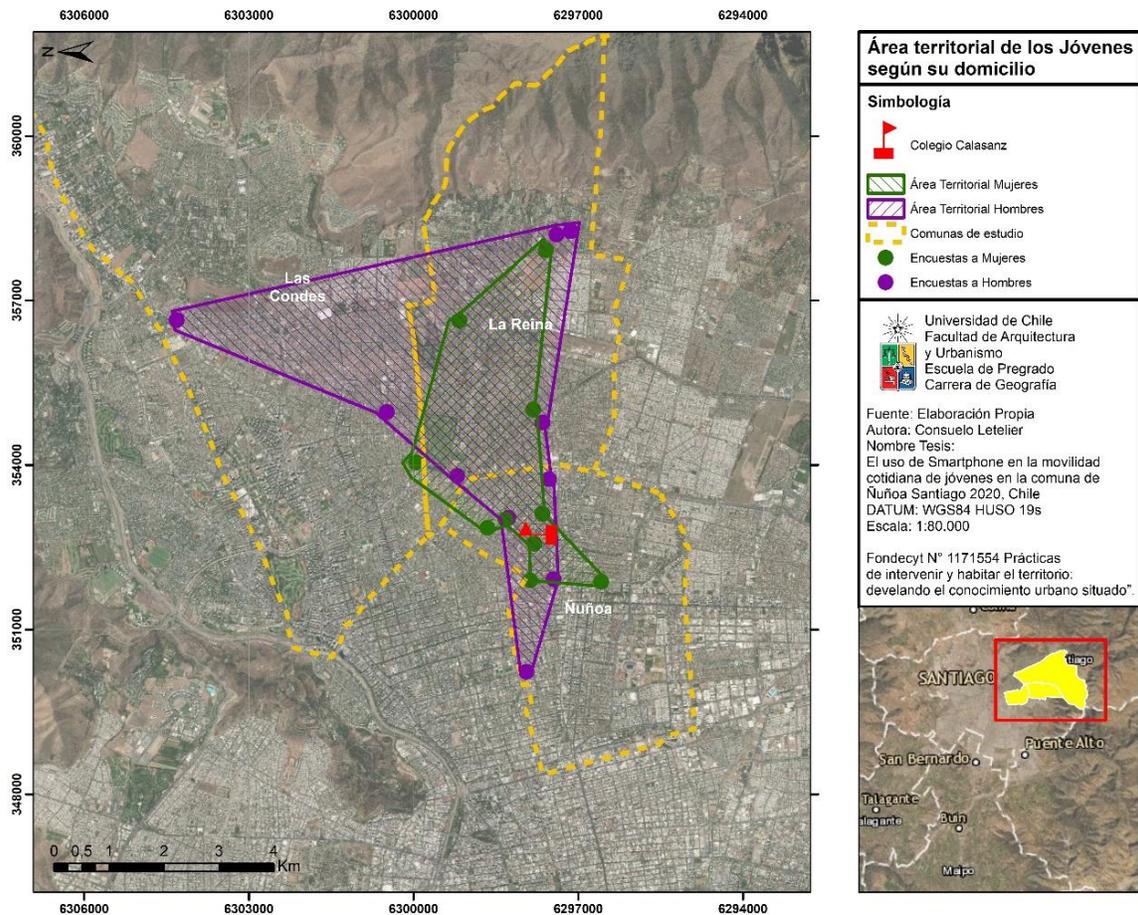
Cartografía N°3: Área territorial de los jóvenes diferenciada por género según su domicilio



Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de caracterización.

En la cartografía presentada anteriormente es posible observar una delimitación del área territorial que tienen los jóvenes, es decir, el espacio que compone sus territorios en base únicamente a los domicilios de los participantes. Se puede distinguir en color verde el área que poseen las mujeres y en color morado el área de los hombres, las cuales se intersectan para obtener un panorama previo sobre las movilidades de las y los jóvenes. A grandes rasgos es posible identificar que los hombres tienen una cobertura mayor de territorio según sus domicilios, lo cual se puede observar en el polígono de color morado.

Cartografía N°4: Área territorial de los jóvenes según domicilio



Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta de caracterización.

A partir de la cartografía presentada anteriormente, es posible visualizar en primer lugar el colegio Calasanz en rojo, ya que, como fue explicado, se utilizó como nodo articulador del relato de los trayectos de los jóvenes. En color morado se observa el área que cubren los domicilios de los hombres y en color verde el área de las mujeres, donde es posible afirmar que los hombres tienen un área de trayectos y territorio mayor que las mujeres, lo cual será corroborado o refutado con la sistematización de la información obtenida a partir de las cartografías participativas. La cartografía anterior fue realizada en base a la georreferenciación de los domicilios de los participantes de la encuesta online, para tener un panorama preliminar sobre las "manchas" de territorio que tienen los jóvenes a partir solamente de sus trayectos cotidianos de casa-colegio colegio-casa.

Cartografías participativas

Como producto de los talleres realizados tanto con mujeres como con hombres de manera diferenciada, se obtuvieron cuatro cartografías participativas (ver a continuación Hombres N°1 y N°2, Mujeres N°1 y N°2), dos correspondientes a talleres con mujeres y dos de talleres con hombres, en donde es posible observar los trayectos que consideraban cotidianos (trazos de colores), los modos de transporte utilizados (stickers de diversos modos) y los domicilios de los participantes (casas de colores).

a) Hombres N°1



Fuente: Taller prácticas de movilidad cotidiana en hombres.

b) Hombres N°2



Fuente: Taller prácticas de movilidad cotidiana en hombres.

c) Mujeres N°1



Fuente: Taller prácticas de movilidad cotidiana en mujeres.

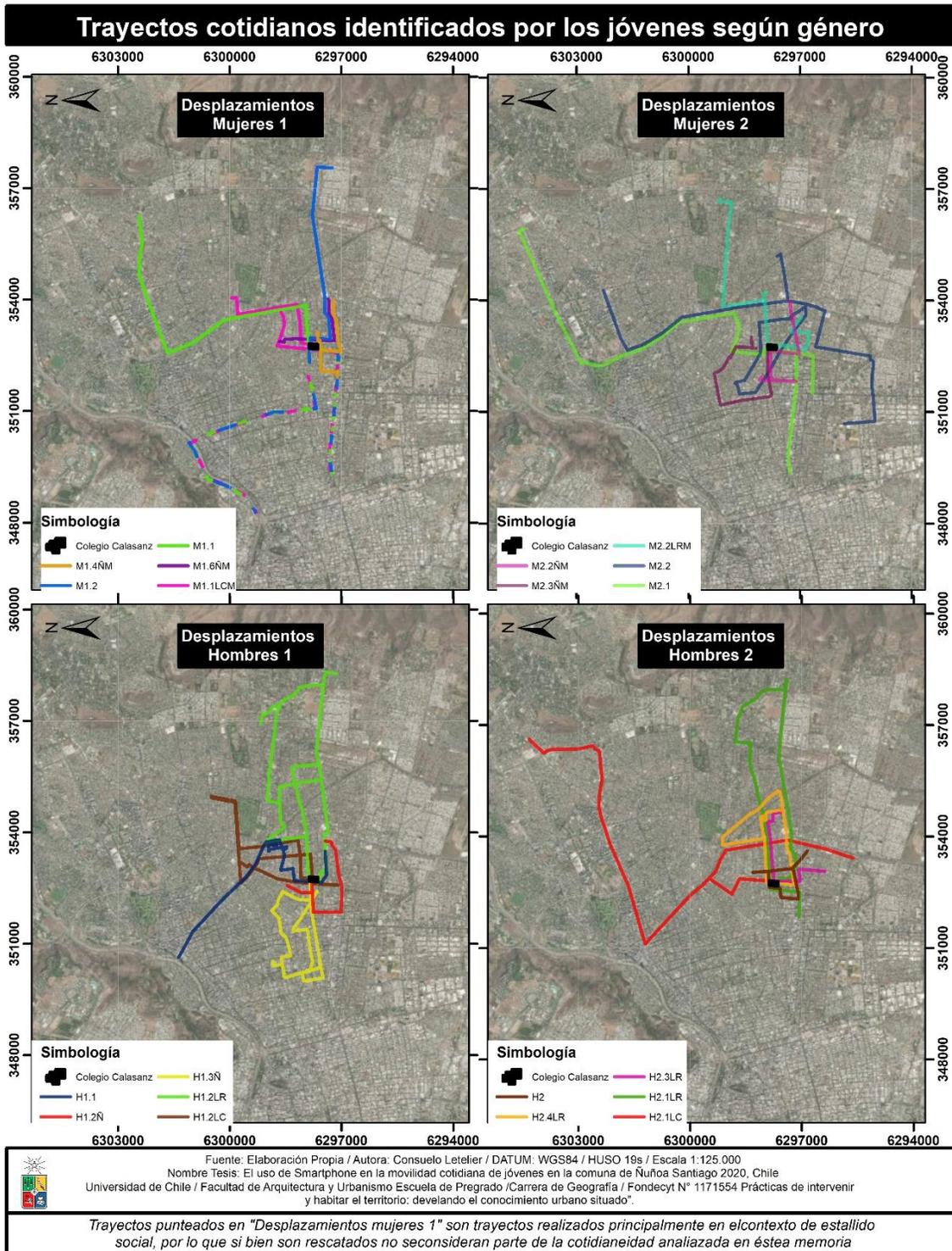
d) Mujeres N°2



Fuente: Taller prácticas de movilidad cotidiana en mujeres.

A partir de las imágenes anteriores, se realiza una sistematización de la información resultante, generando una cartografía en donde es posible visualizar los trayectos cotidianos de los participantes de los talleres (ver Cartografía N°5: Trayectos cotidianos identificados por los jóvenes según género).

Cartografía N°5: Trayectos cotidianos identificados por los jóvenes según género



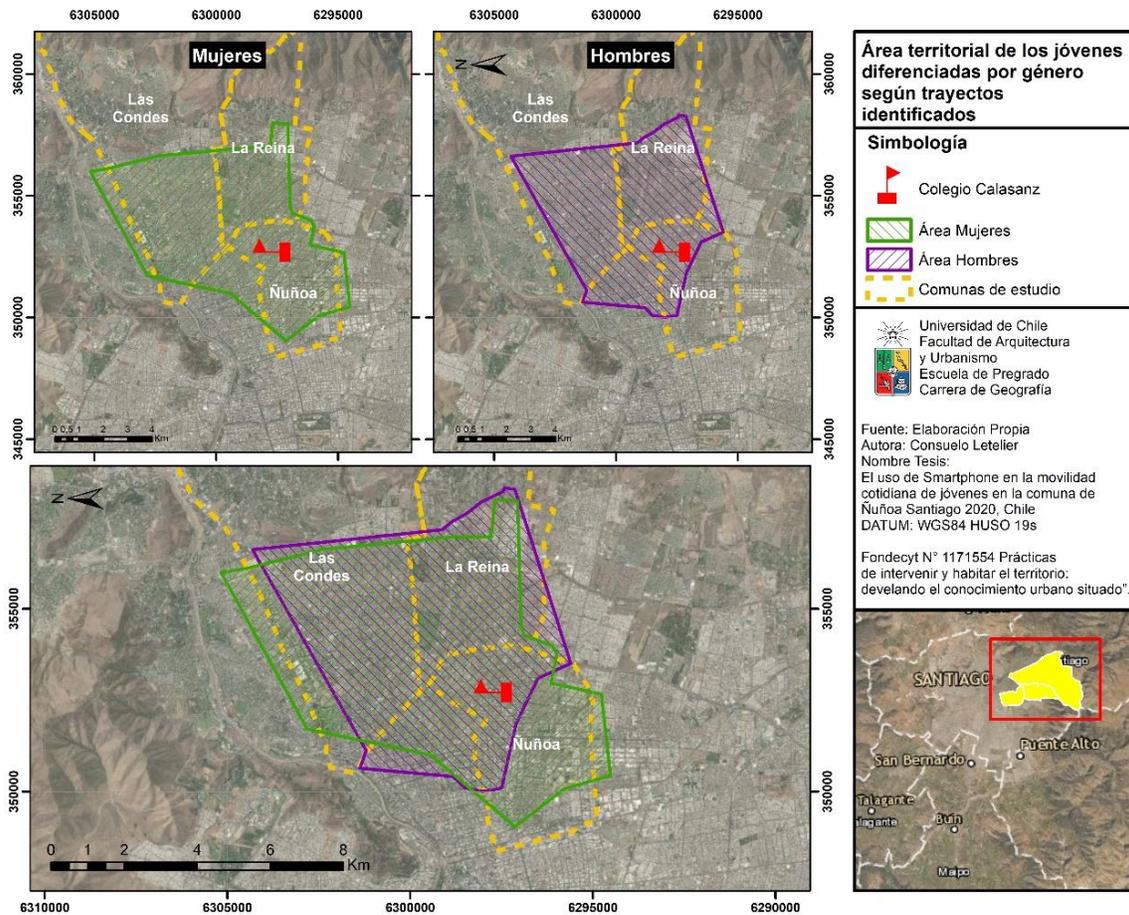
Fuente: Elaboración propia en base a talleres de movilidad cotidiana en hombres y mujeres.

En relación a la cartografía N°5, es posible observar de forma sistematizada y resumida los trayectos cotidianos identificados tanto por hombres como por mujeres en los ejercicios de cartografía participativa. A partir de estos dibujos de trayectos es interesante destacar algunos elementos que fueron representativos de los talleres, en primer lugar, se observa en “Desplazamientos Mujeres 1” trayectos punteados de color rosado, azul y verde, los cuales fueron identificados por las participantes como “cotidianos” enmarcados dentro de un contexto de manifestaciones sociales y protestas, por lo cual ellas asistían en ocasiones a plaza Italia como otros puntos de manifestación, lo cual es interesante visualizar y ayuda a comprender que las movilidades no responden a patrones continuos y se van modificando según las necesidades e intereses de las personas.

También es posible mencionar que en “mujeres 1” y “mujeres 2” los trayectos más largos identificados (color verde en 1 y 2 y color azul en 2) son realizados principalmente en automóvil en interdependencia con sus padres, otros familiares o padres/madres de amigas/os. Las mujeres comentaban de forma más detallada sus trayectos, y –en ocasiones- agregaban algunos que realizaban solo ocasionalmente, comentaban que su modo principal de transporte era el automóvil, la caminata y la bicicleta. El transporte público preferían evitarlo por temas de seguridad, pero si debían utilizarlo, en su mayoría elegía la micro la opción. Es importante destacar que dado que la mayoría de sus actividades se desarrollaban en torno al colegio y sus domicilios están relativamente cercanos a él no necesitaban de mayores tiempos de traslado.

