



Imaginarios urbanos y conflictos espaciales en la ciudad de Talca. Una perspectiva desde la movilidad cotidiana

Memoria para optar al Título de Antropólogo Social

Eduardo Valdés de la Fuente

Prof. Claudio Cerda

Talca, abril 2015

La presente investigación se enmarca dentro del proyecto Fondecyt Regular titulado “TRANSFORMACIÓN MATERIAL Y SIMBÓLICA DE LAS PRÁCTICAS DEL TRANSPORTE Y MOVILIDAD COTIDIANA EN UNA CIUDAD CHILENA INTERMEDIA” bajo la dirección del profesor Tomás Errázuriz.

INDICE

Introducción.....	5
Antecedentes	5
<i>Características y problemas de la ciudad actual.....</i>	5
<i>Superando las barreras del transporte: El giro de la movilidad y nuevos paradigmas.....</i>	7
<i>La Movilidad urbana en el debate por el Espacio Público</i>	11
<i>La ciudad intermedia: Características generales para el estudio de la movilidad.....</i>	13
Planteamiento del Problema	16
Objetivos	18
Marco Teórico	18
<i>Representaciones Sociales.....</i>	18
<i>Tensiones y disrupciones agencia-estructura.....</i>	19
<i>Espacios urbanos e imaginarios urbanos</i>	21
<i>La vida cotidiana en movimiento y la calle como su centro.....</i>	24
Marco Metodológico	26
<i>Definición de la Unidad de Estudio</i>	26
<i>Descripción del sujeto de Estudio</i>	27
<i>Diseño muestral.....</i>	28
<i>Técnicas de producción de datos.....</i>	29
Resultados	31
Capítulo 1. La ciudad de Talca y sus transformaciones durante los últimos años: ¿De qué ciudad estamos hablando?	31
<i>¿Por qué vamos para donde vamos? Modernización y reconversión productiva.....</i>	31
<i>La ciudad de Talca: principales características de la Agrópolis del Maule.....</i>	39
<i>Transformación y modernización de la ciudad de Talca.....</i>	44
Capítulo 2. Experiencia de Movilidad y Constitución de Imaginarios Urbanos	57
<i>El viaje cotidiano: dos caras de una ciudad.....</i>	57
<i>Y más temprano que tarde abrirán las anchas carreteras.....</i>	62
<i>Motility: El reino de posibilidades y el potencial de movilidad.....</i>	66
<i>Prácticas de movilidad y representaciones de la ciudad.....</i>	72
<i>Imaginarios urbanos en una intermedia.....</i>	77
Capítulo 3: Disputas espaciales en Talca. De la táctica a la estrategia	87

<i>Disputas y tácticas en el diario transitar</i>	87
<i>¿Cómo se constituyen las estrategias en el espacio vivido de la ciudad?</i>	93
<i>Actores en disputa</i>	96
<i>La ciudad en conflicto y sus consecuencias</i>	99
Conclusiones.....	103
Bibliografía Consultada	107
ANEXOS	112

Introducción

El espacio urbano se va configurando a partir de diversas tensiones entre los actores que en ella se desenvuelven: ya sean organizaciones, movimientos sociales, instituciones de poder y de planificación o individuos, el tejido de la forma urbana surge como resultado de dichas tensiones y contradicciones. Lefebvre (1991) fue uno de los urbanistas que más dio cuenta del fenómeno dialéctico que se dibuja y vuelve a dibujar en el espacio urbano. Pese a ello, gran parte de los estudios urbanos se han contentado con explicar los procesos de la ciudad a partir de esquemas que extraen de otros contextos urbanos y que luego son aplicados sin mayor reflexión, lo cual deja de lado las fuerzas y disputas particulares del contexto que se estudia.

Desde otra arista, los estudios urbanos tradicionales han prestado mayor atención a lo estático, y consideran al movimiento y los flujos como un factor residual. El viaje en la ciudad, cada día más grande y fragmentada, se vio como una caja negra que no aportaba nada nuevo al estudio de la vida urbana. Sin embargo, durante los últimos años varios investigadores han desarrollado una línea de estudio centrada en la movilidad, el transporte y el viaje urbano. Es en esa línea en la que se enmarca esta investigación.

Intentando posicionar a los desplazamientos cotidianos como el eje central de este estudio, la presente investigación busca conocer cómo las personas desarrollan y elaboran ideas, valoraciones y conocimientos sobre su ciudad que les permiten comprender y actuar en ella, en un contexto de intensas transformaciones que tensionan las formas de percibir la vida cotidiana, ya sea a nivel simbólico, como al nivel de las prácticas. De esta manera, esta memoria busca ser un aporte desde la antropología hacia los estudios urbanos, ya no bajo el marco metropolitano, sino que enmarcada en las características particulares de la ciudad de Talca, en tanto centro regional que no responde necesariamente a los rasgos típicos de las grandes ciudades ni a su modelo de modernización/globalización.

Antecedentes

Características y problemas de la ciudad actual

Cuando reflexionamos en torno a la vertiginosa actividad que presenta la vida en las ciudades, un buen punto de partida es poner atención a las transformaciones que ha presentado el territorio urbano durante las últimas décadas. Tales rasgos son de carácter más o menos general, por lo que corresponde comenzar describiéndolos para dar inicio a este estudio.

La ciudad actual se ha caracterizado por un proceso de crecimiento y expansión territorial sin precedentes durante los últimos años. Si bien, esto no es nada nuevo y se enmarca dentro de lo que Soja llamó *La tercera revolución urbana* en el marco histórico del proceso de consolidación y expansión del capitalismo (Soja, 1996), no podemos negar que durante los últimos treinta años las ciudades han agudizado sus cambios. El aumento poblacional que presentan las grandes ciudades, sumado a la integración por parte de la metrópolis a pequeños poblados o villas aledañas dentro de la actividad productiva, las conurbaciones y las grandes distancias que deben recorrer sus habitantes, entre otras, son los rasgos que hoy en día fácilmente saltan a la luz al enfrentarnos al fenómeno urbano. La ciudad que observaron los urbanistas de Chicago durante la primera mitad del siglo XX ha sufrido serias modificaciones a causa de los procesos de globalización, el modelo económico y el desarrollo de la tecnología de la información, presentando una ciudad dinámica, en incansable movimiento, con límites difusos y cuya expansión parece no tener fin. Harvey(1977), atento a lo que ocurría, adjudica al mercado la pérdida del control del espacio urbano, dentro de lo que él mismo llamó *la solución espacial* en la cual el capital busca reorganizar el este espacio, a fin de eludir las crisis y dejar espacios para la acumulación. Esta desorganización provoca una *“ciudad fragmentada en el ámbito social, en el económico y en el funcional, organizada en áreas urbanas que tienden hacia la homogeneidad interna, con contundentes rupturas entre ellas incluso en la continuidad espacial construida”* (Miralles y Cebollada, 2003: 10). De este modo, al conformarse unidades territoriales homogéneas, algunas de estas unidades son privilegiadas por sobre otras, lo que produce el elemento común, a saber: la desigualdad territorial. En palabras de Gutiérrez (2010):

“A escala global, se observa una tendencia a la concentración espacial, en las grandes ciudades...En términos sociales, aumentan las desigualdades y se consolidan procesos de fragmentación, caracterizados por la coexistencia territorial disociada de la convivencia social de grupos con diferentes niveles socioeconómicos y culturales” (Ibid: 2).

Ante estas características se vuelve problemático el tema de cómo los habitantes de la ciudad pueden acceder a ella, especialmente para aquellos que viven en los sectores más segregados, los cuales, por regla general, poseen menor oferta de servicios (salud, educación, etc.), y el acceso al transporte público es menor que en las zonas céntricas. Estudios que abordan dicha problemática los podemos encontrar en Avellaneda, 2011; Lazo, 2008; Gutiérrez, 2010; Jouffe, 2010; entre otros.

En el estado actual de las cosas, el transporte se vuelve uno de los ejes centrales para el funcionamiento de la ciudad y, al mismo tiempo, los problemas asociados a esta necesidad cobran aún mayor relevancia. El principal hecho que justifica tal giro en el enfoque es que ahora, el espacio vital no es el espacio social, por lo que la vida cotidiana ya no se desarrolla en el espacio de la proximidad. Si seguimos a Lefebvre (Op. Cit) quien agudamente notó lo que comenzaba a gestarse, fue certero en dar cuenta de que ya no bastaba con estudiar la estabilidad, sino que era preciso centrarse en el movimiento y los flujos, por lo que el transporte se torna una pieza fundamental tanto en los estudios urbanos, como también en el análisis espacial.

Las ciencias sociales ya hace algunos años han tratado el problema de la movilidad, sin embargo, generalmente lo han hecho asociado a la planificación urbana, la economía, los estudios demográficos o macro-sociales, por lo que la definición de dicho concepto estuvo siempre subsumida en los estudios de transporte urbano. Pese a ello, durante los últimos años se han abierto líneas de investigación que han enriquecido este concepto desde las ciencias sociales, integrando en él la voz de los actores que se desplazan, sus condiciones de movilidad y las formas en cómo su vida cotidiana se van constituyendo a partir de sus desplazamientos (Lazo, op. cit). A continuación, haremos un breve repaso sobre las ideas en torno a la movilidad y los factores que la conforman, con el fin de llegar a una definición más útil para los que se propone la presente investigación.

Superando las barreras del transporte: el giro de la movilidad y nuevos paradigmas.

El primer paso que debemos dar para desarrollar con mayor precisión un concepto útil de movilidad es separarla de la idea de transporte. Si bien, ambas están asociadas, el transporte se refiere particularmente al medio que las personas utilizan para desplazarse de un punto A a uno B. En cambio, la movilidad tiene que ver con las ideas y prácticas que los sujetos poseen en sus desplazamientos. Este cambio de enfoque es fundamental

ya que implica un cambio tanto en el sujeto como en el objeto de estudio (Avellaneda & Lazo, 2011) .Dicho de otro modo, el transporte se ocupa del componente material de la movilidad, mientras que la movilidad, como algo que se expresa en el transporte (Gutiérrez, Op. Cit).

Los estudios que dieron el puntapié inicial a las nuevas formas de entender y estudiar los desplazamientos dentro de las complejas sociedades actuales fueron las investigaciones de John Urry y Mimi Sheller. Tales investigadores postularon que las ciencias sociales se habían dedicado a investigar gran parte de los fenómenos de las sociedades contemporáneas, sin embargo el fenómeno del viaje fue concebido como una caja negra, la cual no otorgaba datos relevantes a la investigación social o bien, estaba supeditada a otro tipo de factores -principalmente el ingreso económico- (Sheller & Urry, 2006). En consecuencia, plantearon la crítica acerca de la naturaleza estática con que las ciencias sociales han estimado a su objeto de estudio, en tanto entes fijos y ubicables en un espacio determinado. Por lo tanto, el nuevo giro que los autores llaman *mobility turn* intenta: a) superar la mirada estática frente a los fenómenos sociales; b) superar la dicotomía de los estudios de transporte y de investigación social y c) ir más allá de la mirada sedentarista de las ciencias sociales, bajo la idea de que la sociedad está inserta en una compleja red de flujos y movimientos constantes donde influyen factores tecnológicos, materiales, virtuales, etc. (Ibid).

Otro elemento a destacar de lo que constituye “el nuevo paradigma de la movilidad” es su interés por dar cuenta de que la movilidad no es sólo material o corporal, sino que además, están insertos objetos, tecnologías y softwares que permiten, coordinan y organizan los constantes y múltiples flujos de información, vehículos y objetos que se trasladan desde un lugar a otro (Hannam, Sheller, & Urry, 2006).En la actualidad, los softwares de navegación satelitales, smartphones, las redes wireless, etc. posibilitan a un niño chileno recorrer las calles de París, al mismo tiempo que permiten el tráfico de inmensas toneladas de materias primas que exportan los países del tercer mundo a las grandes potencias de la Unión Europea, Asia y Norteamérica. El punto clave para los autores es que ya no solo se asume la movilidad como los desplazamientos de personas en un cierto espacio físico, sino que además existe una movilidad virtual que es pieza clave de la movilidad física, que se organiza en torno a nodos dentro de la compleja red y que permite o constriñe la movilidad de objetos y actores (Íbid).

Otro aporte interesante a la construcción teórico-metodológica sobre la movilidad son las ideas de Kaufmann, quien se centró en estudiar el potencial de movilidad o *Motility*, la cual se define en cómo un individuo o grupo toma posesión del reino de posibilidades para moverse y desarrolla con ellas, sus proyectos personales o colectivos. En tal proceso, intervienen factores externos como el acceso a ciertos bienes y tecnologías, conocimientos adquiridos, habilidades, entre otros (Kaufmann & Flamm, 2006). Así, el potencial de movilidad se puede comprender como un capital, en el sentido Bourdieu, el cual varía de persona en persona y donde la acumulación de conocimiento a partir de la experiencia de viaje y el manejo de tecnologías de comunicación e información (ICT) son relevantes para orientar las capacidades de desplazamientos que poseen los sujetos. *“Motility is at the service of actors’ aspirations and projects, and constitutes a form of capital that can be mobilised in order to realice and link them together”* (Ibid:18).

Avellaneda por otra parte, define la movilidad como: “Conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes tienen que hacer por motivos laborales, formativos, sanitarios, sociales, culturales o de ocio o por cualquier otro” (Avellaneda, 2007). Si posicionamos esta idea dentro de la cotidianidad, tenemos que además se realizan habitualmente, con una periodicidad que no supere la frecuencia semanal, para desarrollar actividades también cotidianas (Ibid).

