

UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y GEOGRAFÍA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA



**ACCESIBILIDAD EN TIEMPO DE VIAJE POR MODOS DE TRANSPORTE A
ESTABLECIMIENTOS EDUCACIONALES, SEGÚN CONTEXTO SIMCE Y
SOCIOECONÓMICO**

MEMORIA PARA OPTAR AL TÍTULO DE GEÓGRAFO

Tesista:

Consuelo Fernanda Peyrin Fuentes.

Profesor Guía:

Dra. Carolina Alejandra Rojas Quezada.

PhD. Juan Antonio Carrasco Montagna.

Concepción, 2014.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN GENERAL

1.1 Introducción

Si entendemos la Accesibilidad, como cercanía u oportunidad relativa de interacción y contacto entre población y equipamientos (Salado, 2004. cit de Öberg, 1976; Gregory, 1987; Jiang *et al.*, 1999) será inevitable que existan desigualdades espaciales en el acceso geográfico, más aún si “las oportunidades que se presenten para tener una accesibilidad están enfocadas al sistema de transporte y los modos que presenta, a través de los cuales las personas se movilizan y logran tener acceso a diferentes servicios” (Carrasco & Jara, 2009). Esto provocará desigualdades en la población, entre ellas el acceso espacial a la Educación, pues para Moreno (2006) la educación representa un factor básico para reducir las desigualdades y mejorar la calidad de vida de las personas. Sin embargo, la exclusión social es un fenómeno que afecta a la población tanto de países desarrollados como en desarrollo, para el caso latinoamericano, el concepto de exclusión social se relaciona con el consumo de servicios básicos, como la educación (Roca & Rojas, 2002). En Chile, específicamente en la región del Biobío, la distribución espacial de los establecimientos educacionales dan cuenta de grandes inequidades en el territorio, donde las características socio-laborales de las familias se ven relacionadas directamente con el rendimiento de los establecimientos educacionales (Ministerio de Educación, 2010; Oberty, 2007; De La Fuente, 2012) y probablemente con el grado de exclusión social que los caracteriza.

Por otro lado, la dispersión del crecimiento urbano que experimentan diversas ciudades, es uno de los factores determinantes al momento de evaluar la equidad socio-espacial de equipamientos y servicios en el territorio, ya que la población se encuentra distribuida geográficamente de manera desigual, por tanto las personas que no tiene la posibilidad de permanecer en el centro de la ciudad, están obligadas a desplazarse hacia la periferia de la misma. Sabatini & Brain (2008), plantean que la creciente polarización social, se manifiesta en la localización de grupos populares en las periferias, generando para estos un acceso más difícil a equipamientos educativos.

Con el fin de identificar áreas de exclusión socio-espacial, y entender las disparidades geográficas de la accesibilidad a la educación, según distintos modos de transporte y contextos educativos (SIMCE y Socioeconómico), se presenta el caso de estudio la ciudad de Los Ángeles, en específico la zona urbana compuesta por las manzanas censales de la Encuesta Origen Destino (EOD, 2004). Donde el descontrolado crecimiento urbano de la ciudad, ha generado una polarización y segregación del territorio en cuanto a las zonas del centro y la periferia, donde los costos que representa la provisión de servicios, equipamientos e infraestructura son más elevados para las zonas periféricas, pues la población se encuentra a mayores distancias (Azócar *et al.*, 2008). A pesar de presentar una amplia oferta de establecimientos educativos (Schäfer, 2012) y Los Ángeles al igual que Concepción no muestra un patrón determinado de elección/asignación escolar (De La Fuente *et al.*, 2013). Por tanto, se busca identificar los grados de cobertura y las oportunidades de acceso espacial dadas por los diferentes modos de transporte, pues el principal producto del sistema de transporte y de sus modos es la accesibilidad espacial que otorgan a la población (Joly, 1999).

Se propone una metodología basada en el análisis de la accesibilidad en relación a los distintos modos de transporte (público, privado y caminata), donde el cálculo de los tiempos de viaje con propósito educación (a establecimientos públicos y subvencionados) según los tres modos de transporte, serán considerados por el contexto SIMCE y contexto socioeconómico de los establecimientos. De tal manera, se suponen áreas en condiciones de baja, media y alta cobertura de establecimientos, hecho que según Carrasco & Jara (2009) puede determinar si una persona se encuentra o no en estado de exclusión social. Ésta investigación permitirá determinar los factores reales que interfieren al momento de decir a que establecimiento educacional acudir, es decir, que predomina al momento de la exclusión, si los modos de transporte o instrumentos de calidad educativa como el SIMCE o el contexto socioeconómico del establecimiento.