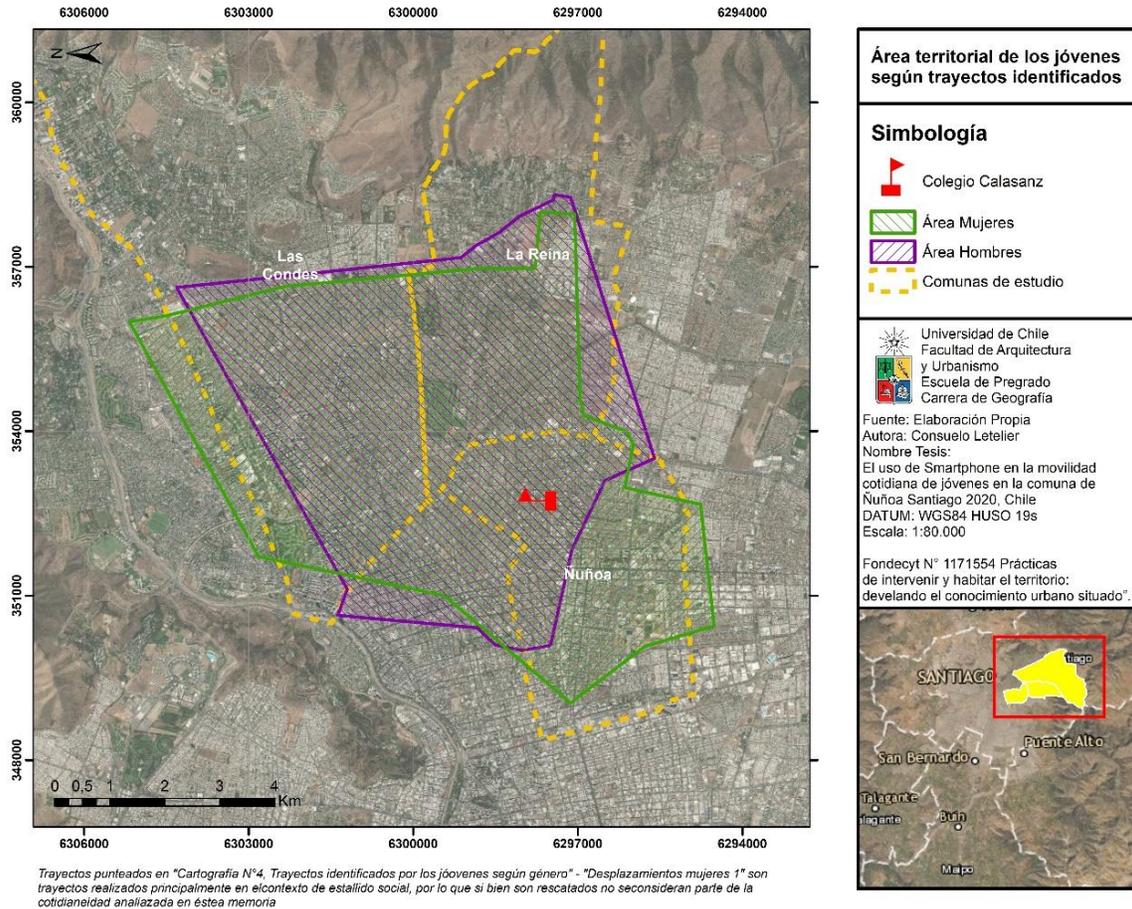
De forma opuesta, los hombres fueron más pragmáticos en el dibujo de sus trayectos (en “Desplazamientos Hombres 2” se observan algunas líneas directas y más cortas, de colegio a casa y casa a colegio), se acotaban a lo que realmente realizaban todos –o la mayoría- de los días, y sus trayectos en general los realizaban en bicicleta y caminando, en ocasiones utilizaban micro, Uber, scooter, y en muy pocas ocasiones los trasladaban sus padres. Es interesante destacar en “Desplazamientos Hombres 1” el trayecto en verde, corresponde a uno de los jóvenes que realizaba sus trayectos en bicicleta, y en las mañanas hacia el colegio realizaba la ruta “más rápida”, pero en las tardes prefería tomar otra ruta dado que para él era más entretenido viajar con amigos que realizaban este camino, que hacer el más “óptimo” en soledad. Lo cual nos permite comprender otra vez que las movilidades no responden a patrones establecidos y las personas no se comportan del mismo modo siempre.

Cartografía N°6: Área territorial de las jóvenes diferenciadas por género según trayectos identificados



Fuente: Elaboración propia en base a talleres de movilidad cotidiana en hombres y mujeres.

Cartografía N°7: Área territorial de las jóvenes según trayectos identificados



Fuente: Elaboración propia en base a talleres de movilidad cotidiana en hombres y mujeres.

En las cartografías presentada anteriormente (N°6 y N°7) se observa una delimitación del área territorial que tienen los jóvenes en relación a los trayectos cotidianos identificados por ellos mismos, en color verde es posible observar el polígono que muestra el área de territorio que abarcan las movildades de las mujeres, mientras que en color morado se observa el área de los hombres. Al intersectar estos polígonos es posible observar que tienen cierta similitud en su tamaño, incluso el área verde de las mujeres se extiende abarcando casi toda la comuna de Ñuñoa, que es donde se concentraban la mayor cantidad de trayectos cotidianos.

Es interesante al comparar la Cartografía N°4 del área territorial de los jóvenes según su domicilio con la Cartografía N°7, que según la N°4 se esperaría que los jóvenes tuvieran un rango mayor en su área territorial, lo cual no sucede al momento en que hombres y mujeres identificaran sus trayectos. Es importante destacar que una de las mayores diferencias dentro de las movildades entre hombres y mujeres, fue que, los primeros realizaban en su mayoría sus trayectos cotidianos de forma individual, en bicicleta, caminata o transporte

público, mientras que las mujeres que identificaron trayectos más largos se debía a que dependían en gran medida del traslado de sus padres/madres y las restricciones que les ponían a sus movi­lidades independientes.

4.2 Descripción de resultados por barreras de movilidad

A partir de los talleres realizados, fue posible recoger la percepción de los jóvenes en sus movi­lidades cotidianas, las prácticas que realizan, sus modos, horarios y compañías, las cuales evidentemente condicionan las decisiones que toman diariamente. En primera instancia, se elaboraron dos tablas (una para mujeres y otra para hombres) donde se describieron elementos de las movi­lidades cotidianas de los jóvenes que representan barreras de accesibilidad para ellos (Ver tablas N°1: Barreras de movilidad de mujeres y N°2: Barreras de movilidad de hombres).

Tabla N°1: Resumen descriptivo Barreras de movilidad de mujeres.

BARRERAS	TALLER N°1: MUJERES
FINANCIERAS	<ul style="list-style-type: none"> • No tienen acceso a pase escolar por ser colegio particular, por ende, la tarjeta bip es un costo que no pueden autofinanciarse, o prefieren gastar esa plata en otras cosas
FISICO-ESPACIALES	<ul style="list-style-type: none"> • La mala calidad o inexistencia de ciclovías en Ñuñoa. • Evitan transitar por calles con poca iluminación o tránsito de personas. • Presencia de una mueblería cerca al colegio las incomoda, evitan esa calle por la soledad. • Evitan los paraderos solitarios
DE HABILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Les complica más moverse a lugares fuera de la comuna, ya que no conocen tanto (ejemplo plaza Italia) • En su mayoría no saben cómo cambiar una rueda de bicicleta si es que pinchan.
TEMPORALES	<ul style="list-style-type: none"> • Al oscurecer se acaban sus movi­lidades, dependen del traslado parental en automóvil. • Cuando tienen que ir a un destino más lejano, las deben trasladar sus padres en automóvil
ORGANIZACIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • Les cuesta organizarse para salir en la mañana, prefieren irse caminando que en auto con sus papás porque ellos las apuran. • En los momentos que los trasladan sus padres no pueden realizar de forma independiente sus actividades.
TECNOLÓGICAS	<ul style="list-style-type: none"> • Dependencia tecnológica sobre todo en lugares fuera de su territorio. • Pese a que les gusta, sienten que al escuchar música mientras andan en bicicleta o caminan solas sienten que corren más peligros • Saben usar y tienen la app de Uber y derivados pero no las dejan
INSTITUCIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • El trámite para conseguir el pase escolar en colegios particulares es muy engorroso, por lo que evitan el uso del metro. • Bastantes restricciones parentales en sus movi­lidades (horarios, lugares, modos, compañías)
CORPORALES Y EMOCIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • Sensación de inseguridad en lugares de aglomeraciones como el metro o afueras del mall, prefieren evitarlo. • Mueblería cercana al colegio las hace sentir incomodas e inseguras por el acoso que han vivido. • Sentimiento de inseguridad cuando salen de su territorio y están en otras comunas o lugares más desconocidos. • Evitan los paraderos solitarios, las hace sentir inseguras y vulnerables

Fuente: Elaboración propia.

Tabla N°2: Resumen descriptivo Barreras de movilidad de hombres.

BARRERAS	TALLER N°2: HOMBRES
FINANCIERAS	<ul style="list-style-type: none"> • No tienen acceso a pase escolar por ser colegio particular, por ende, la tarjeta bip es un costo que no pueden autofinanciarse, o prefieren gastar esa plata en otras cosas
FISICO-ESPACIALES	<ul style="list-style-type: none"> • La mala calidad o inexistencia de ciclovías en Ñuñoa principalmente • No les gustan las aglomeraciones de gente del metro, por eso prefieren la bicicleta.
DE HABILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Algunos realizan solo la ruta más conocida de casa al colegio pese a que no sea la más óptima. • No conocen bien los recorridos de las micros, realizan trayectos más por inercia, comentan que toman “la micro que venga”
TEMPORALES	<ul style="list-style-type: none"> • En invierno, no pueden utilizar de la misma forma la bicicleta, así que deben depender del traslado parental.
ORGANIZACIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • La bicicleta les permite acceder rápidamente a sus actividades. • En los momentos que los trasladan sus padres, no pueden realizar de forma independiente sus actividades. • Generalmente, cuando están “a cargo” de sus hermanos pequeños llegan tarde o se demoran más en sus trayectos.
TECNOLÓGICAS	<ul style="list-style-type: none"> • Dependencia tecnológica para la planificación de sus viajes y tiempo
INSTITUCIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • El trámite para conseguir el pase escolar en colegios particulares es muy engorroso, por lo que no utilizan mayormente el transporte público o evaden. • No tienen puntos de carga bip cercanos al colegio ni a casa, por lo que deben llegar hasta algún metro para cargar, generalmente no lo hacen.
CORPORALES Y EMOCIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • Sensación de inseguridad en lugares de aglomeraciones como el metro o afueras del mall, prefieren evitarlo. • Sentimiento de inseguridad al estar con personas “a cargo” en sus trayectos • Cuando son trasladados por sus padres, a algunos “les da vergüenza” que los dejen en la puerta de sus destinos. • Cuando van jugando en los celulares se “desconectan” de su alrededor y a veces se sienten inseguros por que los pueden asaltar

Fuente: Elaboración propia.

4.3 Análisis de resultados de barreras según género

Para el análisis de los resultados obtenidos, cabe destacar que es posible que una barrera se cruce con otra o que todas las barreras mencionadas ocurran de manera simultánea, generando una suerte de “espesura de accesibilidad” en la experiencia tiempo-espacio (Jirón y Mansilla, 2013), debido a que no es posible dissociar las dimensiones de la movilidad cotidiana de las personas del espacio que habitan.

Es posible mencionar que, tanto hombres como mujeres deben lidiar con distintos tipos barreras todos los días. Al observar las tablas N°1 y N°2, se puede afirmar que las mujeres poseen mayor cantidad de dificultades que limitan o condicionan las decisiones que deben tomar para sus trayectos. A través de los talleres realizados con jóvenes, se observó que, dentro de las prácticas cotidianas de movilidad que realizaban, las barreras que se encontraban más presentes y se repetían en los discursos de hombres y mujeres eran:

Barreras Institucionales, Barreras Corporales y emocionales, y Barreras Tecnológicas. Las mujeres, destacaron además las Barreras Físico-espaciales. Mientras que los hombres las Barreras Temporales.

4.3.1 Mujeres

4.3.1.1 *Barreras de tipo institucional*

Tanto hombres como mujeres se ven limitados en sus movilidades cotidianas debido a la dificultad que se tiene actualmente para sacar la Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE) o llamado “pase escolar” en un colegio particular, lo cual les restringe el acceso y conocimiento del transporte público, particularmente el metro.

Catalina (17 años), comenta “(...) *el metro me carga porque siempre hay gente que se te pega mucho, y no ando con la Bip cargada siempre entonces prefiero caminar, me da vergüenza pedirle permiso al chofer, siento que me miran feo ja ja ja...*”

Esta barrera visibiliza una limitante para los jóvenes de colegios particulares por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio de educación y, por ende, los mismos establecimientos educacionales, los cuales no refuerzan ni promueven la movilidad de los alumnos en transporte público. En definitiva, algo que aún no se comprende como sociedad es lo importante que es el transporte público, la parte institucional está haciendo que sus movilidades en transporte público sean muy difíciles para los jóvenes de colegios particulares.

“En verdad prefiero la bici porque me siento más libre, casi siempre mis papás me tienen que ir a buscar a las casas de amigas o a lugares cuando se oscurece porque no les gusta que ande sola de noche” (Rocío, 16 años)

Otra forma en la cual la institución más próxima de las jóvenes, en este caso sus padres, se transforma en una limitante para sus movilidades, es en el momento en que se les restringen modos y horarios a las mujeres y a los hombres no. Las jóvenes comentan que apenas oscurece se acaban los permisos y sus movilidades “independientes”, hay ciertos trayectos que no las dejan realizar caminando, y la mayoría comenta que sus padres prefieren trasladarlas a que anden solas.

Esto se convierte en uno de los elementos que sigue perpetuando las desigualdades de género en la ciudad, los padres les restringen el acceso a sus hijas a algunos sectores de la ciudad, a modos de transporte específicos (por ejemplo, el uso de la electromovilidad, y aplicaciones como Uber) que a sus hijos hombres no, ni siquiera representa un tema a discutir.

4.3.1.2 Barreras de tipo corporal y emocional

Otra de las barreras que fue mencionada, principalmente por las mujeres, fue la barrera de tipo corporal y emocional, ellas comentan que adecúan su corporalidad y actitud frente a situaciones en que se sienten inseguras e incómodas.

“lo típico, como todas dijeron casi siempre cuando andamos con jumper nos tenemos que bajar de la bici o ponernos pantalón cuando pasamos por lugares donde hay muchos hombres...” (Camila, 15 años)

Esto ocurre, principalmente en los lugares donde hay alta presencia masculina, con poca iluminación o muy solitarios. Más allá de analizar los lugares específicos donde se sentían de esa forma (los cuales mencionaron y localizaron en las cartografías del taller), es interesante pensar en las condiciones específicas y características que tienen estos lugares que las atemorizan. En los talleres las jóvenes también comentaron que sus madres y padres constantemente les recuerdan “que se cuiden”, que “no hablen con desconocidos”, “se alejen de las personas”, donde básicamente se les enseña a desconfiar de todo y todos en el espacio público.

Ante esta situación, es interesante destacar que la educación que se les da a las jóvenes sigue propiciando que las mujeres deben sentirse inseguras en el espacio público, las atemorizan y les restringen el conocimiento de lugares muy lejanos a sus hogares.

4.3.1.3 Barreras de tipo tecnológica

Se presenta como una barrera de este tipo, principalmente la dependencia tecnológica que poseen hombres y mujeres con sus Smartphone, en los momentos que no pueden acceder a sus dispositivos móviles o pierden la conexión a internet se convierte en una limitante al instante de movilizarse por la ciudad o encontrar lugares.

“Noo! Si se me acaba la batería me quedo botada... se me hacen muy largos los viajes y me siento desprotegida” (Javiera, 15 años).

En el caso de las mujeres se transforma en un elemento de inseguridad la ausencia del Smartphone, ya que comentan sentirse seguras al tener el teléfono móvil “a mano” para poder comunicarse si es que lo necesitan o como estrategia ante alguna emergencia.

Tanto hombres como mujeres declararon que recurren bastante a sus teléfonos móviles para utilizar aplicaciones como Spotify (Ver Anexo Tabla N°2) para escuchar música en sus trayectos, principalmente en bicicleta, lo cual les producía “tranquilidad” y sentían menos la soledad. Dicen sentirse más cómodos y acompañados al ir escuchando música en sus trayectos cotidianos, pero, al contrario, en el “Informe sobre la investigación de ciclistas que transitan por las vías de Medellín”, se ha confirmado que el uso de auriculares triplica los accidentes, debido a la desconexión que produce de los sonidos ambientales, además de que los jóvenes caen en prácticas como utilizar un solo audífono y el otro está propenso a

enrollarse (p. 11) (Velez. A. et al., 2014). Por ende, la desconexión auditiva de su entorno los hace estar más propensos a accidentes, además de que se encuentran menos alerta sobre situaciones imprevistas que pueden suceder en el espacio público.