Ahora bien, volviendo al punto en que estábamos, podemos observar que existen varias investigaciones que aportan elementos interesantes a la idea de movilidad, algunas se centran en las prácticas que realizan los individuos frente a los problemas de transporte público, como el estudio de caso de la ciudades de Lima y Santiago (Avellaneda y Lazo, Op.cit; Jouffe y Lazo, Op.cit) asociado preferentemente a la segregación socio-espacial, la marginalidad y las zonas periféricas. Si bien se conviene en que es importante ir desarrollado las potencialidades del concepto de movilidad desde una perspectiva que ponga en primer plano al sujeto, sus conclusiones no nos dan luces acerca de una apuesta teórico-conceptual acorde a sus intenciones iniciales. Gutiérrez, en cambio, nos ofrece una mayor profundidad sobre los alcances del concepto. La movilidad debe ser entendida como una práctica social de viaje y por tratarse de una práctica implica los siguientes aspectos: a) que se enmarca dentro de un territorio, b) que implica una frecuencia de realización y c) que implica reiteración de comportamientos que definen un patrón en un contexto socio-espacial(Gutiérrez, 2009). De tal modo, es algo que se

estudia a través de los viajes, pero no se agota en ellos, razón por la cual supera al estudio del transporte.

La apuesta por desarrollar un concepto de movilidad de vasto alcance debe integrar los conocimientos, valores, deseos e intereses, necesidades, constricciones materiales y capacidades que los agentes deben sopesar al momento de realizar sus desplazamientos. En resumen, la nueva propuesta del concepto de movilidad puede quedar mejor expresada en el esquema de la figura 1.

Las líneas conceptuales expuestas anteriormente dan cabida a considerar el concepto de movilidad como un factor fundamental, no solo en la forma en la que se orientan y organizan las ciudades (Cebollada, 2006), sino también la forma en la que las personas y grupos sociales observan, conocen y vivencian la ciudad en la que se inscriben sus desplazamientos. Asumido esto, no es descabellado pensar que las ciudades trascienden los límites materiales que configuran en el espacio urbano y que, por otro lado, existen distintas ideas sobre qué o cómo es la ciudad, las cuales no están exentas de conflictos entre los diversos modos de vida e intereses de sus habitantes. El apartado siguiente pretende desarrollar ese debate, centrando su atención en el tema de la movilidad en relación con la construcción y definición del espacio público.

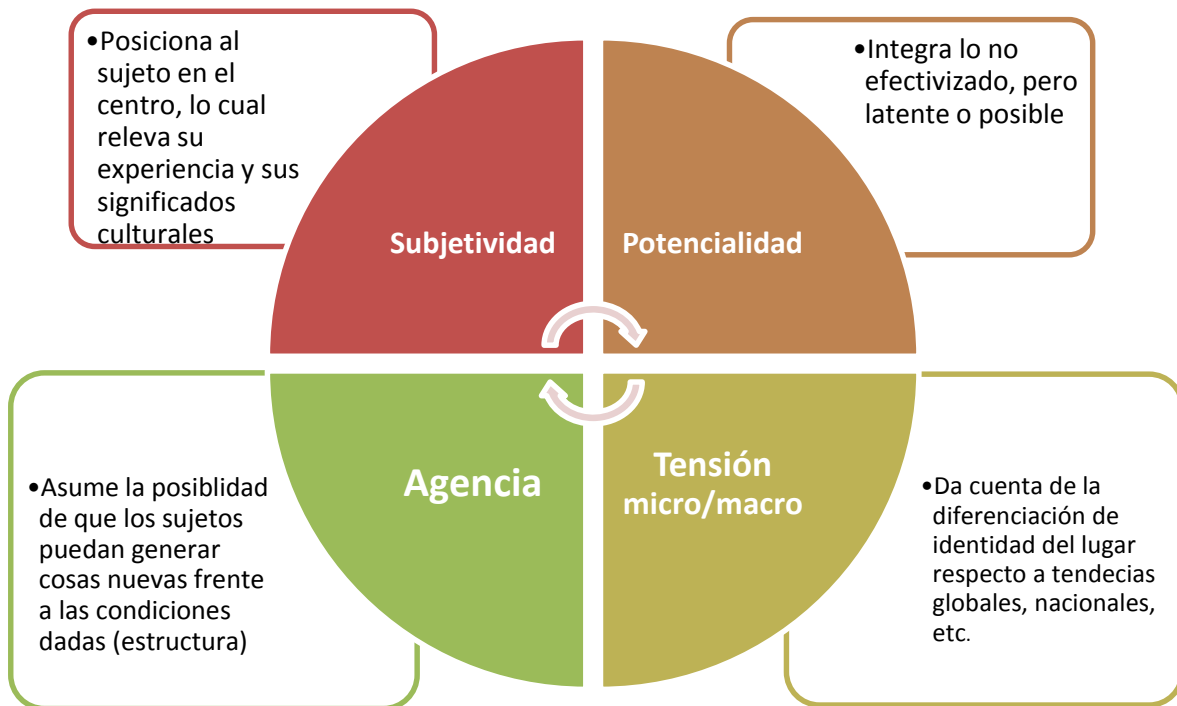


Fig. 1: Esquemización sobre los lineamientos de la movilidad (Gutiérrez, 2010)

La Movilidad urbana en el debate por el Espacio Público

El espacio público puede definirse de manera simple como el lugar donde ocurren los hechos de la esfera pública, ámbito en el que se desarrolla la opinión pública en el marco de las sociedades democráticas, mientras que el espacio privado es el espacio en el interior del cual se tratan asuntos privados, que rara vez se proyectan sobre el espacio público. (Augé, sin año). Por otra parte, podemos ver autores que han relacionado el espacio público y particularmente, la construcción dicho espacio, con las clases o los grupos dominantes (Harvey, 2000) (Sennett, 1991) como una forma de materializar el dominio cultural en tanto territorio y formas de convivencia que se materializan en un espacio determinado para las relaciones sociales.

Sin embargo, y bajo las profundas transformaciones que sufre la ciudad actual que ya revisamos en el comienzo de este capítulo, algunos autores plantearon el fin del espacio público, en relación con la privatización e individuación de la vida cotidiana, la preferencia por espacios semi-privados como los condominios enrejados, o semi-públicos como los mall, que han ido colonizando el espacio público otrora utilizado por las personas para transitar, jugar, reunirse, etc. Augé nos señala en ese sentido que el espacio público se está constituyendo mayoritariamente por no-lugares (Augé, 1992). Aunque no podemos negar la ocurrencia de estos hechos, nos parece aún anticipado declarar el fin del espacio público, más aún en un contexto en el que la modernización se manifiesta de manera desigual y fragmentada (Castells, 1999), más aún, en un contexto alejado de la gran ciudad, sus conexiones y sus intensos flujos de capital e información.

Desde la perspectiva de la movilidad, la principal crítica que se esgrime ante el fin del espacio público es su estrecha mirada en relación con los elementos lo constituyen. Para los estudios urbanos, el espacio público se conforma en lugares de encuentro y reunión, lugares fijos como el café, el teatro o la sede del partido político (Errázuriz, 2012), manteniendo el enfoque sedentarista de las ciencias sociales, un enfoque estático y, como ya vimos, poco fructífero para abarcar los complejos flujos y relaciones que se dan en la sociedad actual. En esa línea, Jensen (2009) diferenció entre estudios urbanos que centraban su mirada en los *enclaves* (lugares fijos y delimitados) y *armatures* (canales de infraestructura y espacios de tránsito). En el mismo sentido, para las miradas tradicionales, la calle, entendida como *armature*, vendría siendo solo un lugar de paso, un medio entre dos puntos que no genera una atención particular (similar idea de *caja negra*) planteada por Urry, en el apartado anterior).

Se hace necesario, por lo tanto, abandonar las ideas estáticas y posicionar a la calle como un lugar central en la comprensión del espacio público, debido a que es en este espacio, donde diversos individuos, objetos e ideas se enfrentan y encuentran diariamente. La naturaleza de los encuentros que ocurren en la calle o en la vía pública construye el espacio público por el mero hecho de basarse en las leyes de la copresencia (Delgado, 2007). Es durante los viajes cotidianos, desplegados en las calles, donde las personas deben salir de su esfera privada y necesariamente confrontarse con el resto de la ciudad, donde se tensionan identidades y valoraciones del yo y de los demás, configurando percepciones y valoraciones tanto del espacio físico por donde se mueven, como también del resto de las personas que nos rodean durante nuestro tránsito.

La aseveración anterior lleva a sostener que el espacio público ya no solo se produce a partir de los sitios de encuentro, entendidos como enclaves, sino que también es producido por los (des)encuentros acontecidos en el diario pasar. Ante esto, es posible aseverar que quienes caminan por la ciudad, quienes conducen un vehículo, esperan largas jornadas el transporte público y andan en bicicleta, conforman una idea de espacio público que las miradas tradicionales no consideraron (Errázuriz, Op.cit.) El estudio de Muñoz es claro sobre la idea de que el transporte público reviste en la noción de “público” una doble dimensión: por una parte, es público porque supone el hecho de encuentros no planificados y con desconocidos, por otra, está enmarcado en una gestión y planificación externa a los deseos y disposiciones de los individuos y frente a las cuales las personas se someten (Muñoz, 2013).

En el mismo sentido los estudios de movilidad nos hablan de que existen diversas formas de concebir el espacio público a partir del principal modo de transporte utilizado. Para (Mattioli, In press), las personas que prefieren el transporte público gozan de compartir la diversidad de encuentros durante los viajes y se sienten menos incómodos en grandes aglomeraciones, mientras que los automovilistas no acostumbran a relacionarse demasiado con la diversidad social o con las multitudes.

Para los estudios de movilidad, es fundamental comprender el espacio público en movimiento, superando la noción de una suma de espacios físicos (Remesar & Ricart, 2009) fijos y delimitados. En esa línea, los aportes de Néstor García Canclini durante los años 90 fueron muy relevantes en tanto aportes metodológicos para abarcar el fenómeno de la movilidad y la comprensión de la ciudad, como también para posicionar al viaje

urbano como el principal articulador de imágenes, identidades y percepciones del espacio urbano (García Canclini, Rosas, & Castellanos, 1996).

La ciudad intermedia: Características generales para el estudio de la movilidad.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, el fenómeno de la movilidad genera relaciones tanto entre los individuos de una ciudad como con el espacio físico en el que estos se despliegan. En esa misma línea, la configuración de la ciudad y sus características particulares son factores a tener en cuenta si se busca un acercamiento más preciso a la realidad que se desea estudiar. Por ello, para el presente estudio se deben considerar algunos aspectos de la discusión sobre la ciudad intermedia, ya que este tipo de contextos urbanos no presentan las mismas características de la metrópoli.

Como es posible imaginarse, la mayor parte de los estudios sobre movilidad urbana están centrados en las grandes ciudades de los países del mundo. Sin ir más lejos, la mayor parte de los textos aquí citados se enfocan en los problemas de segregación social asociados a la movilidad urbana en ciudades como Santiago, Lima (Avellaneda y Lazo, Op.cit.), Buenos Aires (Gutiérrez, Op.cit.), Barcelona (Remesar y Ricart, Op.cit.), solo por nombrar algunas. Sin embargo, esto no quiere decir que las transformaciones urbanas de la actualidad sean patrimonio exclusivo de las metrópolis, de hecho, las ciudades de menor tamaño también están expuestas a los procesos de gran escala, pero presentan características distintas a las de las capitales. Bajo esa idea, hay que observar qué sucede con el fenómeno de la movilidad en ciudades de menor tamaño, con tal de hacer confluír a actores locales con las transformaciones que ocurren a nivel más general.

Primero que todo, para definir a la ciudad intermedia no basta con pensar en los rasgos estadísticos y poblacionales de una ciudad, lo que generalmente ha provocado definiciones algo ambiguas y poco aplicables a las distintas realidades nacionales o regionales. Por ejemplo, pensar una ciudad intermedia en EE.UU (200 mil -500 mil hab.) es muy distinto a pensarla en Pakistán (25 mil -100 mil hab.), donde además existen grandes diferencias sociales y culturales (Bellet & Llop, 1999). Los factores que deben ser considerados, en cambio, son los que se asocian a las influencias que tiene con áreas colindantes o *hinterlands*, funciones como centro regional, servicios públicos y privados, la existencia de una red vial que conecte a las zonas de influencia. Además, se constituyen como polos de crecimiento regional asociados a intenciones de descentralización por parte de los gobiernos nacionales. No obstante, su desarrollo en América Latina se basa

sobre todo, en un “libre juego de fuerzas” por lo que son importantes factores como la mano de obra calificada y barata, la producción orientada a la exportación y un crecimiento rápido de la población (Mertins, 2000).

Para el caso de Chile, existen algunos estudios que han tocado el tema de la ciudad intermedia, principalmente sobre capitales regionales como Puerto Montt y La Serena, de los cuales podemos destacar que:

- Ha existido un fuerte proceso de inmigración no solo rural, sino que también desde otras ciudades del país, asociado a necesidades habitacionales.
- El centro inicia un declive demográfico, sin embargo densifica su actividad comercial.
- Presencia embrionaria de un modelo fragmentario de ciudad y de gentrificación. (Varela, 2006)

En relación con esto, el estudio de Gerardo Azócar sobre la ciudad de Chillán también nos habla de que los cambios en el uso de suelo desde los años 80 hasta la fecha, el cual se ha orientado en la misma dirección: *“El desarrollo urbano de Chillán ha privilegiado [...] un continuo proceso de extensión de su superficie urbana construida, inclusive fuera de los límites urbanos, en desmedro de la densificación de zonas urbanas consolidadas y el centro histórico”* (Azócar et al, 2003:90).

Respecto de la ciudad de Talca, también podemos observar una tendencia similar a las ciudades anteriormente mencionadas, en relación con el crecimiento y el uso del suelo urbano.

Particularmente sobre los transportes, la encuesta origen-destino es útil para observar el panorama de movilidad en dicha ciudad. A continuación se puede ver la distribución de viajes en vehículos motorizados y no motorizados. Aunque los datos son del año 2003, es posible observar algunas tendencias y contrastarlas con otros estudios más recientes.

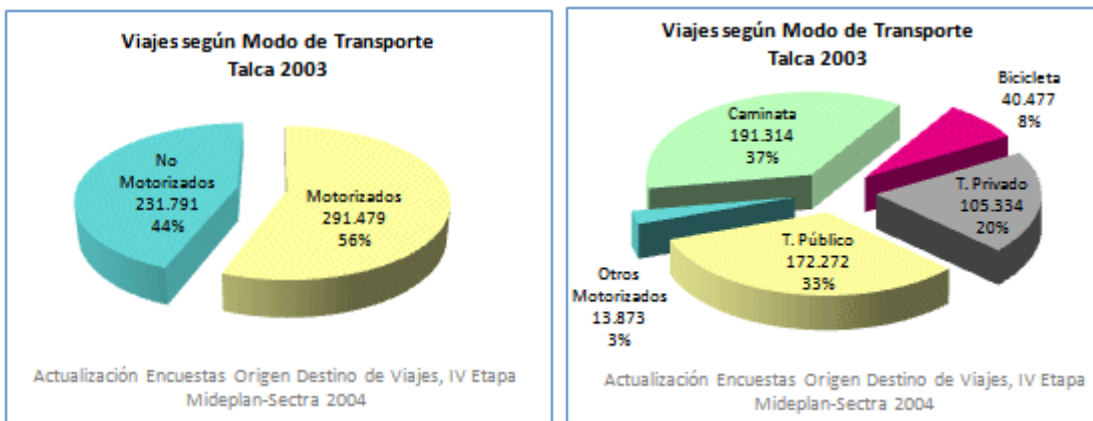


Fig. 2. Viajes Según modo de Transporte. Fuente: Encuesta Origen-destino Talca 2004

Si bien durante el 2003 la EOD nos muestra que existe una fuerte presencia de viajes no motorizados, en el quinquenio 2006-2011, la región del Maule (cuya capital es Talca) presentó la mayor expansión del parque vehicular del país, con un crecimiento promedio anual de un 9,7% (INE, 2012).

En relación a los viajes en la capital regional, estos se han multiplicado durante el tramo 1996-2006, pasando de 38.000 a 87.000 en un día y privilegiándose los vehículos motorizados, principalmente el transporte privado, con un aumento del 26% al 31%. (ELCI, 2009). A lo anterior podemos sumarle las transformaciones de infraestructura vial que se han estado desarrollando durante los últimos años, particularmente el ensanchamiento de arterias principales, la construcción de nuevos pasos sobre nivel y una avenida de circunvalación que permite a la ciudad contactar sus diversas entradas con la Ruta 5 sur. Tales proyectos pretenden estar terminados para el año 2015 (MOP, 2006)(Rojas, 2011).

Otro rasgo particular de la región es que pese al gran crecimiento del parque de vehículos motorizados, sus dos ciudades más importantes, a saber, Curicó y Talca presentan los más altos porcentajes de uso de bicicleta en proporción al total de viajes en la ciudades de Chile. Según la Encuesta origen-destino, en la ciudad de Curicó el 12% de los viajes totales se realizan en bicicleta, mientras que en Talca corresponden al 8% (SECTRA, 2004). Es claro que con el crecimiento del parque de vehículos motorizados han ido en disminuyendo los viajes a pie y en bicicleta, sin embargo, en la ciudad aún es posible observar gran cantidad de trabajadores, jóvenes y adultos mayores movilizarse en medios no motorizados.

Como puede apreciarse, tanto la región del Maule como la ciudad de Talca presentan algunos rasgos de ciudad intermedia, aunque al mismo tiempo poseen ciertas particularidades, como ya vimos en el párrafo anterior. Es por estos rasgos particulares que se hace interesante desarrollar un estudio centrado en la movilidad y los transportes en Talca, que nos ofrezca luces sobre las transformaciones que se han generado desde la perspectiva de los propios actores que experimentan dichos cambios y por otro, que no siga los esquemas metropolitanos.

Planteamiento del problema

De acuerdo con lo señalado en el apartado anterior, los estudios sobre movilidad urbana han mostrado la tendencia que, en primer lugar, han centrado su enfoque en los datos macroeconómicos o estadísticos (Rodríguez, 2007; Herrera: 2007; De Mattos et al: 2007) y en segundo lugar, han puesto la mirada en los fenómenos y problemas de las grandes ciudades del planeta¹, generándose ciudades 'paradigmáticas' en cuanto sus formas de dispersión urbana, que se han replicado sin mayor reflexión en otras realidades (Salcedo & Dear, 2012).

Con respecto al primer punto, no se pretende contraponer los datos del nivel macro-sociales, con los centrados en las experiencias individuales, sino que es más importante saber desarrollar estudios que complementen ambos niveles de análisis. De esta forma, se pretende contrastar lo que plantea la literatura revisada anteriormente con información de primera mano desarrollada a partir de la propia cotidianeidad de las personas que experimentan la ciudad en cada uno de sus días y viajes. A su vez, parece interesante poder observar cómo se conjugan las problemáticas de los sujetos a partir de su posición estructural, con el desarrollo de estrategias para solventar tales problemas y la visión particular que desarrollan de la ciudad que les toca vivenciar. Los estudios urbanos se han definido siempre a partir de esta distinción micro-macro, Sin embargo, la investigación de la ciudad debe ser capaz de superar tales barreras, aglutinar ambas miradas y pasar de un discurso a otro, como lo plantearon Soja y Lefebvre en su momento. Particularmente, el presente trabajo busca enfocarse en los relatos de los propios individuos y cómo ellos entienden y experimentan los cambios en el espacio vivido,

¹La mayor parte de las escuelas de estudios urbanos han desarrollado esquemas teóricos asociados a formación y dispersión de ciudades particulares, ya sean en Manchester, Chicago, Los Ángeles, etc. En cualquier caso, siempre desde una metrópoli independiente del tiempo histórico.

evitando caer en la trampa metodológica de solo centrarse en *walking the city* y no *surveying the city*, si aplicamos la metáfora planteada por Ethington y Meeker(2002).

Por otra parte, y en relación con el segundo punto, la pregunta por la ciudad intermedia se vuelve problemática en los estudios urbanos: ¿esta definición nos es verdaderamente útil? ¿Es aplicable a la ciudad de Talca? ¿No es acaso una conceptualización ad-hoc para definir un punto entre la vida rural y la metrópoli? Preguntas que saltan a la vista cuando nos internamos en esta área de estudio, debido a que las investigaciones se han caracterizado por desarrollar modelos o esquemas que pretenden ser aplicables a todas las realidades urbanas, independientemente del país o región donde que se encuentren, sin poner atención a sus rasgos productivos y morfológicos particulares. Muchas veces se habla sobre el modelo de expansión de Chicago o de Los Ángeles para generalizar procesos urbanos de modernización y globalización, sin embargo, no siempre su aplicación corresponde ni da cuenta de la realidad de las ciudades que se estudian (Salcedo y Dear, Op. Cit). De esta forma, no se debe caer en el determinismo de asumir que las ciudades se transforman siguiendo un solo patrón, sino que se constituyen por una serie de procesos que en su mayoría, son poco lineales y fragmentados. Clasificar a priori si tal ciudad corresponde a la ciudad intermedia o al esquema de Chicago o de Pekín es cerrar posibilidades al conocimiento de una realidad urbana dialéctica, donde participan distintos actores que disputan, influyen, organizan y se toman el espacio de la ciudad.

Si volvemos a la ciudad de Talca y al problema de la movilidad, cabe señalar que durante los últimos años los viajes han aumentado y se ha instalado nueva infraestructura que ha modificado el panorama de traslados dentro y fuera de la ciudad. En ese sentido, si se asume la importancia relativa que tiene la capital regional como eje, surgen preguntas acerca de cómo se van desdibujando los límites de la ciudad:¿la ciudad termina en el límite comunal? ¿En la mancha urbana? Aquí yace la importancia de la movilidad, ya que nos permite desarrollar una idea menos estrecha de la ciudad, integrando en ella los flujos de personas que, aunque no viven dentro de la comuna, viajan diariamente a realizar sus actividades cotidianas, desarrollando formas particulares de percibir y vivir la ciudad.

A partir de lo ya señalado en los párrafos anteriores cabe preguntarse lo siguiente: **¿Qué imaginarios urbanos constituyen los habitantes de Talca, a partir de las últimas transformaciones de la ciudad en el plano de la movilidad cotidiana?**

Al intentar responder a esta pregunta se pretende centrar la mirada no sólo de los propios habitantes de la ciudad, sino que además de las personas que si bien, no residen en Talca, la ciudad se constituye para ellos como el centro articulador de su vida y sus viajes cotidianos. Mediante la realización de tal ejercicio se asume que la ciudad no sólo es un espacio fijo y establecido, sino que también se compone a partir de los complejos flujos de personas, objetos e información que caracteriza a la sociedad de hoy (Sheller y Urry, Op.cit.).

Objetivos

Objetivo General:

- Conocer los imaginarios urbanos que constituyen los habitantes de Talca, a partir de las últimas transformaciones de la ciudad en el plano de la movilidad cotidiana.

Objetivos específicos:

- Caracterizar las principales transformaciones urbanas de la ciudad de Talca de los últimos 10 años en relación a la movilidad cotidiana de sus habitantes.
- Caracterizar el vínculo entre representaciones sociales y prácticas de viaje de los habitantes de Talca en su experiencia de movilidad cotidiana.
- Identificar factores que tensionen la vida cotidiana en la ciudad de Talca, considerando el marco de las transformaciones urbanas de los últimos 10 años.

Marco Teórico

Representaciones Sociales

Al centrarnos en investigar las representaciones sociales que las personas poseen acerca de la ciudad en la que viven y se desarrollan, lo primero que se debe hacer es delimitar tal concepto. Así entendemos que las representaciones sociales son construcciones simbólicas que se crean y recrean durante las interacciones sociales son definidas como maneras específicas de comprender y comunicar la realidad. Por otro lado, determinan relaciones entre los sujetos y a la vez son determinadas también por ellos durante sus interacciones (Rizo, 2006).

En ese mismo sentido, Moscovici explica que las representaciones sociales son “un conjunto de conceptos, declaraciones y explicaciones originadas en la vida cotidiana y en el curso de las comunicaciones interindividuales, que equivalen en nuestra sociedad a los mitos y sistemas de creencias de las sociedades tradicionales; puede incluso afirmarse que son la versión contemporánea del sentido común” (Moscovici, 1981). Posteriormente y tomando las ideas de este autor, las representaciones sociales fueron definidas como un sistema de referencia que permite volver lógico y coherente el mundo para los sujetos, organizando y jerarquizando los hechos y las relaciones que existen entre ellos. Estas no son un mero reflejo del exterior, sino que se configuran como una construcción de sentido y significados a lo que representa, son de carácter colectivo, proporcionan conocimiento práctico y compartido, adquirido a través de experiencias comunes, la educación y la comunicación social (Martinić, 2006). Las representaciones son ideas que poseen una lógica y un lenguaje propio que permite ordenar en distintos aspectos la experiencia de los sujetos y para este autor poseen tres dimensiones centrales:

- a) Contenido informacional: distinciones cognitivas y de conceptos para interpretar y dar sentido a la realidad.
- b) Orden Interno: estructura de relaciones de sentido que organizan internamente a las categorías.
- c) Ética-Normativa: valoración que califica las distinciones y relaciones que las componen.

Las representaciones sociales se componen de diversas fuentes, del bagaje cultural de la sociedad, de prácticas sociales y diversas formas de comunicación social, como los medios de comunicación, actividades económicas, etc. Siguiendo esta idea, no es descabellado pensar que la experiencia de movilidad urbana también influye en la construcción de las representaciones sociales, en tanto esquemas de comprensión y ordenamiento de la realidad. El conocimiento adquirido durante los viajes permite trazar con mayor eficacia, la imagen que se tiene del espacio por el que nos movemos y las valoraciones que desarrollamos sobre quienes nos rodean. Tales imágenes funcionan como una hoja de ruta para facilitar nuestros encuentros con la contingencia de la ciudad.

Tensiones y disrupciones agencia-estructura

La apuesta conceptual anteriormente presentada parece ser un buen marco para observar y analizar el objeto de estudio, pero pareciera que estas definiciones nos conducen a una mirada un tanto determinista y lineal sobre el traspaso y la utilización de las representaciones por parte de los individuos y grupos humanos. Si bien ciertas representaciones se generan y reproducen en un grupo social con determinadas características -materiales y simbólicas- y que estas a su vez articulan ciertas formas comunes de comprender la realidad, no es posible aceptar, ni tampoco asegurar que los sujetos las asuman y las reproduzcan de una manera incuestionable. Es por ello que hace falta integrar a esta definición elementos que den cuenta de la agencia de los individuos. Con agencia nos referiremos laxamente a la capacidad que tienen los individuos o grupos para cuestionar, transformar y utilizar favorablemente lo que ya está dado. Asimismo, no solo importa las formas en las que los sujetos ven y comprenden la realidad, sino que también cabe preguntarse cómo se apropian de ellas y las utilizan para su propio beneficio.