4.3.1.4 Barreras de tipo físico-espaciales

Otra de las barreras que fue mencionada por casi todas las jóvenes que participaron fue la de tipo físico-espacial, donde destacaban que había lugares que tenían ciertas condiciones que preferían evitar, así comenta Daniela (17 años) *“No me gustan los paraderos, en general... son oscuros y solos, prefiero estar parada mirando el teléfono por cualquier cosa”*.

Otro de los elementos que fue mayoritariamente compartido fue el mal estado de las ciclovías en la comuna y en La Reina, varias sentían que no tenían las aptitudes para andar en bicicleta en la calle y les daba miedo que pasaran micros al lado de ellas, lo cual dificultaba cotidianamente sus movilizaciones en bicicleta y tomaban otras rutas –a veces más largas- para estar más cómodas. *“(...) la peor de todas (ciclovía) es la de Simón Bolívar... noooo es terrible, hay algunas partes donde salen árboles en la mitad de la ciclovía y las veredas son muy altas”* (Javiera, 15 años).

4.3.2 Hombres

4.3.2.1 Barreras de tipo institucional

Como se mencionó anteriormente, los hombres también se ven restringidos en el conocimiento y uso del transporte público –particularmente el metro- debido a que no tienen acceso al pase escolar. Pero a diferencia de las mujeres, algunos jóvenes, como Andrés (17 años) mencionaron *“No lo necesito mucho (el metro), tomo micro para ir a lugares donde no tengo donde dejar la bici y pido permiso... un par de veces no me han dejado pasar, pero me da lo mismo...”*

Según el relato de Andrés, finalmente para los hombres no significa un gran problema el pedir permiso en las micros al contrario de lo que relataban las mujeres, que “les daba vergüenza”, pero varios si agregaron que tenían rutas mucho más largas en micro porque no podían acceder al metro. Además de que no tienen mayores restricciones en relación a los modos, compañías u horarios de movilidad.

4.3.2.2 Barreras de tipo corporal y emocional

Con respecto a esta barrera, es posible mencionar que el principal sentimiento de “miedo” o inseguridad de los hombres es en relación a los asaltos, o donde hay mucha gente como

afuera del mall o la micro, pero en muy pocas ocasiones. El elemento que fue común para la mayoría de los hombres fue lo que comenta Martín (16 años) con respecto a sus trayectos en compañía *“Cuando viajo con alguien a cargo como mis hermanos chicos o mi polola me siento un poco inseguro, tengo que andar más atento”*

En relación a lo anterior, es interesante destacar que los únicos momentos en los que sienten algún grado de inseguridad en el espacio público o en sus movilidades, es cuando se sienten “a cargo” de otra persona (en su mayoría mencionan hermanos, algunos parejas o amigas mujeres), ya que sus progenitores son más insidiosos en recordarles tener cuidado al momento de realizar movilidades con “una responsabilidad”. Es por esto que adecúan su corporalidad “cubriendo” a sus “protegidos”, observando más, etc.

4.3.2.3 Barreras de tipo tecnológica

Los hombres también asumían esta “dependencia tecnológica” que poseen con sus Smartphone, en los momentos que no pueden acceder a sus dispositivos móviles o pierden la conexión a internet se convierte en una limitante de compañía o entretenimiento.

“No me gusta andar sin celu porque no puedo escuchar música ni jugar en la micro... es fome” (Felipe, 15 años)

Además, Esteban (17 años) compartió *“(...) sí, siento que igual estoy comiendo más comida rápida con el Rappi y Uber eats, pero es bacán porque ahora si almorzamos en el colegio puedo usar cupones y como rico (risa)...”* A raíz de esto, los jóvenes comentaron que han generado nuevas dinámicas y “dependencias” a aplicaciones de reparto de comida, lo cual ha disminuido sus movilidades y ha aumentado su consumo de comida chatarra, ya que muchos tienen las tarjetas de crédito de sus padres integradas en las aplicaciones.

Como fue mencionado por las mujeres también admiten ser dependientes del Spotify para andar en bicicleta en su mayoría, y algunos contaron pequeños accidentes o percances que tuvieron por no escuchar bocinas.

4.3.2.4 Barreras de tipo temporal

En relación a las limitaciones de tipo temporal, los hombres mencionaron que no les gusta el invierno porque cuando llueve mucho se hacen pozas en las calles y no ven los hoyos, pinchan ruedas, o definitivamente es peligroso el traslado en bicicleta, por lo que “dependen” del traslado de sus padres y no les gusta.

“En invierno cuando llueve y no puedo irme en bici al colegio o a entrenar tengo que irme con mis papas o tomar un Uber” (Martín, 16 años)

Lo anterior, se suma a un elemento mencionado anteriormente, ya que cuando viajan con sus hermanos dicen que se demoran el doble, ya que deben esperarlos a que salgan de clases y deben ir con otro ritmo.

4.4 Resultados descriptivos de Facilitadores de movilidad

Al analizar las tablas N°3 y N°4 a continuación, se presentan los Facilitadores de accesibilidad, que, -al contrario de las barreras antes mencionadas-, representan recursos, aptitudes y capacidades varias para mejorar o tener mejores experiencias en sus moviidades cotidianamente.

Tabla N°3: Resumen descriptivo Facilitadores de movilidad de mujeres

FACILITADORES	TALLER N°1: MUJERES
FINANCIEROS	<ul style="list-style-type: none"> • Los padres las pueden trasladar en automóvil cuando lo necesitan. • Realizan la mayoría de sus trayectos cotidianos caminando o en bicicleta (0 costo)
FISICO-ESPACIALES	<ul style="list-style-type: none"> • La mayoría viven en Ñuñoa y todas sus actividades pueden realizarlas en distancias cortas • La mayoría posee paraderos en buen estado cercanos a su casa y alguna estación de metro.
DE HABILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Casi en su totalidad, saben y poseen bicicleta propia para sus trayectos • Conocen como funciona el metro, transporte público y si no saben algo, saben cómo acceder a la información.
TEMPORALES	<ul style="list-style-type: none"> • Tienen la posibilidad de acceder a diversos modos si es de noche, hace frío o tienen algún inconveniente. • Al vivir cerca entre ellas y del colegio, hace que sus trayectos sean relativamente rápidos
ORGANIZACIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • Al vivir relativamente cerca entre ellas y del colegio, les es posible organizar sus actividades diarias (traslados, compras, trabajos, actividades extra programáticas) sin mayor inconveniente.
TECNOLÓGICOS	<ul style="list-style-type: none"> • Tienen conocimiento de las tecnologías en general para mejorar sus moviidades cotidianas. • Poseen Smartphone con internet móvil, y utilizan App para organizar sus trayectos, tiempos de espera, modos y les permite acceder a lugares desconocidos para ellas. Pueden coordinar lugares de encuentro y enviar información para seguridad. • Al conocer las aplicaciones, algunas representan un “apoyo” para adultos mayores o sus padres que no saben.
INSTITUCIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • Pueden ser trasladadas por sus padres cuando lo requieren/necesitan
CORPORALES Y EMOCIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizan el Smartphone como distractor cuando se sienten inseguras • Al andar en bicicleta sienten que dependen de ellas mismas y les da seguridad.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla N°4: Resumen descriptivo Facilitadores de movilidad de hombres

FACILITADORES	TALLER N°2: HOMBRES
FINANCIEROS	<ul style="list-style-type: none"> • Los padres los pueden trasladar en automóvil cuando lo necesitan. • Realizan la mayoría de sus trayectos cotidianos caminando o en bicicleta (0 costo) • Tienen la opción de tomas Uber, utilizar scooter eléctrico y diversos modos
FISICO-ESPACIALES	<ul style="list-style-type: none"> • La mayoría posee paraderos en buen estado cercanos a su casa y alguna estación de metro.
DE HABILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Casi en su totalidad, saben y poseen bicicleta propia para sus trayectos • Conocen como funciona el metro, transporte público y si no saben algo, saben cómo acceder a la información. • Debido a los juegos del Smartphone tienen formas distintas de conocer su territorio. • Saben cómo se utilizan las diversas plataformas de movilidad.
TEMPORALES	<ul style="list-style-type: none"> • Tienen la posibilidad de acceder a diversos modos si es de noche, hace frío o tienen algún inconveniente. • Al movilizarse en bicicleta, por lo general pueden realizar de forma rápida sus trayectos cotidianos.
ORGANIZACIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • Al tener la posibilidad de acceder a diversos modos de transporte, pueden realizar sus actividades diarias sin mayor inconveniente.
TECNOLÓGICOS	<ul style="list-style-type: none"> • Tienen conocimiento de las tecnologías en general para mejorar sus movilidades cotidianas. • Poseen Smartphone con internet móvil, y utilizan App para organizar sus trayectos, tiempos de espera, modos y les permite acceder a lugares desconocidos para ellos. Pueden coordinar lugares de encuentro y enviar información para seguridad. • Al conocer las aplicaciones, algunas representan un “apoyo” para adultos mayores o sus padres que no saben.
INSTITUCIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • Pueden ser trasladadas por sus padres cuando lo requieren/necesitan. • Gracias a los juegos que utilizan en sus teléfonos sus trayectos se les hacen más rápidos o amenos.
CORPORALES Y EMOCIONALES	<ul style="list-style-type: none"> • Por lo general se sienten seguros al realizar sus movilidades cotidianas, por lo que no deben modificar mayormente sus rutas por horarios ni modos. • Casi todos prefieren por entretención irse por caminos comunes con sus amigos. • Al andar en bicicleta sienten que dependen de ellas mismos y les da seguridad.

Fuente: Elaboración propia.

4.5 Análisis de facilitadores

Ante las barreras de accesibilidad las personas no se posicionan tan solo como espectadores, sino que desarrollan estrategias y tácticas mediante las cuales negocian espacio y tiempo en torno a sus posibilidades. La negociación que realizan los viajeros urbanos no solo sucede todos los días, sino a cada instante del trayecto en un contexto de alta agilidad y movimiento. Las barreras reducen la capacidad de desarrollar estrategias para enfrentarlas y genera el despliegue de tácticas de negociación del tiempo espacio (Jirón y Mansilla, 2013).

4.5.1 Mujeres

4.5.1.1 *La tecnología como facilitador*

Uno de los elementos más importantes a destacar es el rol de facilitador que cumple la tecnología. Estos facilitadores, “involucran la posibilidad y capacidad de utilizar tecnología, así como la disponibilidad de esta para ampliar o facilitar los viajes o sustituir la necesidad de realizar viajes físicos mediante el uso de internet o teléfonos móviles, entre otros” (Jirón y Mansilla, 2013).

En particular, es interesante analizar el rol de los teléfonos móviles o Smartphone para generar estrategias de movilidad por parte de mujeres, las cuales, en este caso, poseen en su totalidad planes con internet móvil. En primera instancia, se analiza el rol que juegan estos artefactos en la vida y movildades de las mujeres, debido a que admiten tener una relación de dependencia con sus teléfonos, los cuales significan para ellas compañía al momento de movilizarse solas y representa un instrumento de seguridad al relacionarse con el espacio.

A partir de las actividades realizadas, se pudieron distinguir algunas de las estrategias de movilidad que poseen las mujeres con respecto a sus teléfonos Smartphone en sus movildades cotidianas, algunas comentaban que compartían su ubicación y coordinaban lugares de encuentro con sus amigas en aplicaciones como WhatsApp, visualizan rutas más óptimas en lugares donde no se ubican en Waze, Moovit y Maps, estas aplicaciones (Ver en Anexos Tabla N°2) también las utilizaban para planificar los tiempos y modos de viajes. Una herramienta fundamental para todas es la aplicación “Instagram”, en donde dicen pasan la mayor parte del tiempo mientras se trasladan, ya que sienten que el tiempo se pasa más rápido y no alcanzan a sentirse solas, además que tienen la opción de ir compartiendo fotos y videos en tiempo real, por lo cual sus amigos tienen registro de sus movimientos (Ver tabla N°5 Uso de Aplicaciones móviles por mujeres).

4.5.1.2 *El factor financiero como facilitador*

Pese a que no se realizó ninguna pregunta explícita con respecto a la situación económica de los participantes de los talleres, es posible inferir, según sus relatos y los sectores donde residían según la caracterización socio espacial de Correa (2018), que la mayoría no tenía problemas financieros importantes, es más, se presenta como un facilitador para sus movildades cotidianas el hecho de que tengan la opción de acceder a diversos modos de transporte (Uber, Cabify, scooter eléctrico, entre otros). También se considera como elemento facilitador el que todos los participantes tenían Smartphone con plan de internet móvil, por lo cual tenían acceso a todas las herramientas y aplicaciones mencionadas con anterioridad para mejorar y poder tomar decisiones sobre sus viajes cotidianos.

Por otra parte, al preguntarle a las jóvenes sobre sus modos de transporte y todas tenían bicicleta propia y sus padres/madres auto propio en el cual podían transportarlas.

Tabla N°5: Uso de Aplicaciones móviles por mujeres.

SEGURIDAD	PLANIFICACIÓN	TRASLADO	OCIO
WhatsApp -Coordinación con sus amigas/os, madres, abuelas, etc. -Contacto continuo con personas -Utilizar ubicación en tiempo real	Red -Planificación del viaje y ver tiempos de las micros	Uber Eats, Rappi, PedidosYa -En momentos de ocio o estudio, ha limitado sus movilidades en busca de comida, han aumentado el consumo de comida chatarra.	Spotify -En trayectos en micro/metro las ayuda a pasar el tiempo
Instagram -Compartir historias y dejar rastro de donde están -Ver donde están/qué hacen otras personas.	Google Maps -Ubicar en el mapa direcciones desconocidas	Uber, Cabify -La tienen en caso de “emergencia”, no se les permite utilizar este modo de transporte.	Tiktok -Ver videos en trayectos en soledad -Mientras esperan el transporte público
Spotify* -Tranquilidad en momentos de silencio/tensos.	Moovit -Ver recorridos de micro/metro y tiempos de viaje.		
	Waze* -Como ayuda a sus madres/padres o abuelas/os al manejar.		

Fuente: Elaboración propia en base a taller prácticas de movilidad cotidiana en mujeres.

4.5.3 Hombres

4.5.3.1 *La tecnología como facilitador*

En el caso de los jóvenes, también todos tenían acceso a Smartphone con internet móvil, los hombres decían tener menor relación con sus Smartphone en sus trayectos por precaución a ser asaltados, algunos, incluso, decían “no necesitarlo” ya que conocían sus trayectos cotidianos y la mayoría se movilizaba en bicicleta, pero casi todos escuchaban música en Spotify. Uno de los elementos que surgió fue el uso del teléfono para pasar tiempos de ocio en sus trayectos, aplicaciones como Instagram, Clash Royale y

específicamente PokémonGo, juego que varios utilizaban al caminar hacia sus casas, en el transporte público, inclusive admitieron modificar algunas de sus rutas por el juego. Es decir, finalmente la tecnología les significaba, en su mayoría, compañía, entretenimiento y “ocio” en sus trayectos cotidianos (Ver tabla N° 6: Uso de Aplicaciones móviles por hombres).

Y así muchas otras estrategias que están desarrollando para llevar a cabo sus movi­lidades de una forma más cómoda y segura en el caso de las mujeres, y “más entretenida” en el caso de los hombres, utilizando la tecnología como facilitador.

4.5.3.2 El factor financiero como facilitador

Se considera que los hombres participantes en su mayoría tenían todas las posibilidades económicas que mencionaban las mujeres, pero uno de los elementos más significativos en esta diferenciación, fue que a los hombres se les da en mayor medida acceso a diversos medios financieros, es más, varios mencionaron que tienen acceso a las tarjetas de crédito bancarias de los padres en sus aplicaciones de reparto de comida, y, en particular de las de transporte (Uber, Didi, Cabify, etc.) y las de electromovilidad como lo son los scooter eléctricos, a diferencia de las jóvenes que no les permitían el uso de las tarjetas para estos medios.