De Certeau ofrece bastantes claves en ese sentido, ya que integra este tipo de ideas en su estudio sobre las *artes de hacer* (caminar, cocinar, hablar, etc.)(De Certeau, 2000). Un primer elemento que propone el autor en dicho estudio, es que los sujetos son capaces de eludir y transformar las disciplinas y el orden impuesto por los dispositivos de poder, de tal manera que pueden utilizar astucias furtivas que les permiten abrir espacios originales y de creación (Ibid). De este modo, es importante asumir la idea de que las personas son capaces de discernir conscientemente frente a lo establecido, ya sea en cuanto a normas de disciplina y control, valores, ideas compartidas por los grupos, etc. El *escamoteo*, por ejemplo, nos habla de cierto tipo de jugadas astutas que llevan a cabo los individuos para tomar ventaja de una situación particular y que se encuentran, al límite de lo permitido. La *apropiación*, por otra parte, es también una hábil forma mediante la cual ciertos grupos sociales re-significan valores o tendencias impuestos por las élites. Ambas ideas se enmarcan en lo que el autor llama *tácticas*, definidas como acciones calculadas que no buscan más que aprovecharse de una situación desfavorable y volverla favorable y que, a diferencia de la estrategia, no buscan constituirse ni disputar el poder, sino que más bien son esporádicas y creativas frente a una situación desventajosa (Ibid).

Ahora bien, existen muchas actividades en las que los actores aplican este esquema, siguiendo al autor, tenemos que: "*Habitar, circular, hablar, leer, caminar o cocinar, todas*

estas actividades parecen corresponder a las características de astucias y sorpresas..."(Ibid:46). Por lo tanto, se asocian a las tácticas.

El punto central aquí es comprender que la principal crítica al concepto de representación social es que no alcanza a dar cuenta de las *tácticas* de los urbanitas en su diario vivir, o bien, que poseen un rol pasivo ante la configuración de imágenes de nuestra experiencia, ya que mayoritariamente se las ha definido más como formas de ver y comprender, que como formas de actuar (Muñoz, Op.cit.). A fin de superar tal falencia, se acuña el concepto de *imaginario* el cual es considerado como un esquema de representaciones, que se reestructuran y dan como resultado determinados comportamientos (Ibid). Si el esquema de las representaciones sociales está orientado fundamentalmente a la reproducción, el de imaginario nos conduce hacia la idea de la producción y la acción creativa que tomamos de De Certeau en párrafos anteriores. Ahora bien, esto no quiere decir que el imaginario esté por sobre la representación social, sino que más bien poseen funciones distintas: *"Mientras que la representación social permite describir la percepción que los sujetos tienen de ciertas ideas u objetos, los imaginarios permiten comprender los modos en que las representaciones se articulan entre sí, configurando relatos consistentes respecto de la experiencia"* (Ibid:18).

Lo anterior es importante porque tiene implicancias para los estudios sobre la ciudad, puesto que pone en tensión² la relación que existe entre el espacio urbano delimitado y construido (entendido como una estructura) y el despliegue creativo que tienen las personas que la habitan y la recorren. De esta manera, podemos argumentar que producto de estas acciones creativas, escamoteos o apropiaciones, los habitantes de las ciudades constituyen de manera diferenciada el espacio en el que se desenvuelven, al mismo tiempo que desarrollan imágenes propias para leerlos y organizarlos simbólicamente.

Espacios urbanos e imaginarios urbanos

Acerca de la relación entre los sujetos y la ciudad, si seguimos a De Certeau, podemos afirmar que la ciudad construida, en gran medida, orienta y organiza la forma en la que se realizan los desplazamientos, se accede a los servicios, o bien, si se quiere ir más allá, se

² Cabe señalar, que la idea de tensión no es valorada en este diseño, vale decir no se considera positiva ni negativamente, sino que solo se quiere evidenciar como un fenómeno que altera las formas tradicionales y, respecto del cual las personas no pueden evadirse, percibiéndolas de manera diferenciada.

articulan las relaciones sociales, aunque no es totalmente cierto que todos los individuos que integran la trama urbana se apegan a tal estructura. De hecho, constantemente la están eludiendo, como ya fue expuesto. El espacio de la ciudad se produce en una constante serie de tensiones donde intervienen distintos actores que delimitan, transforman y se apropian de este y actúan en él de manera individual o colectiva. En ese sentido, se asume la postura de la producción dialéctica espacio, desde una tríada de elementos: lo percibido, lo concebido y lo vivido (Lefebvre, Op. Cit.)

En relación al primero de los elementos, el espacio percibido se comprende a partir de las prácticas espaciales que se generan en una sociedad determinada. Se llama espacio percibido porque está a la vista para el investigador y se puede medir y cuantificar. Por otro lado, está el espacio concebido que se entiende como las representaciones que subyacen a tales prácticas. Estas no se encuentran a simple vista y se debe acceder a ellas a través del conocimiento de la experiencia y el discurso de los individuos. En este nivel está lo que definimos en el apartado anterior. El autor también integró en este espacio a la ideología, el discurso oficial y la planificación de expertos, arquitectos y urbanistas (Ibid). Finalmente está lo vivido, último componente de la tríada, que es el conjunto de espacios de representación de los actores sociales en el espacio (Hiernaux-Nicolas, 2004).

De manera similar, Greene adoptó el esquema de la siguiente forma: en primera instancia, como una red compleja de relaciones y tensiones en constante pugna. En segundo, en tanto imaginario, es decir, como formas de percibir e intervenir la realidad, en una lucha de tensiones entre Estado, mercado, empresas de construcción de sentido (instituciones religiosas, educativas, etc.)(Greene, 2008). Y Finalmente, en tercera como la idea de ciudad como un entorno constructivo que dota de sentido a la vida de las personas.

Castoriadis por su parte, quien acuña el concepto de imaginario, sostiene que las ideas y representaciones siempre surgen desde un imaginario existente e instituido, sin embargo en la acción misma interviene la propia imaginación y creatividad de los individuos, lo cual puede producir y hasta instituir un imaginario radical que cuestione el establecido (Castoriadis, 1993). Aunque con énfasis distinto, se quiere destacar el concepto de imaginario, permite conectar las ideas tanto de Moscovici como de De Certeau ya que, como lo entiende Castriadis, los imaginarios no solo remiten la repetición, sino también a la creación a partir de la *Imaginación Radical* de los actores (Ibid).

Si se asume tal postura, es fundamental comprender que tanto el espacio urbano como el imaginario urbano se interrelacionan y se determinan en un doble juego de influjos en el que se integran relaciones de poder, saberes, prácticas cotidianas, acciones creativas, etc. “*De lo imaginario, la ciudad material toma un sinfín de elementos con los que levanta sus construcciones; de lo material, lo imaginario adquiere la densidad suficiente para deslizarse reformularse, resignificarse y proyectarse*” (Greene: 2008: 9).

La sentencia anterior puede ligarse con la idea de *trialectica del espacio urbano* que Edward Soja plantea, siguiendo la postura Lefebvriana, donde un *primer espacio*, es entendido como un complejo de prácticas espaciales materializadas que se pueden medir y cartografiar; un *segundo espacio* asociado a un campo mental o ideal, comprendido en imágenes, pensamientos y representaciones; y un *tercer espacio [Thirdspace]* que se configura entre esta determinación mutua del primer y segundo espacio, definido como “*espacio vivido, un lugar simultáneamente real e imaginario, actual y virtual, lugar de experiencia y agencia estructuradas, individuales y colectivas*” (Soja, 2008: 40). Para una mayor comprensión, el planteamiento conceptual de Soja lo podemos esquematizar de la forma expuesta en la figura 3.

Para el caso de esta investigación, se comprenderá como primer espacio, el nivel de las prácticas de viaje (modos de viaje, rutas, trayectos, infraestructura vial, vehículos, etc.), el segundo espacio será el de los imaginarios urbanos (Mapas mentales, identificación con el espacio, interacciones sociales y percepciones de los viajeros, entre otros.) y el tercer espacio como un lugar de tensiones y contradicciones entre las prácticas, los discursos y las ideas, en el contexto de una ciudad que presenta varias disputas territoriales producto de las transformaciones ocurridas durante los últimos años (Letelier & Boyco, 2011).



Fig. 3. Esquematación de la propuesta de Soja. Elaborado a Partir de Soja (2006).

La vida cotidiana en movimiento y la calle como su centro.

A diferencia de las propuestas que centran el estudio de la ciudad en las formas y dimensiones materiales de ésta, en esta investigación se pretende fijar la mirada en aquellos espacios y tiempos que discurren entre los lugares que frecuentan los viandantes. En ese sentido, podría señalarse que gran parte del estudio centra su mirada en el concepto de *no-lugar* de Marc Augé, definido por oposición a los *lugares*, los cuales tienen la característica de proporcionar elementos, identitarios, relacionales o históricos a los individuos. Si seguimos esa línea, el proceso que el autor llama *sobremodernidad* provoca la generación de no-lugares (autopistas, supermercados, centros, cadenas de hoteles, etc.), en desmedro del proceso ocurrido durante modernidad donde se institucionalizaron los lugares o espacios donde se crea lo social orgánico (Augé, Op.cit.). Si bien, esta distinción parece ser útil, cabe señalar que aquí no sólo se van a considerar los no-lugares, sino que también los lugares. Es más, tal oposición nos hace

cuestionarnos si efectivamente los no-lugares son sitios en los que se no pueda construir una identidad que de sentido a la comprensión de la ciudad. Actualmente, lugares como centros comerciales, grandes cadenas de supermercados y de restaurantes de comida rápida se han ido integrando al diario vivir de muchas personas, no sólo en Chile, sino que a nivel global. Por tanto, estos no-lugares estarían generando una identificación distinta de la que nos planteó el autor, aunque no por ello menos relevante. Si anteriormente la identificación social con el espacio pasó por la relevancia cultural o histórica que tuvieron los lugares, actualmente los espacios de consumo han ido hegemonizando la vida de las personas, provocando otro tipo de identificación, más individual, pero no menos significativa.

Lo central aquí es comprender que los no-lugares no necesariamente son lugares de tránsito, carreteras, estaciones, ni tampoco quedarnos con la idea de que la ciudad se compone únicamente de sitios estáticos de significación simbólica o social, sino que gran parte de las representaciones de ella están constituidas por trayectorias, recorridos, intersecciones, en fin, lo inestable. Por tanto, son ambas esferas las que participan en la constitución de la ciudad que experimentan las personas.

En razón de esto, se busca re-posicionar a la calle como la instancia central para comprender la vida cotidiana. Lefebvre fue claro en este punto: *“La calle representa, en nuestra sociedad, a la vida cotidiana [...] No es nada más que el lugar de paso, de interferencias, de circulación y de comunicación. Es, pues, todo o casi todo: el microcosmos de la modernidad”* (Lefebvre, 1978: 94). En esa misma línea, Giannini expresa que lo cotidiano se erige a través de una topografía y una cronología. La calle es el centro de la topografía y a través de ella vamos a nuestros lugares rutinarios. Es en la calle donde se vive el diario *pasar* entre nuestra casa y el lugar de trabajo o estudio. Propone una ambigüedad en la idea de pasar, que significa tanto acontecimiento (lo que ocurre, lo que se instala y rompe lo rutinario) y a la vez significa lo que fluye, la transitoriedad (Giannini, 2004). Asimismo, traza a través del esquema de la topografía cotidiana: Domicilio→Calle→Trabajo→Calle→Domicilio, la *rutina*, concepto que proviene de ruta, la cual se vivencia en la calle. Finalmente la centralidad que tiene la calle para este autor, consiste en que este lugar no sólo comunica a los individuos entre dos puntos, sino también comunica entre sí, a las personas que transitan en ella, bajo encuentros ocasionales y al mismo tiempo representa el límite de lo cotidiano ante la posibilidad de

romper con lo rutinario y el status quo. Es a la vez un medio de comunicación espacial y un territorio abierto donde todo puede pasar (Ibid).

Es dentro de ese marco en que este estudio se posiciona, con la idea de que el espacio público está construido por complejos flujos y desplazamientos por la calle, en busca de lugares de reunión y de trabajo, ocio, etc. Y en este complejo proceso, los habitantes, que se mueven, planean, pasean y recorren la calle, constituyen representaciones e imaginarios de cómo es la ciudad en la que viven y cómo son el resto de los viandantes ante quienes se enfrentan, ignoran o acompañan en sus diarios viajes cotidianos.

Marco Metodológico

Definición de la Unidad de Estudio

La unidad de estudio será la ciudad de Talca, capital de la Región del Maule, ciudad alrededor de 238.817 habitantes, según datos del año 2010 (MINVU, 2010) y un parque total de vehículos de 244.369 lo que corresponde a un 6,7% de total nacional (INE, Op.cit.). Se seguirá la zonificación utilizada en la realización de la encuesta Origen-Destino del año 2003 (SECTRA, Op.cit.), la cual organizó la ciudad en 6 zonas para su aplicación. Sin embargo, se agregará a este criterio algunos sectores periféricos de la comuna no considerados por la encuesta. Por ejemplo, la zona de Colín Sur, sector habitacional relativamente nuevo que la encuesta, por su año de realización, no alcanzó considerar. Además, su importancia relativa recae en la gran cantidad de flujos vehiculares que se han estado realizando durante los últimos años hacia el centro de la ciudad, atravesando el sector sur poniente.

La importancia de estudiar la ciudad de Talca desde la movilidad es que hasta hace pocos años atrás presentaba una forma bastante particular en sus desplazamientos que la diferenciaban del modelo metropolitano, pero que se ha visto interrumpida con el intenso y repentino advenimiento de los automóviles particulares. Por otra parte, sus dimensiones espaciales, pequeñas en relación a la capital, nos permiten conocer una experiencia de viaje diferente, a las que han realizado los estudios enfocados en Santiago.

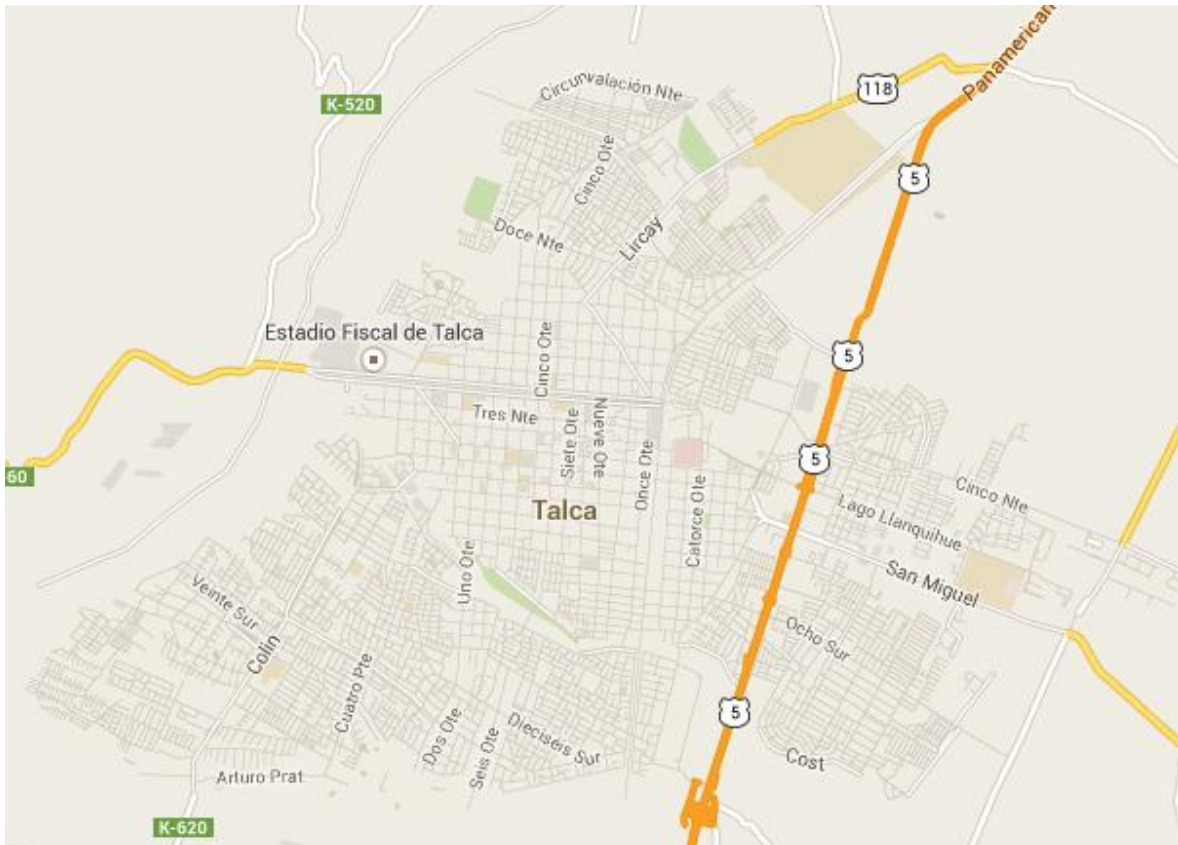


Fig. 4. Plano de la ciudad de Talca. Fuente: Google Maps (2014)

Descripción del sujeto de Estudio

El sujeto de estudio de la investigación en curso serán personas que realicen sus viajes cotidianos hacia la ciudad de Talca y dentro de ésta. Se priorizarán personas mayores de 18 años y que lleven viviendo en la ciudad al menos 10 años. Como se expuso anteriormente, es importante señalar que no es necesario que todas las personas a entrevistar residan dentro de la ciudad. Tomar las experiencias de personas que residan fuera de la comuna, nos abre una vía para conocer los flujos y relaciones que existen entre las comunas vecinas que circundan la capital regional. Sin embargo, es necesario hacer ciertas consideraciones. Debido a que es importante para el estudio que los sujetos a entrevistar den cuenta de cómo ha cambiado el panorama de la movilidad urbana dentro y fuera de la ciudad, se hace relevante el hecho que residan o se relacionen con ella, al menos, hace 10 años. Si bien, el alcance de este estudio no es de carácter diacrónico, parece interesante comparar los cambios que han ocurrido durante los últimos años con

respecto a los medios de transporte utilizados, los cambios en la estructura vial, y los patrones residenciales en los distintos sectores de Talca.

Diseño muestral

Debido al carácter cualitativo de la investigación, el tipo de muestreo que se utilizará será un muestreo no probabilístico, puesto que en este tipo de estudios no existen reglas que determinen la cantidad de casos del tamaño muestral. Lo importante, es que la selección de la muestra responda a las necesidades del estudio, de tal forma que esté en concordancia con las variables que se van a considerar. De igual manera, la selección de los casos debe representar lo más fielmente posible la totalidad de casos del universo, asumiendo que cada uno de ellos debe considerarse como representante de un grupo o un sector de determinadas características que sirvan al estudio y eventualmente otorgue datos relevantes (Canales, 2006). Siguiendo esa idea el muestreo será estratificado y por cuotas, asumiendo que éstas deben ser lo más representativas posibles.

El principio por el cual se logra la representatividad en este tipo de diseños muestrales es el principio de saturación dónde el agotamiento de información, está dada en el momento en que la agregación de más información ya no reporta nuevos datos.

La selección de las cuotas se construye a partir del cruce de dos tipos de variables: En primer lugar, referida al modo principal de viaje³ y en segundo, a partir del sector de la ciudad en la que se reside. Las zonas están construidas a partir de la zonificación realizada por la Encuesta Origen Destino de 2004⁴. Aunque con menos especificidad acorde a los límites sectoriales de la ciudad. Además, para esta investigación se integrarán individuos que cumplan con el requisito de vivir fuera de Talca. Las cuotas, por tanto quedarían expuestas de la siguiente forma.

	Fuera de Talca	Sector Norte	Sector Sur-poniente	Centro	Sector oriente	Total
Bicicleta	0	2	1	0	2	5
Automóvil	1	1	3	0	2	7

3 Cabe señalar que las categorías son deben entenderse como tipos ideales, sino que es muy probable que los entrevistados tengan más de un modo de viaje. No obstante, se considerará el de mayor uso.

4 En pos de generar cuotas que abarquen de manera más amplia las zonas de Talca, se unieron las zonas sur-oriente y Nor-oriente, al igual que se consideró al centro en forma más amplia como un solo sector.

Transporte público	3	2	3	1	2	11
Caminantes	0	0	0	2	0	2
Total	4	5	7	3	6	25

Tabla N°1 Definición de la muestra. Fuente: Elaboración Propia

En la muestra se considerarán un total de 11 hombres y 14 mujeres, de tal manera de representar la proporción en el estudio. Al mismo tiempo se considerará al menos un quinto del total tanto para personas jóvenes (menos de 30 años) y de tercera edad (sobre los 60 años), con el objetivo de observar diferencias en la experiencia de viaje de acuerdo a la edad. De esta forma, podemos repartir de manera proporcional las 25 entrevistas que se realizarán durante este estudio⁵, junto con generar una versión más amplia de la ciudad que no sólo incluya la comuna o la mancha urbana, sino que también esté conformada por personas que pasan gran parte de su vida cotidiana en Talca, aunque no necesariamente pernocten ahí.

La intención principal en la selección de los casos está orientada fundamentalmente a poder representar las condiciones de movilidad que existen en un determinado sector de la ciudad, en relación tanto al género y edad, como también al modo de viaje preferentemente utilizado.

Técnicas de producción de datos

Atendiendo a que esta investigación se propone estudiar de cerca las imágenes de la ciudad en función de las prácticas de movilidad cotidiana de los talquinos, la técnica de producción de datos será la entrevista semi-estructurada, pues permite indagar en la subjetividad del entrevistado, al tiempo de orientar la entrevista en busca de la información precisa que se quiere recabar, en este caso, en relación a la movilidad cotidiana en la ciudad. La ventaja que posee este tipo de entrevista es que permite acceder a un nivel de profundidad suficiente con el entrevistado, pero particularmente sobre el tema de la entrevista.

La “historia de viaje”, es una buena herramienta metodológica acorde a la investigación. Consiste en una entrevista semi-estructurada constituida por 3 momentos principales: un

⁵ Dicho número de entrevistas está justificado a partir de las necesidades del Fondecyt en el que se enmarca este proyecto y también por necesidades económicas y de gestión implicadas en la producción de datos.

momento pre-viaje, donde se indaga sobre la planificación del viaje, identificando factores personales, familiares y vecinales; un segundo momento que busca identificar los elementos relevantes durante el viaje mismo, como el trayecto, la experiencia de viaje, el tipo de transporte, el tránsito, etc.; y un tercer momento en el que se buscan identificar los elementos en relación a los motivos del viaje y las actividades por las cuáles se viaja (Gutiérrez, Op.Cit).

Sumado a lo anterior, parte de la metodología de la entrevista incluirá el trazado de recorridos sobre un mapa de la ciudad, con el objetivo de que el entrevistado pueda *espacializar* en el papel sus prácticas y representaciones sobre el viaje y la ciudad. De esta forma, conseguimos un mejor entendimiento de la relación individuo-ciudad, siendo capaces de observar ahí mismo los flujos y sectores más relevantes para cada entrevistado.

En segundo lugar, se utilizará la revisión de fuentes secundarias, atendiendo al primer objetivo de la investigación, el cual consiste describir las transformaciones de la ciudad durante los últimos 10 años, lo cual será utilizado como marco de referencia para comprender la experiencia de viaje en la ciudad.

Técnicas de Análisis

La técnica a utilizar será el análisis estructural de discurso de acuerdo a los imaginarios sociales que se buscan investigar, lo que nos permite indagar sobre los principios simbólicos que organizan y jerarquizan el discurso de los actores. La ventaja que nos ofrece este tipo de análisis es que nos permite descubrir las principales categorías que los sujetos expresan en sus discursos, para posteriormente organizarlas y jerarquizarlas a partir de relaciones semánticas dentro de tales discursos. Este análisis se contrastará con la cartografía del viaje cotidiano de cada caso, la cuál será trazada durante la entrevista, con ayuda del mapa de la ciudad, bajo la idea de poder comparar las visiones y percepciones particulares de la experiencia de viaje, con los trayectos cotidianos, los lugares frecuentados y las prácticas de viaje.

Para esta investigación en particular, el análisis se centrará en cómo se construye el imaginario de la ciudades, desde la experiencia de viaje cotidiano, referida particularmente a lo relacionado con las prácticas: medios de transporte utilizados, trayectos que se realizan, infraestructura necesaria y con los imaginarios: las percepciones y valoraciones de tal experiencia en relación a la ciudad que se vive y que

cambia, observando además las contradicciones, tensiones y que existen entre el nivel espacial y el de las ideas y discursos.

Resultados

Capítulo 1. La ciudad de Talca y sus transformaciones durante los últimos años: ¿De qué ciudad estamos hablando?

¿Por qué vamos para donde vamos? Modernización y reconversión productiva.

Sin duda alguna, la sociedad en la que hoy vivimos ha presentado notables diferencias al compararla con la de hace tan sólo algunas décadas atrás. Los procesos de modernización/globalización nos han calado profundamente y aunque exista una gran parte de la población que se oponga a la dirección del camino trazado, no es posible eludir las consecuencias de semejantes transformaciones. Entendemos que tal modernización tiene, en una de sus manos, la capacidad de deconstruir y desintegrar realidades, mientras que en la otra un inmenso arsenal para producir nuevas formas de vida. Un potencial de creación de mundos impensables para los individuos que nos precedieron. Lo expresado, crea una vorágine de renovaciones, transformaciones y revoluciones que con un ritmo casi histérico, definen y reescriben el mundo en que hoy nos encontramos. Las certidumbres del pasado se resquebrajan y la memoria se transforma en una ventana cada vez más estrecha que difícilmente nos deja ver los resabios de lo ya olvidado, de lo que fue para la sociedad moderna. La moda y las tendencias, los productos y las ideas se vuelven caducos en una cultura en la que parece desarrollarse un culto a lo desechable. Berman expresó esta vocación de la sociedad moderna con una frase de Marx: Vivir en un mundo moderno es formar un mundo de desintegración y renovación, de lucha y contradicción. Es ser parte de un universo frenético en el que *todo lo sólido se desvanece en el aire* (Berman, 2007)

Así observamos que la vieja ciudad comienza a heder y crepitar ante los ojos perplejos de nuestros abuelos y padres, mientras la economía neoliberal desdibuja su forma de dominio como un fantasma: la producción industrial se desmonta de su anclaje físico y circunscribe el trabajo más allá de las barreras nacionales, asunto que requiere la conformación de una red que conecte cada eslabón de la cadena productiva a alta

velocidad y que propicie el libre flujo de personas, capitales, productos e ideas desde y hacia cualquier punto del planeta.