4.5.3.3 El “saber viajar” o habilidades como facilitador

En el caso de los hombres, comentaron casi en su totalidad que tienen las herramientas físicas y de conocimiento para poder viajar por la ciudad, la mayoría de los que andaba en bicicleta sabían cambiar ruedas, algunos incluso andaban con sus “kit” de reparación, saben cómo utilizar las aplicaciones de tecnología para mejorar y facilitar sus trayectos, no tienen reparos o “vergüenza” al momento de pedir permiso en una micro, entre otros elementos que mencionaron.

Tabla N°6: Uso de Aplicaciones móviles por hombres

SEGURIDAD	PLANIFICACIÓN	TRASLADO	OCIO
WhatsApp En su mayoría, avisar cuando llegan a algún lugar, coordinar con amigos.	Red Planificación del viaje y ver tiempos de las micros	Uber, Cabify, Didi, Beat Casi siempre las utilizan, es un modo de transporte cotidiano para todos.	Spotify -Escuchan música cuando andan en bicicleta, caminando, esperando o durante sus trayectos en transporte público.
	Moovit Ver recorridos de micro/metro y tiempos de viaje.	UberEats, Rappi, PedidosYa Usan bastante estas aplicaciones, han disminuido sus movilidades gracias a ellas.	Clash Royale Juegan mientras esperan el transporte público o durante sus trayectos en el mismo.
	Google Maps Ubicar en el mapa direcciones desconocidas	Lime Es una opción de transporte, principalmente usada por diversión	Instagram Utilizan en sus trayectos para ver historias y fotografías.
		Mobike Se utiliza en trayectos con destino al metro principalmente.	Pokemon Go En trayectos en transporte público, prefieren caminar en ocasiones para jugarlo.

Fuente: Elaboración propia en base a taller prácticas de movilidad cotidiana en hombres.

4.6 Análisis de contenido con enfoque de género

A continuación, se analizaron las categorías definidas como fundamentales para el análisis del contenido obtenido a partir de la experiencia de la investigación, para abordar desde una perspectiva de género los fenómenos que están incidiendo en las prácticas cotidianas de movilidad y cómo el uso del Smartphone para estas movilidades también está develando un uso diferenciado de la ciudad. Las categorías definidas son:

4.6.1 Interdependencia y cuidado: “¿por qué tanto miedo? Control y –des-control”

Uno de los elementos considerados como más relevantes dentro de la presente investigación, es la forma en que los y las jóvenes conforman parte de una red de interdependencias con sus amigos/as, madres, padres, hermanos/as, entre otros/as. Esta red de cuidado y coordinaciones cotidianas conlleva una serie de estrategias y decisiones que se observaron a partir de la conversación con los jóvenes, donde las jóvenes principalmente dependen de sus amigas y amigos para sus movilidades cotidianas,

compartieron algunas prácticas de coordinación, como Rocío (16 años) que cuenta “*yo espero a que salgan mis amigas de otros cursos que van para mi lado para tomar la micro, les mando foto cuando estoy en el paradero o si nos tenemos que encontrar en otro lugar, también nos compartimos la ubicación en tiempo real cuando nos tenemos que encontrar en alguna parte que no cachamos tanto*”.

En relación al título “¿Por qué tanto miedo?” se refiere principalmente a lo comentado por las jóvenes con respecto a las restricciones de movilidad que tienen ellas en comparación a sus amigos o hermanos hombres, lo que finalmente se traduce en que, los padres y madres en su afán de protección y cuidado, recaen en un control excesivo hacia sus hijas mujeres, por lo que ellas aprenden desde pequeñas a relacionarse con miedo en el espacio y transporte público.

Las jóvenes comentaron que, en respuesta a estos controles –según ellas, excesivos-, de modos, horarios y compañías en sus movilidades, han ido generando estrategias de “des-control” a través de sus Smartphone. Javiera (15 años) contaba su experiencia “(*...*) *hace rato que tengo a mis papás bloqueados de mis historias en Instagram, no es como que no puedan ver mis fotos, sino que no ven las historias que comparto ni donde estoy, así no me preguntan todo el rato cosas y no saben que los tengo bloqueados, creen que no subo nada no más*”. Así como Javiera casi todas las jóvenes comentaron que también tenían bloqueados a sus padres y madres en Instagram, otra de las estrategias que todas compartían fue el que comentó Camila (15 años), que sacó su hora de última conexión en WhatsApp y el ticket verificador de lectura, “(*...*) *saqué el ticket azul de WhatsApp porque a veces cuando me preguntan mucho donde estoy o me están controlando mucho simplemente les digo que no vi el mensaje, así no pueden retarme (risa)*” la misma Camila, también contaba que entre sus amigas tienen un grupo de WhatsApp donde coordinan lo que le dirán a sus papás o para ayudarse a “escapar” de estos controles. “(*...*) *De repente voy a comprar o estoy en el mall sin permiso y le pido a alguna amiga que me mande una foto de algún lugar en el colegio o que me mande su ubicación si están en el colegio, así se las reenvío a mis papas y no cachan y se quedan tranquilos*”

4.6.2 Institucionalidad: “¿Por qué él sí y yo no?”

La categoría institucional fue una de las barreras de mayor relevancia tanto por hombres como por mujeres, y ¿Por qué el sí y yo no? va enfocado principalmente en las oportunidades y opciones de movilidades que tienen los hombres en comparación a las mujeres, la primera institución que es la familia, en este caso, los padres, están generando diferenciaciones en el control y oportunidades que les dan a sus hijos y no a sus hijas, lo cual condicionará la forma en que se desenvuelven en un futuro en la ciudad. Los jóvenes se encuentran en una etapa crucial con respecto al conocimiento del transporte público y la ciudad, si se quiere avanzar hacia ciudades y formas de planificar más sustentables se debe partir por la educación que se les entrega a los niños con respecto a la importancia del uso del transporte público, la caminata y la bicicleta. Principalmente las mujeres, si no se les enseña a conocer, habitar, y movilizarse por la ciudad, se seguirán replicando los patrones de dependencia automovilística en el futuro, como una de las chicas decía “(*...*)

mi mamá no sabe tomar ni una micro, las odia, y le carga que yo ande en micro porque dice que es muy peligroso, solo me deja usar la bici y antes de que se oscurezca”.

Uteng (2012) comenta que las mujeres pasan más tiempo en roles reproductivos que los hombres, y tienen una accesibilidad tiempo espacio más restrictiva en comparación a ellos, así como horarios y cadenas de actividades más complejas. Son las mujeres, -las que hasta el día de hoy- están realizando en mayor medida labores cotidianas de traslado y cuidado de sus hijos u otros familiares, por lo cual se vuelven “esclavas” del automóvil.

Otra de las instituciones que están generando diferenciación sería el caso del Ministerio de Transportes, el de Educación, y en este caso, los colegios, dado que el pase escolar debería ser un derecho para todos los estudiantes del país, sin diferenciación socioeconómica o el tipo de establecimiento, pese a que los colegios particulares pueden acceder al pase escolar, deben hacer varios trámites para conseguirlo, mientras que a los colegios municipales se les entrega indiscriminadamente. Este elemento es fundamental para romper con las barreras del uso del transporte público, la institución debe propiciar que todos los niños y jóvenes aprendan a utilizarlo y familiarizarse con él desde tempranas edades. Este elemento es fundamental para entregarle a las mujeres una herramienta más para el conocimiento de la ciudad, ya que actualmente están restringidas en sus moviidades por sus padres, y, además, al no tener pase escolar, restringen sus moviidades cotidianas a la caminata y bicicleta, por miedo a pedir “permiso” en las micros y no tener acceso al metro.

4.6.3 Teléfono como artefacto de compañía: “estoy acá”

Con respecto a las relaciones de interdependencia que fueron detectadas en las moviidades cotidianas de las y los jóvenes, fue posible vislumbrar la importancia que tiene principalmente para las mujeres la relación entre sus moviidades, sus Smartphone, y la seguridad que les confiere este artefacto tecnológico.

Según lo que se pudo extraer del testimonio de las mujeres que participaron, los Smartphone, en particular, las redes sociales que frecuentan, se están transformando en una herramienta de control parental -no así para los hombres-, no obstante, para ellas sigue siendo un elemento fundamental el ir dejando un “rastro tecnológico” o una “huella cibernética” en las redes sociales en relación a los lugares físicos que visitaban, principalmente para sus amistades o personas más cercanas, en relación a esto, Daniela (17 años) comentó *“Yo subo todo el día cosas a mis historias de Insta, en verdad me gusta que mis amigos sepan dónde estoy, a veces cacho que hay alguien más donde voy solo por eso, por ejemplo cuando voy al mall y cacho que alguien que me cae mal sube una historia ahí trato de no ir a esos lugares (risa)”* también contaba, *“una de mis amigas es súper psicópata (risa) y de repente cuando hay un carrete prefiere ver quien sube historias para decidir si va o no, porque de eso depende si esta bueno po... (risa)”*.

Finalmente, el Smartphone se transforma en una herramienta espacial, ya que les permite estar en lugares virtualmente, o ir dejando un rastro virtual de los lugares a los cuales han asistido, ver los de otras personas, muchas también comentaban que se mandaban fotos

de los nombres de las calles para ubicarse, de los paraderos de micros, las ubicaciones en tiempo real, entre otras.

Javiera (15 años) contaba con respecto a lo anterior, que utiliza una aplicación para ciclistas, donde se van midiendo la cantidad de kilómetros recorridos, calorías gastadas, entre otras, y esos resultados se pueden compartir entre personas que también utilizan la bicicleta, por lo que va “compitiendo” con sus amigas y amigos en relación a sus distancias recorridas. Este elemento es interesante dado que reafirma la importancia que están teniendo todas estas aplicaciones en el conocimiento y desenvolvimiento en el territorio.

4.6.4 Formas de conocer la ciudad: “ella está a cargo”

Dado el contexto social del país en los últimos meses, y, principalmente de la fuerza que han adquirido los diversos movimientos feministas en el país, las jóvenes comentaban tener mayor consciencia sobre la importancia que tenían para ellas sus amigas, además de todos los elementos mencionados anteriormente, fue posible distinguir que dentro de los grupos de amigas, siempre existía una o dos que tenían mayor conocimiento del espacio, de los modos de transporte, recorridos de micros, entre otros, que permitían que los grupos se transportaran adecuadamente por la ciudad. Rocío (16 años) apuntaba a su amiga Isidora como la que tenía mayor conocimiento, al respecto decía *“No la Isi es la que cacha todo, cuando vamos al San Cristóbal en bici ella se sabe la ruta y yo la sigo (risa) porque sola no sabría cómo irme”* también agregó, con respecto al contexto de manifestaciones *“Cuando participamos en las marchas nos vamos en micro, ahora he estado aprendiendo más que micro tomar y esas cosas, pero antes (de octubre) casi no había ido al centro, menos sola”*.

Los hombres se decían más “independientes”, dado que, en su mayoría llevaban más años viajando solos en el transporte público, y uno de los elementos interesantes y diferenciadores con las mujeres, fue que finalmente, tienen formas diferentes de conocer la ciudad que las mujeres, ya que varios de los participantes contaban sobre sus experiencias relacionadas a aplicaciones de juegos, en particular al referirse a la dinámica del juego pokémonGo, surgieron elementos distintivos de conocer el espacio público, varios preferían realizar trayectos caminando para juntar puntos y canjear premios dentro del juego, ellos eran capaces de distinguir en lugares públicos como plazas, parques, metro, entre otras, a las personas que estaban “cazando” pokémones y se relacionaban con extraños a través de la dinámica del juego.

Durante el taller con las mujeres ninguna de ellas comentó utilizar estos juegos, es más, una de ellas contó que su hermano jugaba y ella “lo retaba” cuando lo hacía porque “parecía tonto” y lo encontraba peligroso, ya que se juntaba y conversaba con desconocidos. Estas formas diferenciales de conocer la ciudad nos indican que hay muchísimos elementos, dinámicas y estrategias que aún no conocemos sobre los jóvenes de hoy, y que podrían darnos pistas para el futuro de las movilidades y la planificación del territorio.

CAPITULO 5: CONCLUSIONES

A partir de los resultados de la presente investigación, es posible realizar conclusiones de diverso tipo, las cuales se presentan en relación al orden de presentación de los resultados, en primer lugar, qué dice la investigación sobre género y jóvenes, las relaciones entre la tecnología, movilidad y jóvenes, se identifican elementos relevantes sobre las metodologías utilizadas, la importancia y aportes que significan este tipo de estudios para la geografía y, por último, se presentan oportunidades que surgen para el desarrollo de futuras investigaciones.

5.1 Conclusiones sobre género y jóvenes

Los resultados en relacionados a **género y jóvenes** nos indican diversos fenómenos, en primera instancia, queda de manifiesto la importancia que tienen las relaciones de interdependencia y cuidado principalmente para las jóvenes mujeres que participaron en el estudio de caso, dado que fue posible conocer algunas de las prácticas que realizan cotidianamente para organizar y ejecutar sus movilidades cotidianas. Estas relaciones de interdependencia y estrategias de movilidad no tienen cabida para estas jóvenes sin sus Smartphone, los cuales ocupan un rol central en la organización de redes, estrategias de seguridad, y herramientas para facilitar sus movilidades.

Es posible mencionar que las jóvenes que participaron de la investigación, están condicionadas por la forma en que han sido criadas por sus madres y padres –dentro de las condiciones socioculturales y socioeconómicas en las que se desenvuelven-, como fue mencionado por ellas mismas, desde que son muy pequeñas se les restringen modos de transporte, y con ello el conocimiento y uso del transporte público, horarios para sus movilidades, se les exige compañías para sus viajes, se les controla excesivamente y se les dan muchas menos oportunidades que a los hombres en relación a sus posibilidades de desenvolverse en el espacio público, es así como aprenden a conocer con miedo, con violencia y en función del cuidado (de ellas, sus amigas, hermanas, etc.). Es imprescindible avanzar hacia esta educación sobre el cuidado y la interdependencia en conjunto, no solo criar a las mujeres con este pensamiento y que estén pendientes de sí mismas, sino que los hombres sean conscientes desde pequeños en relación a estos privilegios que poseen y las vulnerabilidades que viven las mujeres y que se acompañen, y no solo a las mujeres, sino que sean partícipes activos en las redes de interdependencia y cuidado, donde no solo se remitan a ser ejecutores sino que se involucren en la planificación y gestión de las movilidades cotidianas de sus hermanas/os, padres/madres, abuelos/as, etc.

Es interesante como surgió desde los relatos la importancia que tiene la barrera institucional (Institución de la familia, colegio, ministerios) en replicación de patrones adultocentristas, capitalistas y patriarcales en las posibilidades que se otorgan a los jóvenes hombres versus las jóvenes mujeres, ya que, finalmente al educar a las jóvenes desde pequeñas con tantas restricciones en lo más básico y cotidiano como es la movilidad, se está propiciando que se repliquen los patrones de mujeres dependientes del automóvil (en los grupos

socioeconómicos abordados), hombres que finalmente conocen y se desenvuelven mejor en la ciudad, lo cual incidirá en sus posibilidades a futuro.

A partir de los ejercicios realizados en los talleres de dibujar sus trayectos cotidianos, y en función de las cartografías que se obtuvieron como resultado (Ver Cartografías N°5 y N°6), donde se pueden observar estas “manchas” de ciudad, es posible concluir que existe una diferencia entre los territorios de hombres y mujeres, donde finalmente los jóvenes evidencian estar recorriendo mayores distancias de forma “independiente” desde más pequeños, mientras que las mujeres tienen una “mancha” de ciudad similar, pero la mayoría de estos recorridos son realizados en interdependencia de sus padres. La teoría dice que en general es a partir del trabajo que los hombres recorren mayores distancias en la ciudad que las mujeres, pero en este caso es posible observar que la división del uso de la ciudad comienza mucho antes, por ende no es que la división sexual del trabajo genere los usos distintos del espacio, sino que la perpetuación de una educación patriarcal desde que son niños, es posible mencionar que hay un uso muy distinto de la ciudad por diversas razones, en este caso, principalmente por los padres y madres. Es por esto que se plantea que la movilidad es uno de los elementos principales que evidencia las desigualdades de género antes de que las personas se conviertan en trabajadores, por lo que finalmente sería un fenómeno patriarcal antes que capitalista, donde la educación patriarcal propicia estas diferencias que evidentemente se intensifican con el sistema capitalista que nos rige.