El panorama nos impulsa a todos, querámoslo o no, a vivir más rápido e intensamente, mayores son los estímulos que percibimos a diario, más importante aún es la velocidad de nuestros desplazamientos, de nuestro trabajo y productividad. Las telecomunicaciones nos bombardean de información, y pese a que tenemos mayor acceso al conocimiento del mundo, el costo de la consolidación de esta red global de flujos e información ha provocado que a menudo, se fracture el vínculo con lo territorial, con nuestros lugares y nuestro origen. Bajo esa idea, en la sociedad moderna las ciudades empiezan a quebrantar su relación con su espacio más inmediato. Las grandes capitales centran sus ojos en el exterior, donde están los principales centros económicos del mundo, dando la espalda a su territorio más cercano lo que provoca desequilibrios en sus periferias y áreas de influencia. Junto con ello, el poder local abre paso a la vinculación y dependencia con los grandes nodos globales, produciendo que el espacio comience a redefinirse más en pos de los flujos de capitales, información e influencia (Castells, 1999).

La modernización es un proceso de proporciones inimaginables, claro está. Pero lo que nos convoca aquí es intentar descifrar en qué forma se ha manifestado el fenómeno, intentando comprender cuáles han sido las principales transformaciones de nuestra área de estudio, específicamente la ciudad de Talca. Para ello, luego del breve repaso a algunos aspectos generales de la modernidad y modernización global, pasaremos a definir con mayor claridad qué rasgos de este proceso se hacen más notables en la capital maulina. Para ello, realizaremos la comparación entre dos modelos de modernización y discutiremos acerca de cuál se ajusta mejor al proceso que se experimenta en este territorio.

En primer lugar, tomaremos el esquema que Manuel Castells nos presenta en “La era de la información”, libro en el cual explica los procesos que comienzan a consolidarse a fines del siglo pasado, especialmente en lo relativo a la preponderancia de la información y la tecnología. Para este autor, a partir de la ampliación y consolidación de la red global de flujos, promovida por el avance de la tecnología y las telecomunicaciones, las dinámicas clásicas observadas entre el centro y la periferia, lo local y lo global, lo nacional e internacional, comienza a presentar algunos rasgos nuevos.

Con la consolidación de grandes centros o nodos globales y la construcción de una infraestructura que sostiene los flujos internacionales con gran rapidez, se produce el efecto en que estos centros al integrarse en la red, dislocan su vínculo con los sus territorios aledaños pasando a cumplir estos últimos “una función cada vez más subordinada: a veces llegan a perder toda su importancia o incluso se vuelven disfuncionales” (Castells, 1999: 415). Esto no implica que la localidad desaparezca, sino que se conecta con sectores más dinámicos en la red de flujos. Por otro lado, el fenómeno de la internacionalización de la cadena productiva provoca que la inserción de las regiones a la red global ocurra de manera desigual: Ejemplos de comunidades que se insertan a la fuerza en la carretera invisible de los flujos internacionales, al convertirse en sedes de montaje de productos que multinacionales escogen, de acuerdo a las ventajas comparativas que presentan (valor de la mano de obra, poca regularización estatal, etc.) Las líneas de montaje de artículos de alta tecnología, diseñados en los nodos de punta ubicados en California y Tokio, requieren de una gran masa de mano de obra no calificada, que puede ser encontrada con facilidad en muchos países del tercer mundo. La distancia no es un problema para la sociedad informacional, mientras que permita mayor ganancia.

De este modo tenemos dos notables fenómenos: a) Una conexión por parte de los centros urbanos dentro de la red global, versus una desconexión territorial y b) Una inserción desigual en esta red de flujos lo que provoca aún mayores diferencias entre ciudades, pueblos y comunidades en un determinado país. Para el autor, la conformación de la ciudad global es un proceso en el cual “los centros de producción y consumo de servicios avanzados y sus sociedades locales auxiliares se conectan e una red global de flujos de información, mientras que restan importancia a las conexiones con sus entornos territoriales” (Ibid: 416).

La consecuencia de esto en términos urbanos, son un devenir hacia la constitución de megaciudades, metrópolis que presentan grandes flujos de capital, funciones de gestión y articulación económica global, polos de atracción para las personas de su área de influencia. Lo que se traduciría en una explosión demográfica y urbana (Ibid).

El siguiente esquema nos expresa con mayor claridad el planteamiento de este autor.

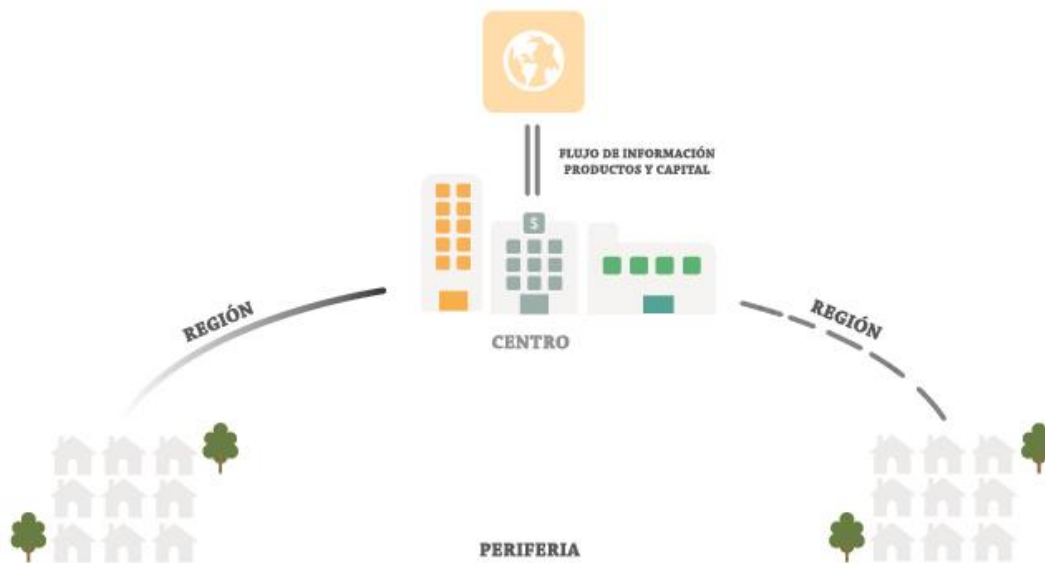


Fig. 5 Esquema del modelo metropolitano de modernización. Fuente: Elaboración propia

Bajo este esquema entonces ¿en qué se estaría convirtiendo Talca? Podemos aceptar que ha presentado un crecimiento demográfico considerable durante los últimos años, no obstante sería descabellado pensar que es una megaciudad o que esté cerca de serlo. ¿Es acaso una pequeña metrópoli? ¿Una ciudad intermedia? Ante tal pregunta, se hace necesario revisar otros autores que permitan diferenciar algunos puntos de la propuesta de Castells y permitan otorgar algunos elementos clave para la clasificación de ciudades de acuerdo a sus procesos de modernización y globalización regionales y particulares. Para ello se expondrá un segundo esquema, propuesto por Canales y Canales (2013).

En primer término, es importante señalar que los autores no niegan que el proceso de modernización estipulado más arriba no esté ocurriendo, sino que más bien plantean que no es el único. Por tanto, dicho esquema no estaría dando cuenta de todas las formas que puede tomar la modernización global, más bien sólo la que presentan las grandes ciudades. Bajo esa línea, plantean que la modernización mayoritaria que se estaría fraguando en el país, responde a dinámicas productivas distintas de las que ocurren en las metrópolis internacionales y que el modelo metropolitano de modernización productiva tan sólo sería una cara de la moneda (Canales y Canales, 2013). En cambio, la forma que ha tomado esta condición en las ciudades de mediano tamaño presenta otro tipo de rasgos que vale la pena tener en cuenta.

Plantean que existen dos patrones de modernización: el primero, que ya vimos, es aplicable a las grandes ciudades de Chile y el mundo, siendo un patrón de modernización clásico o a la europea (metropolitano) con el gran ejemplo en Santiago. El segundo patrón, no menos moderno, no estaría basado en el desarrollo de la técnica y la industria manufacturera a escala mundial, sino que basado en la extracción y la exportación de recursos naturales. Serían actividades primarias como la pesca, la minería, la actividad forestal, ganadera y particularmente la agricultura (debido a las condiciones de muchas ciudades del valle central) las que estarían empujando este proceso. Empero ¿qué tiene esto de moderno?

La transformación económica que ocurre en Chile a partir de los 70, que hasta antes del Golpe Militar presentaba un patrón modernizador industrial manufacturero de tipo metropolitano (modelo ISI), tuerce el camino, detiene la gran industria y comienza a desarrollar una economía en base a la extracción y exportación de materias primas (Ibid). Si bien, el país nunca dejó de exportar este tipo de materias, durante este período se intensifica, desmantelando casi en su totalidad el modelo sustitutivo de importaciones que existió durante la mitad del Siglo XX. De acuerdo a la primacía de este nuevo modelo económico, el centro de la actividad ya no se ubica en la gran ciudad, sino que en el espacio rural (campos de cultivo agrícola y forestal, la costa para la pesca, etc.). Sin embargo, esta ruralidad no debe asociarse con la imagen ancestral de la finca o la hacienda, sino más bien con una máquina de producción a gran escala, con moderna infraestructura y tecnología de punta en selección, producción y transporte de productos de alta competitividad que van a parar a los exigentes paladares de Europa, Asia y Estados Unidos.

Sobre lo anterior y para que quede más claro, podemos decir que la transformación de los '70s y '80s significó una fuerte modernización del campo chileno, con el objeto de producir grandes volúmenes de materia prima de alta calidad. Bajo esta idea, lo que ha ido ocurriendo es que a partir de la modernización de la producción agroindustrial, es el campo el que moderniza a la ciudad aledaña y no al revés. "el modelo agropolitano se sustenta en la articulación de un patrón de poblamiento rural (producción agro-primaria) con un patrón de poblamiento urbano (agro-secundario y terciario)" (Ibid: 5). Tal y como sabemos, cuando se piensa en la producción agrícola a escala global, no es posible sostener tal volumen sólo con los habitantes de zonas rurales, por lo que se requiere de la ciudad, donde vive mayor cantidad de mano de obra y existen empresas de actividades

relacionadas (procesamiento y transporte de mercadería). En otras palabras, la moderna producción agrícola industrial, de racionalidad capitalista y tendencia modernizante, requiere de los servicios y fuerza de trabajo que se alberga en la ciudad. Claro es el caso de temporeros y temporeras, que habitan las zonas urbanas y se desplazan hacia el campo durante el período de cosecha. Es a esta *articulación* a la que se refieren los autores. El territorio agropolitano, es decir campo y ciudad, junto con su conexión simbiótica es el que se inserta en las dinámicas globales, flujos de productos y capital. A diferencia del modelo metropolitano, donde ocurriría una desconexión entre el centro y los hinterlands (Castells, Op. Cit.), en este modelo, el hinterland rural y la ciudad requieren de una estrecha unión territorial. “El modelo de expansión agroindustrial en Chile da origen a formas territoriales sustentadas en la articulación de actividades agrarias en sus formas productivas primarias (agricultura, rural) y sus formas productivas secundarias (agroindustrias, urbanas)” (Canales y Canales, Op. cit: 10).

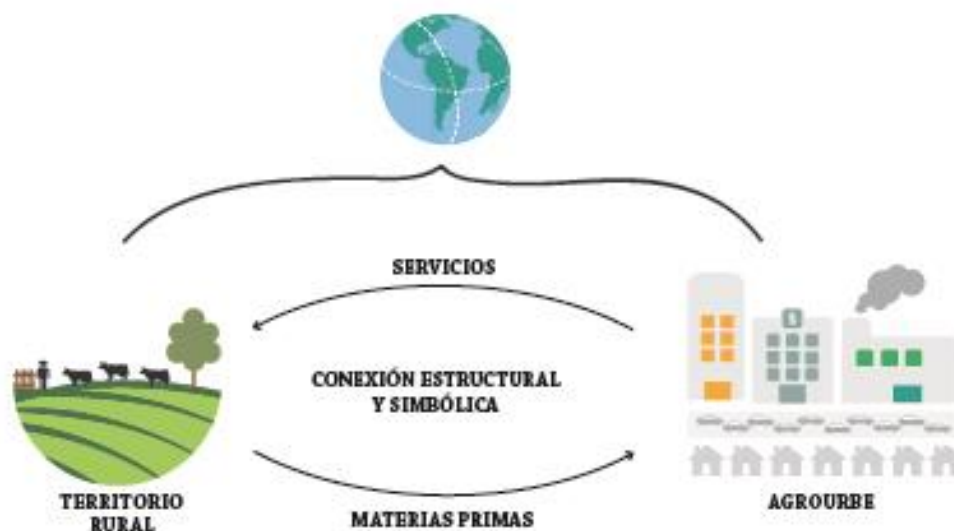


Fig. 6 Representación del modelo agropolitano de modernización. Fuente: Elaboración propia en Base a Canales (2013).

Con el modelo agropolitano entonces, ocurre que los asentamientos que sufren mayor dinamismo ya no son solamente los sectores metropolitanos, sino que también las ciudades medias asociadas a la producción agropecuaria y silvícola, particularmente la zona central de Chile (Ibid: 14). La ciudad de Talca, en ese sentido, posee claros rasgos de lo expuesto más arriba y su actividad económica está estrechamente asociada a su territorio rural, por lo que corresponde revisar qué tan influyente es, en términos económicos, la asociación de la capital con su territorio agro-productivo.

Si revisamos las estadísticas, vemos que para la Región del Maule, la rama de actividad económica que presenta la mayor proporción de ocupados son las actividades de Agricultura, ganadería, caza y silvicultura, presentando unos 28,4% del total, seguidas por las industriales con un 9% en 2012. Por otra parte, las actividades que tienen una mayor participación en el Producto Interno Bruto regional son la Industria manufacturera, servicios de agua, luz y gas; y luego, las actividades silvo-agropecuarias y pesqueras. Este decrecimiento no debe confundirnos, puesto que la rama que lidera nuestro PIB está fuertemente asociada a la producción agrícola, desarrollando actividades suplementarias a la agricultura como la manufactura y procesamiento de harina, azúcar y celulosa. (Ver Figuras 7 y 8).

1.4.1-03 OCUPADOS POR RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA¹ SEGÚN REGIÓN^{2/3} TRIMESTRE OCTUBRE-NOVIEMBRE-DICIEMBRE 2012 (MILES DE PERSONAS)

REGIÓN	Total	Rama de Actividad Económica				
		Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	Pesca	Explotación de minas y canteras	Industrias manufactureras	Suministro de electricidad, gas y agua
Total Nacional	7.699,43	745,28	55,42	260,34	873,39	55,92
Arica y Parinacota	78,02	8,87	0,66	7,60	6,16	0,41
Tarapacá	150,38	4,64	3,56	15,95	9,20	0,63
Antofagasta	256,16	0,44	5,12	59,46	20,33	5,64
Atacama	127,11	9,38	1,52	21,74	10,35	0,69
Coquimbo	317,92	41,58	3,96	39,67	18,46	2,57
Valparaíso	770,35	58,48	2,97	31,95	71,95	7,30
Metropolitana	3.179,59	93,33	0,08	34,25	417,64	13,24
O'Higgins	416,09	112,78	0,79	22,44	34,33	3,22
Maule	439,94	125,34	3,89	5,19	39,76	4,65
Biobío	845,38	106,86	6,82	14,87	120,49	11,51
La Araucanía	425,40	96,74	0,00	1,48	39,46	2,72
Los Ríos	163,86	31,89	5,19	0,54	16,25	0,85
Los Lagos	399,23	47,62	16,81	0,62	57,40	1,77
Aysén	54,35	5,60	1,84	1,56	4,57	0,57
Magallanes y Antártica Chilena	75,64	1,74	2,21	3,03	7,04	0,16

Fig. 7 Ocupados por rama de la actividad económica según región. Fuente: INE, 2013

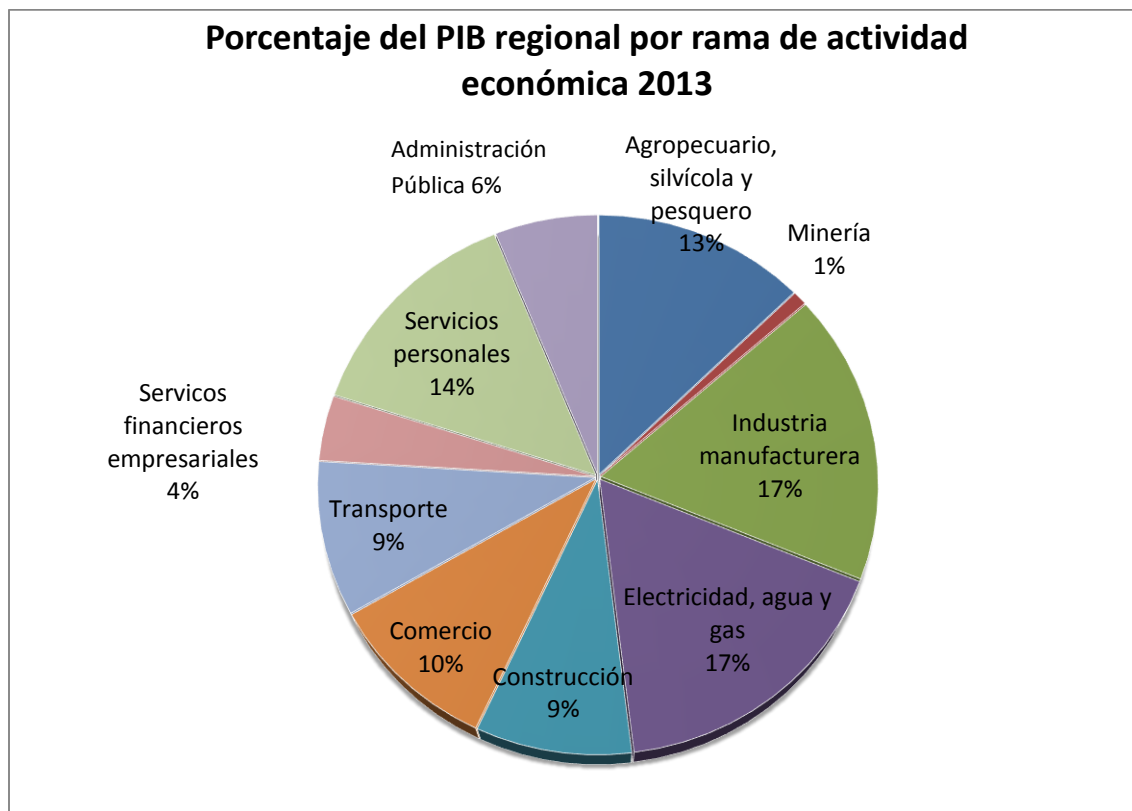


Fig. 8 Porcentaje del PIB regional por rama de actividad económica Fuente: Elaboración propia en base a datos del Banco Central, 2014.

Quise hacer hincapié en esta última parte solo con el objeto de puntualizar que nuestra área de estudio, se comprende como un territorio agropolitano y responde a las dinámicas que los hermanos Canales han dejado en evidencia. En suma, la ciudad de Talca se nos presenta como una ciudad intermedia mayor, entre 100 mil y 300 mil habitantes (MINVU, 2007), con un régimen económico basado en la producción, manufactura y exportación de productos agrícolas. De esta manera, robustecemos la categorización netamente demográfica y avanzamos hacia una comprensión más compleja de los patrones de crecimiento que presenta la capital del Maule. Lo más importante aquí, es señalar que los cambios que ha tenido la ciudad y que detallaremos desde este punto, se enmarcan dentro del patrón de desarrollo agropolitano ya expuesto.

Una vez realizada la comprensión general de este fenómeno, lo que sigue es observar los cambios más notorios en la ciudad que aborda nuestro estudio. Para ello pasaremos a describir las características urbanas más importantes de Talca y luego adentrarnos en las transformaciones que ella ha tenido durante los últimos años.

La ciudad de Talca: principales características de la Agrópolis del Maule.

Talca es una ciudad que se emplaza en la cuenca del río Maule. Su geografía responde a las características de los valles de la depresión intermedia, principalmente asociadas a amplias planicies carentes de exabruptos y fallas geográficas, al menos en la zona sobre la cual se emplaza la ciudad. Pese a ello, hay algunos rasgos que es necesario señalar: En primer lugar, posee un afluente de gran tamaño, el Río Claro que baña la ciudad de norte a sur y que tradicionalmente ha servido como límite poniente de la ciudad. Tras él se levanta el Cerro de la Virgen, hito geográfico que constituye oficialmente el límite con la vecina comuna de Penco, la cual se inserta en el secano costero. En segundo lugar, está el Estero Piduco, que atraviesa la ciudad de sur-este hacia el poniente, hasta llegar al río Claro donde deposita sus aguas, lo que provoca un corte en la ciudad, sirviendo de límite natural entre sector del centro y el sector sur poniente. Originalmente, este cauce constituyó el límite sur de la ciudad, antes de las expansiones urbanas del siglo XX. En tercer lugar, tenemos el actual límite sur de la ciudad, constituido por el Estero Cajón, que divide la comuna de Talca con la comuna de Maule.

Rasgos Morfológicos:

El Centro Histórico

En relación a su morfología, Talca presenta un centro muy bien delimitado que se emplaza sobre el casco histórico de la ciudad, en forma de un ordenado damero que va perdiendo continuidad a medida que se expande la ciudad. El centro, es el núcleo administrativo, económico y social, para sus habitantes y en torno a él se organizan los servicios, la actividad laboral, la locomoción colectiva y el comercio. Antiguamente, se caracterizaba por albergar un área industrial muy bien delimitada, fomentada por el desarrollismo del siglo XX, aspecto relevante puesto que era principal motor económico y laboral de la ciudad en aquella época, pero con el pasar de los años fue perdiendo vigencia y dando paso a un sector consolidado de servicios y comercio. En el caso del polo industrial, comienza a migrar paulatinamente hacia la periferia, más cerca de las principales vías de conexión de la ciudad, acorde a la tendencia de una tipología de agroindustrias que privilegian mayor cercanía a las principales vías de conexión, (Geociudad Consultores y MINVU,2007) específicamente la Ruta 5.

Además de un centro histórico muy bien demarcado donde se ubica la principal oferta de servicios de la ciudad, Talca también se caracteriza por una amplia zona habitacional que ocupa la mayor parte de la superficie urbana. Es difícil considerar la existencia de barrios comerciales aparte del centro o zonas que estén marcadas por otra actividad diferente a la residencial. Los datos del Ministerio de Vivienda, refrendan esta situación. En el año 2005, se observa que la mayor parte del espacio de la ciudad corresponde a suelo habitacional (69,3%), seguido por un muy escaso porcentaje de otras actividades como comercio (7,4%), la educación (5%), servicios (4,7%) y faenas industriales (3,3%).

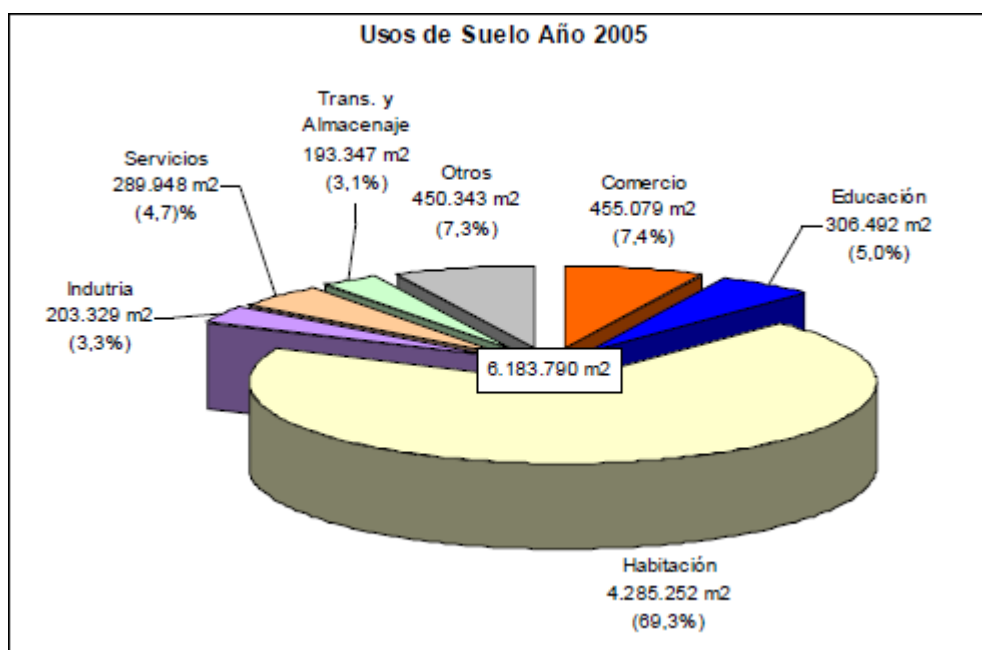


Fig. 9 Porcentaje de superficie construida según uso de suelo año 2005. Fuente: MINVU, 2007. En base a datos de SII, 2002; INE, 2006.

Incluso en el centro, donde se concentran este otro tipo de actividades, el componente habitacional sigue siendo la actividad más desarrollada, lo cual nos habla de la fuerte vocación residencial que posee la ciudad. En el siguiente mapa, se puede observar el porcentaje de actividades según uso de suelo en cada uno de los sectores de la ciudad, de tal forma de observar cómo se distribuyen espacialmente.