5.2 Conclusiones sobre tecnología, movilidad y jóvenes

Es posible concluir en relación a los resultados sobre **tecnología, movilidad y jóvenes**, que el Smartphone se encuentra en un rol central para mejorar y organizar las movilidades cotidianas de los y las jóvenes, en particular de las mujeres que admitían cierta dependencia de estos aparatos. El Smartphone es un elemento que se considera como una extensión del cuerpo para los jóvenes, dado que han sido educados en base a la tecnología y es parte fundamental de sus relaciones interpersonales y con el espacio. A partir de la presente investigación fue posible visualizar los sesgos adultocentristas que existen en relación al rol y facultades que poseen los jóvenes, dado que no deben ser simplemente espectadores o *educados*, sino que también pueden ser *educadores*, principalmente en relación a estas tecnologías. Como menciona la UNICEF “las relaciones de poder entre los diferentes grupos de edad no son tradicionalmente igualitarias, están jerarquizadas. Tener más edad pareciera ser garantía de ciertos privilegios que no tienen los llamados menores” (2013: p. 18), es importante posicionar a los jóvenes como actores sociales válidos y fundamentales para la organización y planificación de la ciudad y el transporte, ya que poseen el conocimiento de estas herramientas tecnológicas que vienen a resolver muchas de las necesidades que existen en relación a las movilidades cotidianas y están cumpliendo un rol importante en las relaciones de interdependencia en las familias, principalmente las jóvenes que mencionaron, por ejemplo, tener instalada la aplicación Waze para apoyar a sus padres/madres/abuelas/os en sus trayectos y facilitar sus viajes.

También fue posible vislumbrar a partir de los relatos de hombres y mujeres, que las herramientas tecnológicas también acentúan y evidencian los roles de género, los hombres

juegan por diversión y ocio en sus trayectos, piden comida a domicilio, tienen acceso a utilizar diversos modos de transporte como Uber, scooter eléctrico, entre otras. Lo que finalmente significa que pueden acceder a más, moverse más y aumentar los privilegios que ya tienen por el hecho de ser hombres en una sociedad patriarcal. Quizás algunas chicas aumentan las distancias recorridas sobre el promedio, pero no de manera significativa. Finalmente, las mujeres deben utilizar la tecnología principalmente para suplir el conocimiento aprendido sobre el espacio público y la ciudad, además de su uso principal que es brindarles seguridad.

Al comprender que el espacio se está moviendo y cómo fue posible observar a través de los relatos de las y los jóvenes, es interesante como para los jóvenes existen diversas formas de estar en más de un lugar a la vez a través de los Smartphone, es decir, están jugando con las escalas cibernética y la humana, y, a través de estas estrategias pueden eludir diversos tipos de controles y represiones patriarcales que aun sopesan sobre las jóvenes y su libertad en sus movilidades cotidianas. Conociendo estas prácticas y usos que se le da al Smartphone es posible revelar una suerte de *huella digital* de los jóvenes, donde resuelven sus necesidades de movilidad en relación a sus diferencias y particularidades, lo cual se podría replicar con diversos actores sociales, de distintas edades, etnias, género, etc. Estos elementos dicen mucho sobre los espacios locales y el uso del territorio, dado que no todos se mueven de igual forma ni utilizan los mismos modos de transporte.

5.3 Conclusiones sobre metodologías

Luego de analizados los resultados de la investigación, es posible mencionar algunos elementos con respecto a las **metodologías** utilizadas. En primera instancia, se plantea que podrían ser mejorados diversos aspectos en relación al segmento socioeconómico, dado que es un colegio particular pagado y cantidad de participantes para que fuese un estudio representativo. Pese a esto, hay elementos que rescatar, dado que, al ser un estudio exploratorio, lo interesante no es la precisión de los resultados, sino la forma en que sucede el relato del trayecto, de la experiencia de los jóvenes, si se tuviese que hacer un estudio a mayor escala sería interesante rescatar la forma en que los y las jóvenes al espacializar sus trayectos van siendo conscientes de lo que les sucede en ellos, y al pensarlo desde el uso del teléfono les permite aterrizar las prácticas cotidianas de movilidad en función de estas herramientas que proporciona el Smartphone. También es posible mencionar, que la experiencia del trabajo conjunto con jóvenes es muy provechosa, al darles la oportunidad de que, a través de utilizar materiales y herramientas como la cartografía, ellos construyan sus trayectos y relatos, les proporciona un nivel de confianza para contar su historia, su experiencia y desde sus perspectivas, lo que viven en sus movilidades cotidianas.

Es interesante destacar, que pese a ser un estudio con un segmento y grupo socioeconómico acotado, la mayoría de los hallazgos posiblemente se repliquen en otras condiciones o grupos dentro de la misma categoría etaria, dado que estas generaciones se encuentran fuertemente influenciadas por la tecnología y pese a que los o las jóvenes no

tengan acceso a internet móvil, encontrarían la forma de acceder a internet o Wifi para utilizar algunas de las herramientas móviles mencionadas en este estudio.

En relación a la metodología original de barreras de movilidad creada por el núcleo de Movilidades y Territorios (MOVYT), se utilizó como una “guía” para el desarrollo de los talleres de la presente investigación, en relación a algunas modalidades de separación en grupos, etapas de las actividades, entre otras. Pero fue utilizada principalmente para estructurar los resultados de los relatos de las y los jóvenes en los talleres, dado que, si se hubieran planteado y explicado las barreras con sus definiciones para que ellos las identificaran (como es en la metodología original), finalmente se vuelve un confuso y poco fluido el relato, mientras que, si se les da la libertad de expresar naturalmente lo que realmente les sucede en sus trayectos cotidianos, incluyendo horarios, compañías, modos, uso del teléfono, entre otras, es posible identificar cuáles son las barreras o facilitadores que están más presentes para ellos en sus movilidades. Finalmente se redujo en los talleres a la explicación de qué les gusta, les acomoda, les hace sentir seguros, y qué no les gusta, incomoda, impide o limita tus trayectos cotidianos.

5.4 Conclusiones para la geografía

Es posible concluir, que, **para la geografía**, particularmente desde el enfoque de la movilidad, es fundamental que se trabajen este tipo de investigaciones, ya que son relevantes dada la importancia que tiene mostrar y enfocar la geografía desde un espacio que se está moviendo, que es dinámico y relacional, para así entenderla en función del movimiento. Este espacio dinámico es posible comprenderlo desde la diversidad de actores que habitan y se están moviendo en él, particularmente en la investigación fue posible observar las diversas prácticas y movilidades de las y los jóvenes, como elementos que reflejan que las diferencias en el territorio son tantas como actores lo habitan. De esta forma se vuelve central como conclusión de la presente investigación que el territorio no es un contenedor de acciones y fenómenos, sino que es relacional, influyen y convergen diversas experiencias, dado que los territorios van siendo significados a medida que las personas los habitan y ese habitar se genera a través de las movilidades y prácticas cotidianas de todas y todos, lo cual es posible observarlo desde el enfoque de la movilidad.

Uno de los elementos que es posible concluir, es la importancia que tiene la forma en que la geografía observa las escalas, dado que en la experiencia de los talleres fue posible extraer que no existen jerarquías dentro de las escalas, donde es posible acceder desde lo corporal con el uso Smartphone hasta la escala de ciudad rápidamente, por ejemplo, en el momento en que las jóvenes comparten desde su escala personal una ubicación en tiempo real, donde es posible hacer un seguimiento georreferenciado en tiempo real a gran escala de sus trayectos. Es interesante repensar estos elementos como una oportunidad para la investigación geográfica, “especialmente en lo que se refiere al estudio del comportamiento espacial y de la movilidad cotidiana” (Miralles-guasch et al, 2015: p. 4)

Es interesante destacar también a modo de conclusión, que, en la presente investigación la cartografía utilizada en los talleres con los jóvenes fue de utilidad principalmente como

herramienta para la discusión, para que referencialmente ubicaran sus trayectos en ella. Dado que no tenían una concepción muy estructurada ni conocimiento profundo de los nombres de calles, o por cuales pasaba la línea de metro, o se iba la micro, las cartografías sirvieron como elemento de espacialización, sin darle mayor énfasis a la localización precisa o “perfecta”, simplemente bastaba con los límites o referencias, ya que, en este caso en particular, al concebir el territorio como móvil y dinámico la importancia del ejercicio fue intentar extraer la forma en que ellos mismos comprendían el espacio, y lo que les generaba comprenderlo, no la localización exacta de sus trayectos. En relación a la experiencia en los talleres con las y los jóvenes, que es posible concluir que espacializar es diferente a localizar, es comprender como el espacio incide en las prácticas cotidianas y en la forma de habitar, principalmente relacionado con la experiencia que se genera en las movilidades cotidianas de las y los jóvenes.

Es por esto que, al incorporar la concepción de un territorio que se encuentra en movimiento, que es dinámico, donde diversos elementos y fenómenos inciden en él y está en constante transformación, es relacional, dado que las personas que lo habitan y se desenvuelven en él lo van transformando, al mismo tiempo que el espacio condicionará algunas decisiones que tomen las personas, Aliste y Nuñez (2015) mencionan un elemento fundamental en la concepción y en la forma de pensar el espacio, donde agrega el rol de la temporalidad en las investigaciones, la cual se asocia a “una historicidad que es móvil y cambiante, donde el propio sujeto es un ser histórico y, como tal, sus perspectivas van mutando y con ella los sentidos y valores que se les van asignando como sociedad a las cosas y, por ende, a la espacialidad” (p. 7). Es posible concluir a partir de los elementos mencionados que es necesario para la geografía avanzar hacia una mirada distinta en la forma en que se piensan las cartografías o los mapas, en los cuales se plantea un espacio fijo, inerte, sin dinamismo.

5.5 Aportes para futuras investigaciones

Pese a las restricciones metodológicas que tiene este estudio de caso, donde no es posible generar conclusiones universales, han surgido elementos interesantes que podrían ser desarrollados de forma más extensa al ser objetos de estudio de **investigación futuras**, en particular, uno de los elementos fundamentales en los estudios de género es el reconocimiento de que no todas las mujeres son iguales, de esta forma, el concepto de *interseccionalidad* adquiere fuerza para explicar el modo en que las diversas relaciones de poder se intersectan entre sí y se interrelacionan con otras diferencias sociales que poseen las mujeres como edad, clase, entre otras. Cabe destacar, que, además existe una diferenciación dentro de estas categorías sociales (clase, edad, etc.), en la presente investigación se destaca la diferencia en las movilidades entre hombres y mujeres, y se añade la edad como un factor incidente en la forma en que las personas se relacionan y desenvuelven en el territorio, ya que existen diferencias entre niñas, jóvenes, adultas y adultas mayores, por lo que no existe “la” juventud ni “las” mujeres, no es una, son muchas diversidades.

5.6 Oportunidades

La presente investigación surge como una **oportunidad** para el desarrollo un nuevo campo de estudio en torno a la movilidad en jóvenes, dado que, pese a la existencia de gran variedad y cantidad de estudios de jóvenes, lo que actualmente no se encuentra bien desarrollado son los estudios desde los jóvenes, desde su mirada y formas de habitar el territorio y no desde una impuesta o interpretada por adultos. Se presenta como una oportunidad el observar las prácticas de movilidad desde lo cotidiano, lo cual tiene gran cantidad de aplicaciones y posibilidades. Lo anterior, es fundamental de integrar en la visión y planificación que se tiene de los territorios, en particular en el área de estudio de la presente investigación, donde se evidencia un importante envejecimiento de la población, es relevante poder mantener los espacios para jóvenes y conocer las dinámicas y prácticas espaciales que tienen para favorecer y facilitar sus trayectos por el espacio público, ya que, gracias a las redes de interdependencia que existen entre las personas, podría favorecerse la colaboración colectiva para la habitabilidad, accesibilidad y movilidades cotidianas.

Es posible concluir que producto de los cambios que han ocurrido en el país debido a las manifestaciones sociales y la pandemia mundial, que este tipo de metodologías, que vienen a responder al desafío de la producción de datos, en donde se recoja la experiencia de los habitantes y los que les ocurre cotidianamente está tomando mayor relevancia en las investigaciones, a partir del punto de vista de que en los comportamientos espaciales se observaron vectores de cómo se moviliza un virus en pandemia, y por esta razón es importante conocer las prácticas de movilidad que tienen los habitantes de un territorios, sin fragmentarlos por comuna, observarlas desde una perspectiva espacial o móvil es indudablemente un elemento que puede desarrollarse en mayor medida. La información que se puede producir a partir de estas metodologías podría ser aplicada en políticas públicas y generación de planes de transporte público adecuados, teniendo participación ciudadana real y elementos de los espacios locales, para responder a las necesidades de todos los actores sociales, teniendo en cuenta elementos de interdependencia y cuidado.

Finalmente una de las mayores oportunidades que surgen a raíz de la pandemia del Covid-19 es la importancia que tiene el transporte público en la vida cotidiana de las personas, ha desencadenado un cambio en el pensamiento que se tiene del transporte y de la ciudadanía, una reflexión sobre lo fundamental que es la pertinencia local para la toma de decisiones, conocer las realidades que tiene cada territorio, pensar el transporte como una serie de elementos que conjugan y apuntar hacia la intermodalidad. Marcos (2016) menciona en Plataforma urbana, en relación a la obra de Jane Jacobs "Vida y muerte de las grandes ciudades" comenta que antes de cambiar una ciudad o intervenir en ella hay que conocerla a fondo y eso implica entender dónde está su vitalidad, cómo la usan los vecinos, que aprecian de ella, que actividades realizan en sus calles, cómo juegan los niños, que parques son buenos y porque tiene más público que otros, cuáles son las buenas dimensiones y porque; en definitiva entenderlas y aprender a vivirlas. Para ello hay que bajar a sus calles, hablar con la gente, deducir el maravilloso entramado de relaciones, vínculos y contactos que una ciudad genera entre sus habitantes. En definitiva, avanzar hacia la integración de un diseño urbano con perspectiva de género en la planificación de la ciudad y el transporte es uno de los elementos fundamentales que buscan aportar este

tipo de investigaciones, dado que busca contribuir a los vacíos de conocimiento existentes sobre las relaciones de interdependencia y cuidado que son bases para el funcionamiento de la sociedad.

CAPÍTULO 6: BIBLIOGRAFÍA

- Aliste, E., y Musset, A. (2014). Pensar los territorios del desarrollo: sustentabilidad y acción pública en nombre de una ciudad imaginaria. *EURE*, 40(120), 91-110. Recuperado de <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000200005> (pag 104)
- Aliste, E. (2010). Territorio y ciencias sociales: trayectorias espaciales y ambientales en debate. En Aliste, E. y Urquiza, A. (Comps.), *Medio ambiente y sociedad, conceptos, metodologías y experiencias desde las ciencias sociales y humanas*. Santiago, Chile. Ril editores. 54-76. Recuperado de <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/118106/Aliste-y-Urquiza-2010-Medio-ambiente-y-sociedad.pdf?sequence=1#page=50>
- Aliste, E., y Núñez, A. (2015). Las Fronteras del discurso Geográfico: El tiempo y el espacio en la investigación social. *Revista de Antropología chilena*, 47(2), 287-301. Recuperado de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/chungara/v47n2/aop2315.pdf>
- Asociación Iberoamericana para la Movilidad Urbana Sustentable (ASIMUS). (2019). Protejamos los servicios públicos en Chile y en toda Latinoamérica. Comunicado ASIMUS octubre 2019. Recuperado de <https://asimuseimus.wordpress.com/2019/10/>
- Baylina, M. (2016). *Evolución y Aportaciones de la Geografía y Género. Presentación Jornada "La perspectiva de género en Geografía"*. Grupo de Investigación de Geografía y Género Universidad Autónoma de Barcelona.
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2017). Reportes estadísticos comunales, 2017. Comuna de Las Condes, Recuperado de https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2017&idcom=13114
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2017). Reportes estadísticos comunales, 2017. Comuna de La Reina. Recuperado de https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2017&idcom=13113

- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2017). Reportes estadísticos comunales, 2017. Comuna de Ñuñoa. Recuperado de https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2017&idcom=13120
- Cáceres, P. (2003). *Análisis cualitativo de contenido: una alternativa metodológica alcanzable*. Psicoperspectivas. Individuo y Sociedad, 2(1), 56-75.
- Carrasco, F., Droguett, R., Huaiquil, D., Navarrete, A., Quiroz, M.J.m, y Binimelis, H. (2017). El uso de dispositivos móviles por niños: Entre el consumo y el cuidado familiar. *Cultura-hombre-sociedad*, 27(1), 108-137. Recuperado de <https://dx.doi.org/10.7770/cuhso-v27n1-art1191>
- Castro, D., Meneses, J. y Rodríguez, D. (2018) Usos problemáticos de las TIC entre jóvenes en su vida personal y escolar. *Comunicar: Revista científica iberoamericana de comunicación y educación*, XXVI(56), 91-100 <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6483056>
- Correa, J. (2018). Contra el urbanismo de la desigualdad: propuestas para el futuro de nuestras ciudades. Columna de Opinión en *Ciper Académico*. Recuperado de <https://www.ciperchile.cl/2020/01/03/contra-el-urbanismo-de-la-desigualdad-propuestas-para-el-futuro-de-nuestras-ciudades/>
- Cortés, S. (2011). *Al infinito, y más allá: espacialidad y movilidad en la vida cotidiana de niñas y niños en Santiago, Chile* (Tesis para optar al grado de Antrópologa). Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile. Santiago, Chile.
- Cortes-Morales, S. y Christensen, P. (2017). "Movilidad de niños". En Zunino Singh, D., Jirón, P., y Giucci, G. (Eds.), *Términos clave para estudios de movilidad en América Latina*. Santiago, Chile. Editorial Biblios.
- Crang, M. (2005). Time space. En: CLOKE, P. & JOHNSTON, R. (Eds.) *Spaces of Geographical Thought*. (Pp. 199-220). Londres, Inglaterra: Sage Publications.
- Colombara, M. et al (2013): "La Geografía del Género en los Encuentros de Geógrafos de América Latina". En las Memorias del XIV Encuentro de Geógrafos de América Latina. Recuperado de <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomic/Geografiacultural/62.pdf>
- Di Méo, G. & Buléon, P. (2005). *L'espace sociale: lecture géographique des sociétés*. Paris: Armand Colin.
- Di Méo, G. (1998). *Géographie sociale et territoires*. Paris: Nathan Université.

- Instituto Nacional de la Juventud. (2015). XVIII Encuesta nacional de juventud, 2015. Recuperado de http://www.injuv.gob.cl/storage/docs/Libro_Octava_Encuesta_Nacional_de_Juventud.pdf
- Ministerio del Deporte. (2018). Encuesta Nacional de Actividad Física y Deporte en Población de 18 años y más, 2018. Gobierno de Chile. Recuperado de <http://www.mindep.cl/encuesta-actividad-fisica-y-deporte-2018/>
- Escuelas Pías, (2019) Misión, Visión y valores Colegio Calasanz. Recuperado de <https://www.escolapiascalasanz.org/bienvenidos/mision-vision-y-valores/>
- Flyvbjerg, B. (2006) "Five Misunderstandings about Case Study Research", *Qualitative Inquiry*, (12:2). California: Sage.
- Fundación Ciencia Ciudadana. (2017). "Guía para conocer la Ciencia Ciudadana". Vicerrectoría de Investigación y Postgrado Universidad Autónoma de Chile. Recuperado de http://cdn-ua.hostingreactor.com/ua_investiga/wp-content/uploads/2018/01/guia-para-conocer-la-ciencia-ciudadana.pdf
- García Ramón, M. (2008) ¿Espacios asexuados o masculinidades y feminidades espaciales?: hacia una geografía del género. *SEMATA, Ciencias Sociales e Humanidades*, 20(20), 25-51. Recuperado de https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/4519/pg_025-052_semata20.pdf;jsessionid=7EE6CC83A36CDE8B0CD6C78B37BFC671?sequence=1
- Gonçalves, C. (2001). *Geografías. Movimientos sociales, nuevas territorialidades y sustentabilidad*. Buenos Aires: siglo XXI Editores
- Gaspar, S. y Cuesta, V. (2015). Adicción al Smartphone. Análisis motivacional de uso entre nativos digitales. *Opción*, 31(4), 517-531. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31045569063>
- Hanson, S. (2010). "Gender and mobility: new approaches for informing sustainability". *Gender, Place and Culture: A Journal of Feminist Geography*, 1 (17).
- Heidegger, M. (2005). *Ser y tiempo*. Santiago: Editorial Universitaria.
- Hiernaux, D. (2005). ¿Identidades móviles o movilidad sin identidad? El individuo moderno en transformación. *Revista de Geografía Norte Grande*, número 034, 5-17. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/26422652_Identidades_moviles_o_movilidad_sin_identidad_El_individuo_moderno_en_transformacion

- Iturra, L. y Jirón, P. (2016). Siguiendo trayectorias, dibujando trayectos. Construcción de diagramas desde la experiencia de los habitantes. Repositorio Académico Universidad de Chile. Recuperado de <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/140010>
- Jirón, P. y Carrasco, J. (2019) Article Understanding Daily Mobility Strategies through Ethnographic, Time Use, and Social Network Lenses. *Sustainability* 2020, 12(1), 312. Recuperado de <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/1/312/htm>
- Jirón, P. y Imilán, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, N°10, 17-36. Recuperado de <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116>
- Jirón, P. (2017). Capítulo XIII: Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En Nieves, M., y Segovia, O. (Eds.) *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. CEPAL (pp. 407-429). Santiago, Chile: Desarrollo Social. Recuperado de <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/145881/planificacion-urbana-y-del-transporte-a-partir-de-relaciones-de-interdependencia-y-movilidad-del-cuidado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Jirón, P. y Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*, 30(2), 55-72. Recuperado de <http://www.revistas.usp.br/ts/article/view/142245/142051>
- Jirón, P. y Mansilla, P. (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. Recuperado de <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300004>
- Jirón, P. (2019). Sección en radio análisis, milenio al aire. Min. 1:04. Radio Universidad de Chile. Santiago, Chile. Recuperado de https://www.facebook.com/watch/live/?v=810992789357291&ref=watch_permalink
- Krauskopf, D. (2015). Los marcadores de juventud: La complejidad de las edades. *Última década*, 23(42), 115-128. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/280350004_Los_marcadores_de_juventud_La_complejidad_de_las_edades
- Kazez, R. (2009) Los estudios de caso y el problema de la selección de la muestra: Aportes del sistema de matrices de datos. *Subjetividad y Procesos Cognitivos*, 13(1), 1-17. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/3396/339630252005.pdf>

- Lan, D. (2016). Capítulo II: Los estudios de género en la geografía argentina. En Ibarra, M. y Escamilla-Herrera, I. (Eds.). *Geografías Feministas de diversas latitudes Orígenes, desarrollo y temáticas contemporáneas*. Coyoacán, México: Geografía para el siglo XXI
https://geografiadegeneroargentina.files.wordpress.com/2017/06/lan-geogr_feministas-cap2_1_2016.pdf
- Leal, M. (2018) Sistematización de experiencia: Trabajo etnográfico con niños y niñas plaza de bolsillo. Recuperado de https://www.academia.edu/40300451/Sistematizaci%C3%B3n_de_experiencia_Trabajo_etnografico_con_ninos_y_ninas_plaza_de_bolsillo
- Loren, C. (2019) “Urbefeminismo”: Planificar, diseñar y construir la ciudad con perspectiva de género. *Diario Uchile*. Recuperado de <https://radio.uchile.cl/2019/04/16/urbefeminismo-planificar-disenar-y-construir-la-ciudad-con-perspectiva-de-genero/>
- Marcos, M. (2016). Jane Jacobs y la humanización de la ciudad. *Plataforma Urbana*. Recuperado de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/05/04/jane-jacobs-y-la-humanizacion-de-la-ciudad/>
- Muñoz, A (2018). Licencias de conducir registran fuerte disminución entre los jóvenes y aumentan entre mayores de 50, 2018. *Biobiochile*. Recuperado de <https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/chile/2018/12/18/licencias-de-conducir-registran-fuerte-disminucion-entre-los-jovenes-y-aumentan-entre-mayores-de-50.shtml>
- Marton, A. (2016). El cambio de paradigma de movilidad urbana de los jóvenes. *Plataforma Urbana*. Recuperado de <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/07/21/el-cambio-de-paradigma-de-movilidad-urbana-de-los-jovenes/>
- Miralles-Guasch, C., Vich, G., y Delclòs, X., (2015) Nuevas fuentes de información para el análisis de la movilidad cotidiana: de las encuestas de movilidad a las aplicaciones para móviles. En De la Riva, J., Ibarra, P., Montorio, R., y Rodríguez, M. (Eds.). *Análisis espacial y representación Geográfica: innovación y aplicación*. Zaragoza, España: AGE. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/283862466_Nuevas_fuentes_de_informacion_para_el_analisis_de_la_movilidad_cotidiana_de_las_encuestas_de_movilidad_a_las_aplicaciones_para_moviles

- Nansen, B. et al (2017) "Movilidad de niños". En Zunino Singh, D., Jirón, P., y Giucci, G. (Eds.). "Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina". Santiago, Chile. Editorial Biblos.
- Paúl, F. (2019) Protestas en Chile: las 6 grandes deudas sociales por las que muchos chilenos dicen sentirse "abusados". *BBC News Mundo*. Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-50124583>
- Valencia, N. (2019). Entrevista a Juan Correa: "En Chile la vivienda se convirtió en un activo financiero". *Plataforma Arquitectura*. Recuperado de <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/928392/juan-correa-en-chile-la-vivienda-se-convirtio-en-un-activo-financiero>
- Peñuela, M., Paternina Del Río, J., Moreno, D., Camacho, L., Acosta, L., y De León, L. (2014). El uso de los Smartphones y las relaciones interpersonales de los jóvenes universitarios en la ciudad de Barranquilla (Colombia). *Salud Uninorte*, 30(3), 335-346. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81737153008>
- Instituto de Sociología Universidad Católica y Movistar. (2012). Radiografía de la Vida Móvil, Prácticas y usos sociales de los chilenos conectados con un Smartphone. Recuperado de <https://www.hostname.cl/uploads/2012/11/EstudioMovil-Movistar.pdf>
- Sheller, M. y Urry, J. (2006), "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- Silva, R. y Muñoz, F. (2019) Ergonomía urbana como estrategia adaptativa del espacio público. Un análisis crítico al paradigma urbano actual. *La Bitácora*, 29 (2). Universidad de Colombia, Bogotá.
- Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU). (2018). Compromisos Estructurales. Recuperado de <http://siedu.ine.cl/compromisos/compromisos.html>
- Subsecretaría de Telecomunicaciones de Chile. (2017). IX Encuesta de Acceso y Usos de Internet - Informe Final. Recuperado de https://www.subtel.gob.cl/wpcontent/uploads/2018/07/Informe_Final_IX_Encuesta_Acceso_y_Usos_Internet_2017.pdf
- Tuan, Yi-Fu. 2007. *Topofilia*. Mesulina, Tenerife.
- Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). (2014). "Transitemos Seguros" MANUAL DE ACTIVIDADES DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO PARA

- PROFESORES DE 7° - 8° BÁSICO Y ENSEÑANZA MEDIA. Recuperado de <https://centroderecursos.educarchile.cl/handle/20.500.12246/1211>
- Uteng, T. (2012) "Gender and Mobility in the Developing World". Washington, DC: World Bank. Open Knowledge Repository. Recuperado de <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/9111>
 - UNICEF. (2013). Superando el Adultocentrismo. Recuperado de <https://docplayer.es/6810003-Superando-el-adultocentrismo.html>
 - UNICEF. (2018). Una aproximación a la situación de adolescentes y jóvenes en América Latina y el Caribe a partir de evidencia cuantitativa reciente. Recuperado de https://www.unicef.org/lac/sites/unicef.org.lac/files/201804/UNICEF_Situacion_de_Adolescentes_y_Jovenes_en_LAC_junio2105.pdf
 - Yáñez, C. (2017). Providencia y Ñuñoa: las comunas más envejecidas de la Región Metropolitana. *Plataforma Urbana*. Recuperado de <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2017/01/29/providencia-y-nunoa-las-comunas-mas-envejecidas-de-la-region-metropolitana/>
 - Yin, R. (1994) *Case study research: Design and methods*. California: Sage
 - Zarzuri, R. (2019). Los jóvenes chilenos lograron lo que los adultos no. Entrevista a Raúl Zarzuri, por Paloma Navarro. *Plataforma Vice*. Recuperado de https://www.vice.com/es_latam/article/43kpd3/los-jovenes-chilenos-lograron-lo-que-los-adultos-no
 - Zunino Singh, D., Jirón, P., y Giucci, G. (2017). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina. Santiago, Chile*. Editorial Biblos.

Gráficos

Gráfico N°1: Género

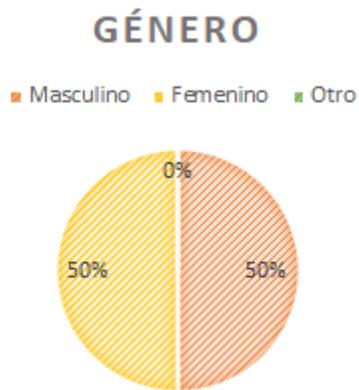


Gráfico N°2: Edad

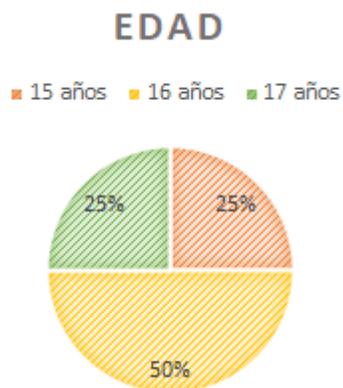


Gráfico N°3: Comuna de Residencia

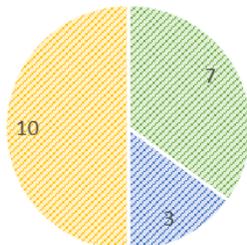


Gráfico N°4: Uso del Smartphone en soledad

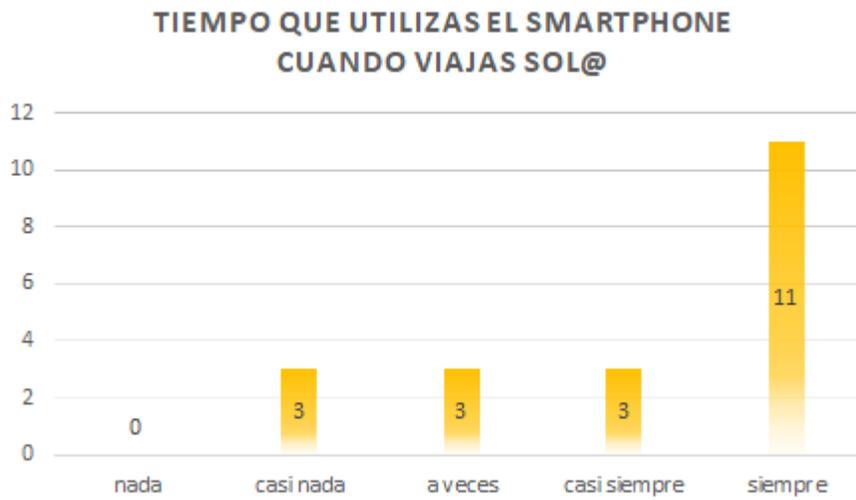


Gráfico N°5: Uso del Smartphone en compañía

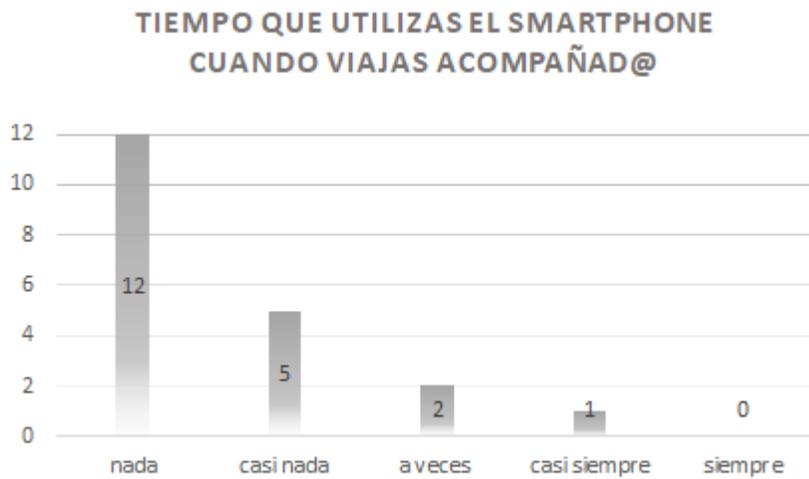


Tabla N°1: Definiciones de barreras y facilitadores de movilidad

Barreras/Facilitadores	Definición
Físico-espaciales	Características físicas de los espacios que las personas utilizan y a través de los cuales se mueven (por ejemplo, calles, aceras, parques), así como la ubicación y disponibilidad de servicios, infraestructura y búsqueda de caminos.
Financieras	Costos monetarios asociados a los diferentes modos de transporte disponibles (por ejemplo, tarifas de autobús o metro, peajes, parquímetros, mantenimiento de vehículos).
Organizacionales	Diversas actividades que las personas realizan regularmente para configurar la vida cotidiana, generalmente implicando la coordinación con otros.
Temporales	La forma en que el tiempo (por ejemplo, hora del día, estaciones, días de la semana, horarios, duración del viaje, ritmos) afectan las decisiones de movilidad
De Habilidad/ saber viajar	Capacidad cognitiva de los individuos para moverse de maneras específicas, como el conocimiento de cómo comprar un boleto, cómo esperar en la fila, cómo cambiar un neumático o cómo conducir.
Tecnológicas	La disponibilidad y la capacidad individual de utilizar la tecnología, y el potencial de este último para diversificar los viajes, permitir viajes, o incluso para eliminar la necesidad de hacer un viaje físico gracias, por ejemplo, a Internet o teléfonos móviles.
Corporales y emocionales	Atributos encarnados/afectivos que las personas exhiben en situaciones específicas; por ejemplo, el miedo a utilizar ciertos espacios debido a la posible violencia, o la forma en que se emplazan los cuerpos para evitar la violencia.
Institucionales	La forma en que las instituciones formales restringen o permiten el acceso a sus locales, incluyendo horarios de apertura, demandas de acceso, disponibilidad de servicio y distancia.

Fuente: Traducción propia en base a Jirón y Carrasco (2019)

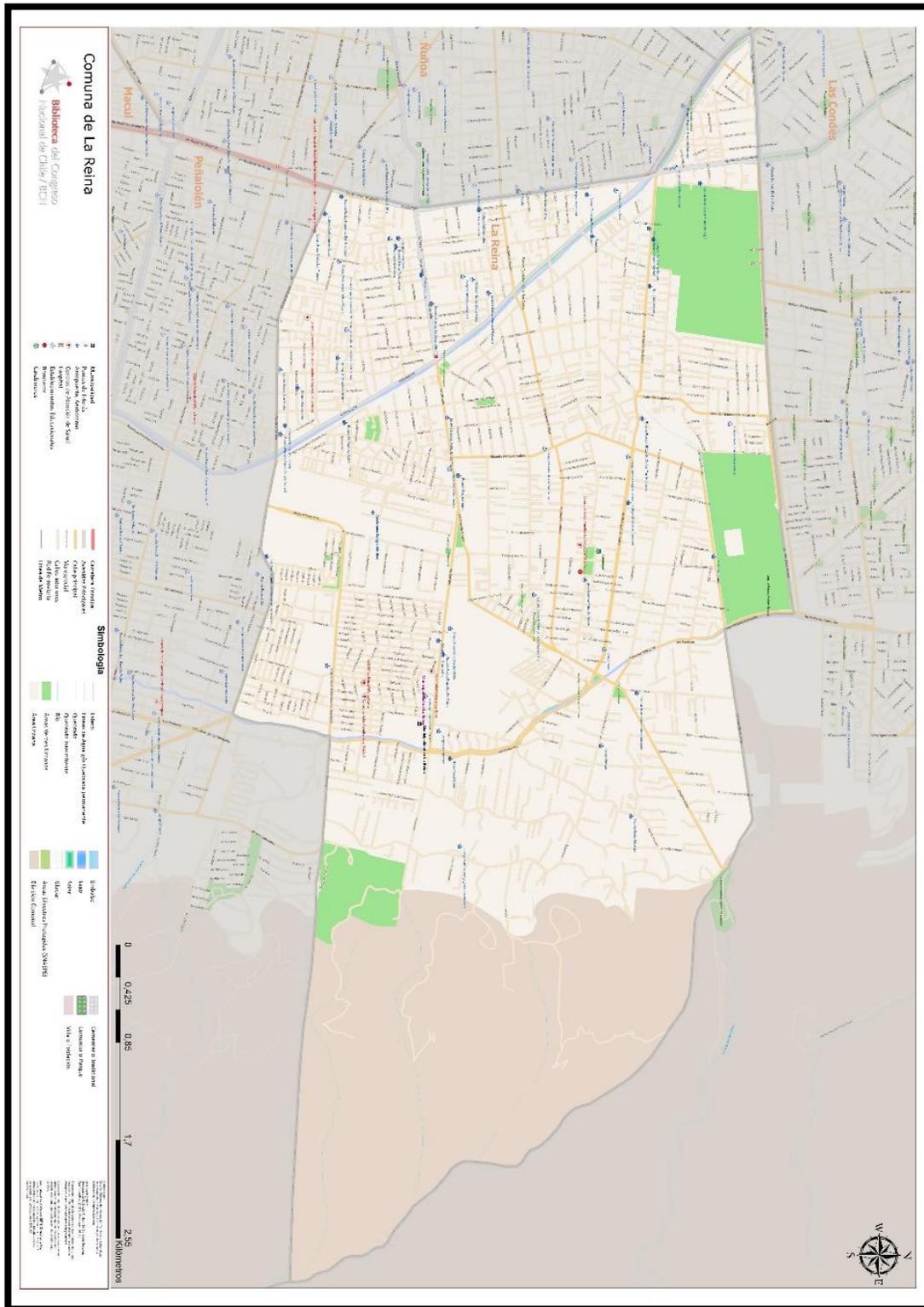
Tabla N°2: Clasificación descriptiva de Aplicaciones

Aplicación/Descripción	
<p>Waze: A través de navegación GPS permite a los usuarios contribuir en tiempo real sobre información de tráfico, presencia policial o incidentes y ofrece indicaciones paso a paso para llegar a un destino</p>	<p>Uber, Didi, Cabify, Beat: Corresponden a plataformas tecnológicas que conectan a conductores de estas aplicaciones con usuarios que buscan realizar viajes. Algunas de ellas poseen tarifas dinámicas y se pueden pagar con tarjeta de crédito o efectivo.</p>
<p>Red: Proporciona información para la planificación de su viaje en las alternativas disponibles de Bus, Metro y Metrotren. Además, tiene la posibilidad de recargar la tarjeta "bip!" y validar la carga utilizando el mismo celular</p>	<p>Uber Eats, Rappi, PedidosYa: Plataformas online de pedidos a diversos locales de comida y restaurantes a domicilio, funcionan con tarjeta de crédito u efectivo, se puede realizar el seguimiento del pedido. Envían constantemente por mensaje de texto o notificaciones promociones y descuentos para su uso.</p>
<p>Moovit: App de Transporte público que permite buscar destinos y obtener instrucciones paso a paso, ver rutas y horarios en tiempo real</p>	<p>Lime: Es una aplicación que ofrece el servicio de scooters eléctricos que se encuentran en las calles mediante un cobro de tarifa por minuto, necesariamente debe conectarse a una tarjeta de crédito. Puedes estacionarlo en diversos lugares en el espacio público.</p>
<p>Google Maps: Permite observar mapas e imágenes satelitales en tiempo real. Entrega indicaciones sobre cómo llegar a cualquier lugar, como también qué medios de transporte permiten llegar antes y qué ruta se debe o se puede seguir.</p>	<p>Mobike: Aplicación móvil que ofrece el servicio de bicicletas compartidas que se encuentran en las calles mediante un cobro de tarifa por minuto, necesariamente debe conectarse a una tarjeta de crédito. Puedes estacionarlas en diversos lugares en el espacio público.</p>
<p>Spotify: Es una plataforma dentro de la cual se puede reproducir música y videos. Tiene una opción gratuita con algunas restricciones y dispone de un servicio "premium".</p>	<p>Whatsapp: App de mensajería para teléfonos inteligentes, donde se envían y reciben mensajes, imágenes, documentos, audios, contactos, grabaciones, ubicaciones específicas y en tiempo real mediante Internet. Además se pueden hacer llamadas y videollamadas.</p>
<p>Clash Royale: Juego en línea de combate y estrategias para teléfonos inteligentes, consiste en partidas de 3 minutos aproximadamente donde se debe vencer al rival. Se puede jugar simultáneamente con amigos y conectar con facebook.</p>	<p>Instagram: Es una App y Red social que se utiliza para subir fotos y videos de larga y corta duración, donde interactúa el usuario con sus seguidores y seguidos. Posee una función llamada "Instagram Stories" donde se puede compartir fotos, videos, realizar encuestas, compartir música y ubicaciones con una duración de 24 horas. Existe la opción de "filtrar" contenido y bloquear acceso a ciertos seguidores.</p>
<p>Pokemon Go: Es un videojuego de realidad aumentada basado en la localización del usuario. Consiste en buscar y capturar personajes escondidos en ubicaciones del mundo real, lo cual implica desplazarse por la ciudad para progresar. La App posee un elemento de interacción social, ya que promueve reuniones físicas de los usuarios en distintas ubicaciones de sus poblaciones.</p>	

Fuente: Elaboración propia.

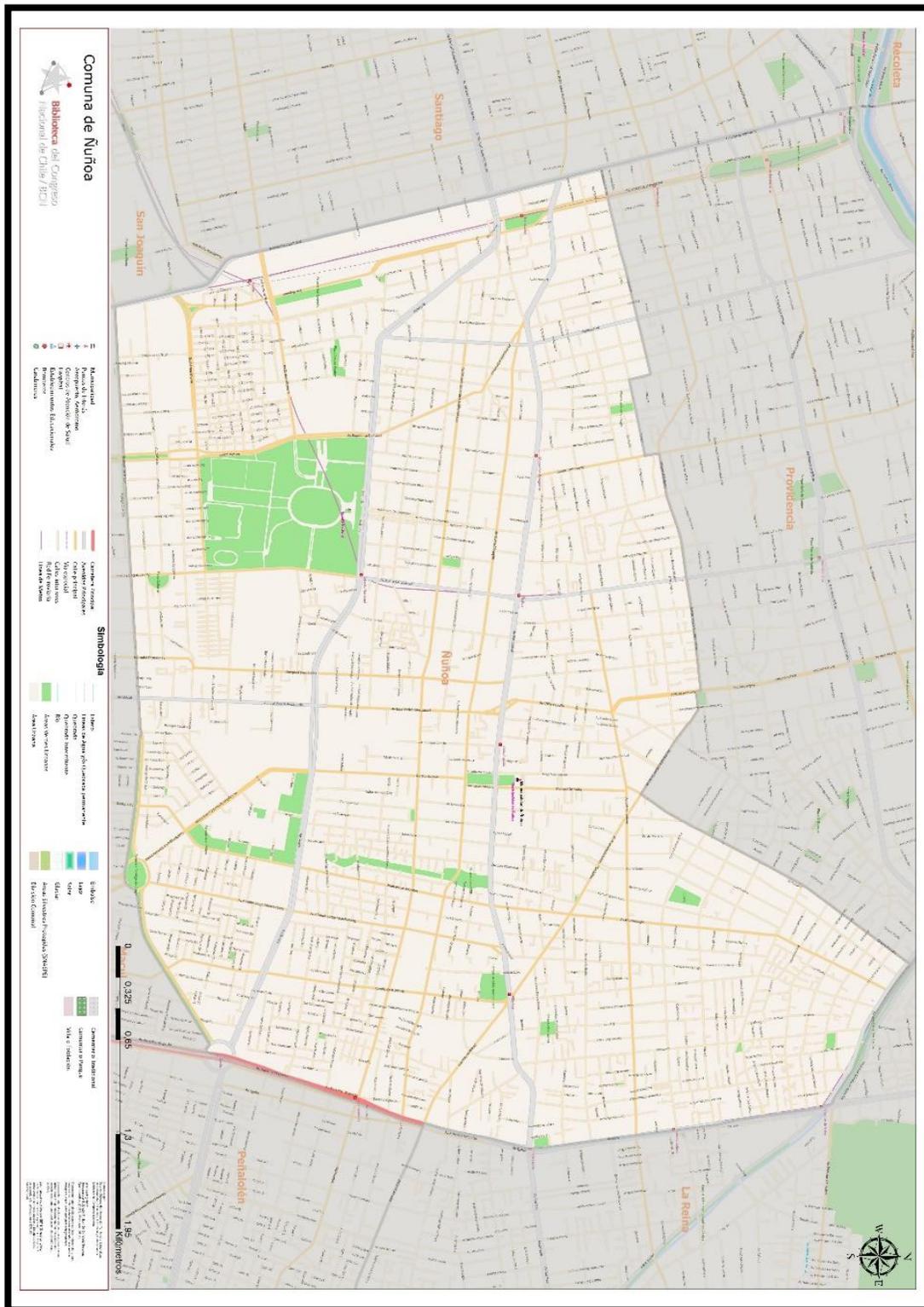
Cartografías

Cartografía N°1: Información territorial y servicios comuna de La Reina



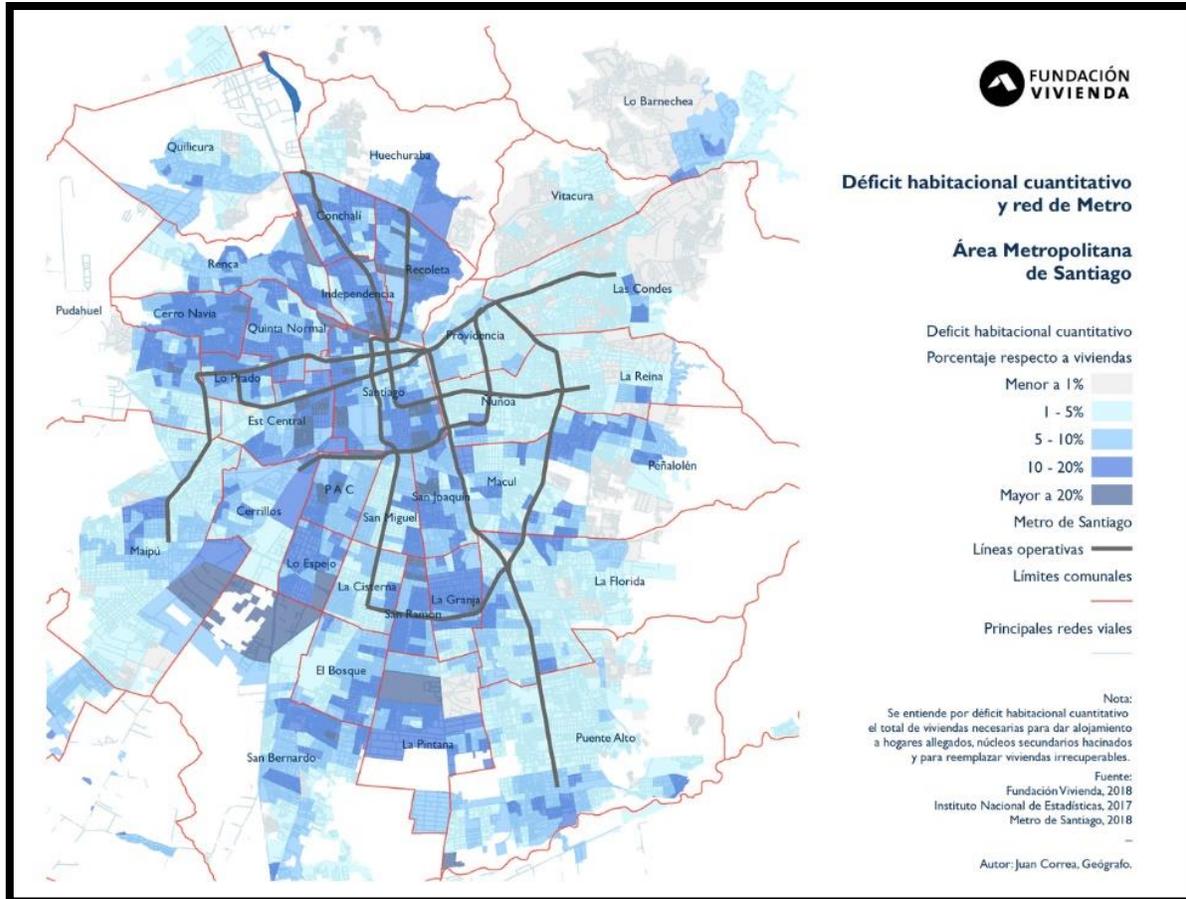
Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2017.

Cartografía N°3: Información territorial y servicios comuna Ñuñoa



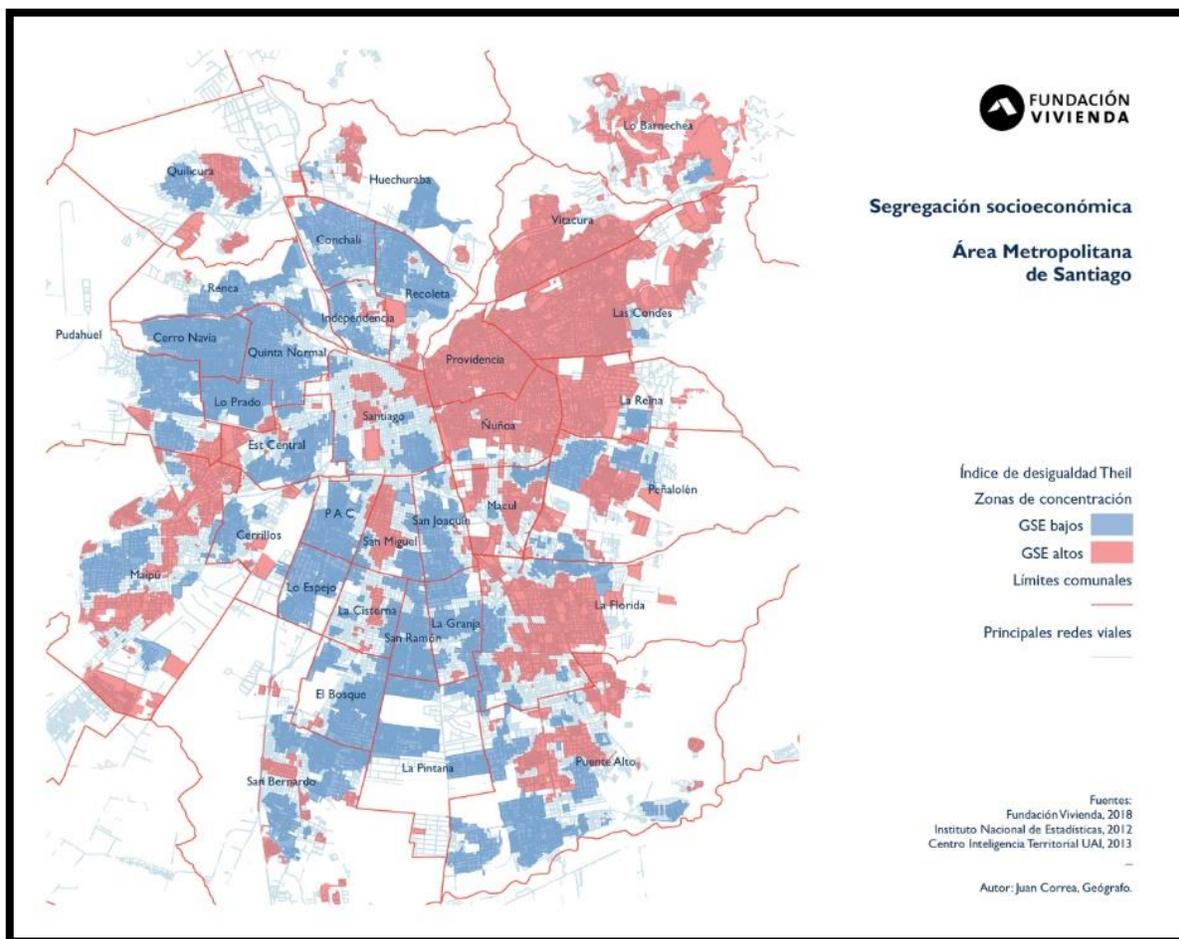
Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2017.

Cartografía N°4: Déficit habitacional cuantitativo y red de metro en la Región Metropolitana



Fuente: Plataforma Arquitectura (2019) en base a Juan Correa (2019).

Cartografía N°5: Segregación socioeconómica en la Región Metropolitana



Fuente: Plataforma Arquitectura (2019) en base a Juan Correa (2019).

Instrumentos

Instrumento N°1: Formulario caracterización movilidad y tecnología.

- 1- Nombre
- 2- Edad
- 3- Género
- 4- Comuna donde vive actualmente (si tiene más de un hogar seleccione el que prefiera)
- 5- Intersección de calles (Ej: Bilbao con Vespucio)
- 6- Qué modo de transporte utilizas para movilizarte cotidianamente? (marca todos los que utilices)

- 7- Mientras te movilizas sol@, cuanto tiempo dirías que utilizas tu Smartphone
- 8- Mientras te movilizas acompañad@, cuanto tiempo dirías que utilizas tu Smartphone
- 9- Para qué utilizas tu Smartphone al movilizarte?
- 10- Qué app utilizas para movilizarte? (ya sea para planificar tu viaje o para movilizarte) si utilizas otra, agrega todas las que utilices en la respuesta.

Instrumento N°2: Pauta taller prácticas de movilidad en jóvenes.

*Armar grupos según quórum (estimado 20 personas), idealmente 4 grupos de 5 p.

Materiales

- Plumones/scriptos de colores
- Post it de colores
- Chinches de colores
- Lana
- Stickers/impresiones de modos de transporte (micros, autos, bicis, peatones)
- Impresión de cartografías de Santiago sector oriente con calles principales
- Grabadora/cámara
- Encuestas físicas.

Actividad N°1: Discusión/Introducción

¿Cómo les ha afectado el estallido social en sus (o las de su núcleo familiar) movilidades cotidianas? (horarios, modos, compañía).

Actividad N°2: Dibujo de trayectos

- En los mismos grupos: primero, piensen en un día que se movilicen bastante durante el día, ya sea solos o acompañados, dibujen de a uno una línea que trace su recorrido diario (incluir ida y vuelta al colegio, si van a juntarse con alguien, a entrenar, etc.)
- Luego, dentro de ese recorrido peguen el stickers que corresponda a sus modos de movilizarse en dichos trayectos ¿por qué prefieres utilizar este modo?
- Al momento de explicar esto al grupo: con quién te movilizas, cómo, en qué, en qué horarios. ¿por qué te movilizas con alguien/solo? ¿Cómo te sientes al viajar de esa forma?

Actividad N°3: Estrategias de movilidad y uso del Smartphone

En sus trayectos diarios; -realizar ejercicio de pensar en qué momento lo utilizan-, cómo se sienten cuando utilizan sus Smartphone.

- ¿En qué momento usan el teléfono?
- ¿Se dan cuenta de que lo utilizan o lo hacen por inercia?
- ¿Para qué lo utilizan?
- ¿Qué app utilizan?

Reflexión:

Luego de la discusión, ¿qué tan importante es para ustedes su teléfono al momento de movilizarse?

- ¿Qué sentimientos tienen al recurrir al teléfono y app en particular, que necesidades sienten que el teléfono les cubre?

Imágenes

Imagen N°1: Insumos talleres N°1 y N°2



Imagen N°2: Insumos Taller N°1 y N°2

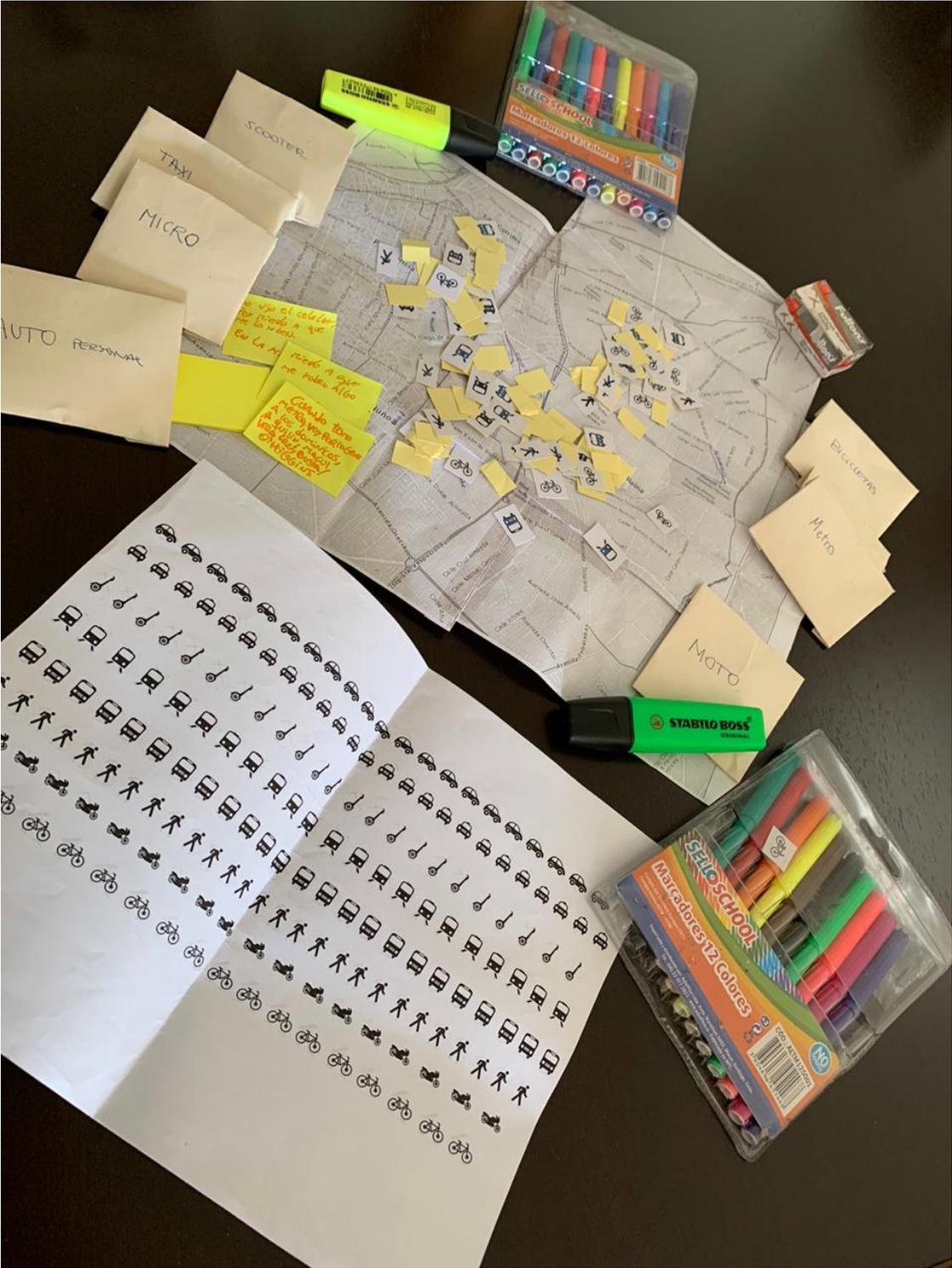


Imagen N°3: Actividad N°1 Talleres N°1 y N°2

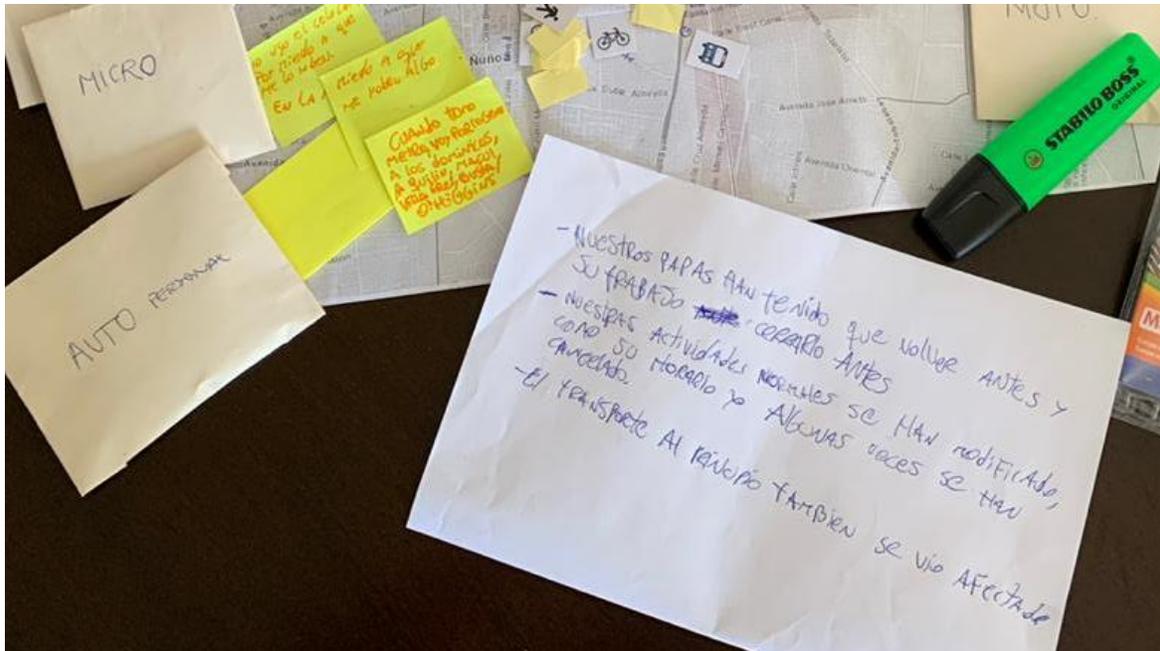


Imagen N°4: Actividad N°1 Talleres N°1 y N°2