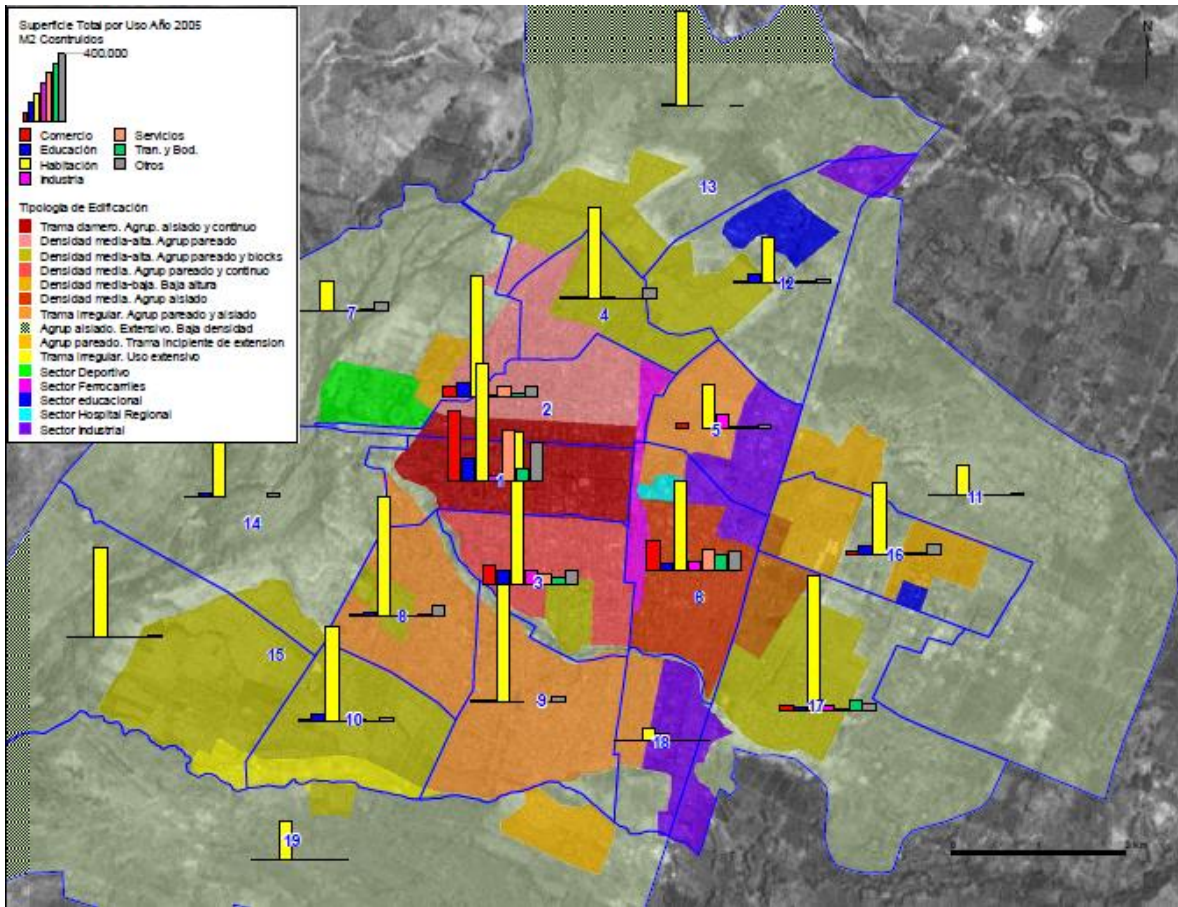


Fig. 10 Uso de suelo por zona año 2005 y tipología de edificación. Fuente: Geociudad Consultores y MINVU, 2007

Como se puede observar, Talca es una ciudad fuertemente residencial, sin embargo ésta posee diversos tintes y contrastes los cuales varían a partir de las condiciones sociales e históricas que fueron modelando el paisaje urbano. Si nos comenzamos a alejar del centro y nos adentramos en las zonas periféricas, vemos cómo la ciudad ha ido conformando barrios de muy distinto origen, lo cual se refleja no sólo en la construcción y el tipo de vivienda, sino también en la forma de utilización del espacio, la relación con el centro de la ciudad y las dinámicas sociales que allí se producen. A continuación, realizaremos una categorización de los barrios más representativos de la ciudad de Talca, basado principalmente en una matriz de origen histórico y de acuerdo a los procesos de expansión urbana que se han ido desarrollando. Este marco general, nos será útil para dar cuenta en las condiciones que se generaron y las formas particulares de habitar en cada período.

A) *Primera expansión urbana, barrios obreros y cooperativas de vivienda:* Luego del centro histórico, en el que tradicionalmente se ubicaron los hogares de las

personas de alto poder adquisitivo (Casas señoriales, de tipo colonial), comienza una primera expansión urbana la cual presenta una característica que sigue hasta nuestros días: ha sido la ocupación de áreas periféricas, muchas veces sobre suelos de aptitud agrícola (Ibíd). Esta expansión conforma un primer anillo concéntrico que presenta las siguientes características: Cercanía relativa al centro, viviendas de menor tamaño con terrenos amplios, un origen campesino que posteriormente se organiza en juntas de vecinos y cooperativas de vivienda cuyo auge se vivió entre las décadas del 60 y 70. Todo este gran grupo engloba al crecimiento urbano generado entre finales del S. XIX hasta la primera mitad del S. XX, donde los habitantes de los fundos que colindaban con los límites originales de la ciudad conformaron los primeros asentamientos poblacionales y lograron consolidarse trabajando en las emergentes industrias como la compañía de fósforos, PF, fundición Cruz, Calaf, entre otras (Junta de Vecinos Barrio Santa Ana, Talca y ONG SUR Maule, 2005). Se pueden contar alrededor de 15 barrios fundacionales de fuerte vocación obrera, basados en la organización y autogestión. Hoy en día albergan a gran cantidad de adultos mayores, con una vida vecinal activa, espacios comunes y áreas verdes, una posición privilegiada en relación al centro, entre otros rasgos. Algunos ejemplos de esta categoría son: El Barrio Santa Ana, la Población Abate Molina, la Cooperativa Seminario, la Población Aurora de Chile, Villa Sur, Barrio las Heras, Barrio Costanera, etc.

Hay que destacar que junto con el centro histórico, este sector habitacional conforma un sistema urbano de interesantes rasgos: El origen campesino de sus habitantes y su conformación en una época en que existía una mayor intervención por parte del Estado en dar soluciones habitacionales como las Operaciones Sitio, dieron la posibilidad de otorgar terrenos a bajo costo para que los mismos pobladores pudieran autoconstruir sus viviendas (Hidalgo, 2004). Estos procesos históricos dan como resultado un sector que presenta la composición social más heterogénea de la ciudad, permitiendo a los sectores bajos y medio bajos optar a un buen estándar de hogares, cercano a los servicios de la zona céntrica, un espacio público de alta calidad, áreas verdes y un suelo urbano de alto valor. Este sistema es denominado *la ciudad democrática*, no solo por el acceso y cercanía respecto a los beneficios de la ciudad, sino también por poseer valores como patrimonio identitario y arquitectónico, además de un capital social desarrollado a lo largo de años de vida colectiva y colaboración (Letelier y Boyco, 2011).

B) Posteriormente, se expande un 2 anillo residencial de barrios construidos entre las décadas de los 80 y 90, caracterizados por un desarrollo inmobiliario basado en la liberalización del suelo, donde el sector privado lleva la iniciativa y las empresas inmobiliarias son beneficiadas. Nos referimos a la expansión urbana durante la dictadura, en donde el Plan Nacional de Desarrollo Urbano de 1979, fuerte política neoliberal, fomenta la compra de suelo a bajo costo por parte de las empresas (Hidalgo, Op. Cit.). En consecuencia, se produjo una expansión sin precedentes con nula regulación y planificación estatal, propiciando la conformación de las primeras ciudades fragmentadas. En ese sentido Talca no fue la excepción, puesto que también presentó un fuerte crecimiento, consolidando los sectores que actualmente organizan la ciudad (Sector de “Las Nortes”, La Florida, Sector Oriente). Posteriormente, las políticas habitacionales de la Concertación durante los años 90, fomentan la vivienda social en pos de la erradicación de campamentos y asentamientos informales, expandiendo aún más los territorios urbanos y la formación de periferias (Sugranyes, 2005). Si bien, las viviendas dentro de este período no corresponden a un solo tipo, tienen el rasgo común de ser desarrolladas por empresas constructoras e inmobiliarias, por lo cual muchos de estos barrios se despliegan uniformemente y conformando urbanizaciones nítidamente distinguibles. Otro rasgo de esta categoría es que la mayor parte de quienes allí viven, accedieron vía subsidio habitacional, de acuerdo a las políticas de vivienda de la época. Existe una menor presencia de organizaciones sociales como juntas de vecinos, quintas de recreo, sedes vecinales y parroquias, en relación a barrios más antiguos. Las áreas verdes y espacios comunes son más escasos y pese a que las casas son más pequeñas, se valoran los terrenos de acuerdo a la posibilidad de ampliación. A este grupo corresponden las casas pareadas y blocs, en el caso de las viviendas sociales. Además, presentan vías de conexión estrechas y una organización vial que no necesariamente respeta el damero original que estructura la ciudad. Como ejemplos tenemos: Villa Pucará, Galilea, Villa Don Sebastián, Villa Universitaria, Villa Francisco Encina, Carlos Trupp, etc.

Cabe señalar que, en relación a las conexiones, estos sectores comienzan a depender de la oferta del transporte público, especialmente de micros y colectivos. A la fecha, este tipo de barrios siguen creciendo e instalándose en las periferias de la ciudad.

Este modelo habitacional es conocido como la *ciudad neoliberal* en el estudio ya citado (en contraposición a la ciudad democrática) y quienes viven allí no gozan de los beneficios de la planificación urbana pre-dictadura, sino que padecen las consecuencias del modelo que le sucedió (Letelier y Boyco, Op. Cit.). Sectores habitacionales densamente poblados y alejados del centro de la ciudad, terrenos de bajo costo y mala calidad del suelo, homogeneidad socioeconómica concentrada en un solo sector producen los efectos de segregación y marginación urbana.

C) Finalmente, tenemos la categoría conformada por las viviendas más alejadas de la ciudad y que corresponden a los sectores de altos ingresos. Aquí se ubica el barrio alto de la ciudad, caracterizado por casas de gran valor y tamaño, loteos y parcelas de agrado ubicados en los lindes de la ciudad. Se emplazan principalmente en el sector oriente, donde la oferta de transportes es menor, debido al uso generalizado de automóvil. Posee bastantes áreas verdes y en algunos casos se constituyen como condominios cerrados con una sola entrada y seguridad privada. Durante los últimos años, se ha desarrollado un aumento en la oferta de servicios en dicho sector tales como bancos, cines, un mall, supermercados y restaurantes, lo cual permite una cierta autonomía del centro. Para el caso de este sector tenemos el Parque Universitario, Villa Esmeralda, Parque Las Rastras, como ejemplos.

Las parcelas de agrado y loteos, tal como vimos anteriormente, se caracterizan por grandes viviendas ubicadas en zonas rurales asociadas a la producción agrícola. Es lo que Canales y Canales (2012) denominan como Nueva Ruralidad y en Talca tenemos ejemplos como el Loteo Alto Las Cruces, El Golf y Las Rastras.

Transformación y modernización de la ciudad de Talca.

Al igual que muchas ciudades de Chile, la ciudad de Talca ha presentado algunas transformaciones que merecen ser atendidas para desarrollar una mirada contextual a los problemas con los que hoy se encuentran sus habitantes, ejemplos de estos cambios son el crecimiento demográfico, la expansión urbana, la terciarización de la actividad económica y el aumento del parque automotriz. Tales elementos se enmarcan dentro de procesos modernizadores de carácter global, flujos de capital internacional y la fuerte influencia que actualmente tiene el comercio exterior para el desarrollo y crecimiento económico de los países. Bajo esa idea, en esta sección nos dedicaremos a detallar

cuáles son los cambios más relevantes para nuestra zona de estudio y cómo han ido configurando un nuevo panorama urbano en el Talca del Siglo XXI. La principal utilidad que tiene este repaso es entender que el proceso de reconversión productiva y el ulterior proceso de modernización, expuesto en la primera parte, ha repercutido fuertemente en la ciudad de Talca, generando en ella nuevos efectos y transformaciones, los que a su vez también reconfiguran sus formas de y vida sus las dinámicas socio-territoriales.

Crecimiento y expansión

El primer factor a considerar es el crecimiento urbano. En ese sentido, tenemos que Talca es una ciudad que se expande: Los patrones de uso de suelo nos muestran una fuerte presencia de uso habitacional como se presentó más arriba, la cual se expande hacia el sector norte, sur y oriente. En contraste, el centro fundacional presenta una tendencia al aumento y diversificación de usos de suelo, privilegiando la actividad comercial, financiera y de servicios. Además, esta zona tendería a ofrecer otro tipo de servicios como clínicas y centros de salud de distinto tipo (Geociudad consultores y MINVU, Op. Cit.).

Entonces, tenemos dos elementos que caracterizaban el crecimiento de la ciudad, a saber: i) un centro fundacional que amplía el uso de suelo hacia actividades de carácter terciario (comercio y servicios) y ii) el resto de la ciudad que crece y se expande hacia límites inéditos. Con respecto al primer punto, no sólo se buscaba ampliar la cobertura de servicios, sino también generar un aumento de la constructibilidad del centro en busca de mayor densificación; sobre el segundo punto, se proyectaba un crecimiento en la superficie urbana entre el año 2005 y 2012 de 126,2 ha. (20% aprox.). Ante tal escenario, el ministerio especulaba con la tramitación de un nuevo plan regulador que aumentaba la superficie urbana de Talca de 946,6 ha. a 7375 ha. cifra que excede mucho la proyección de crecimiento recién señalada. En el siguiente gráfico se puede observar con mayor claridad las tendencias de crecimiento expresadas y la proyección del aumento del límite urbano mediante la modificación del plan regulador vigente para el año 2007.

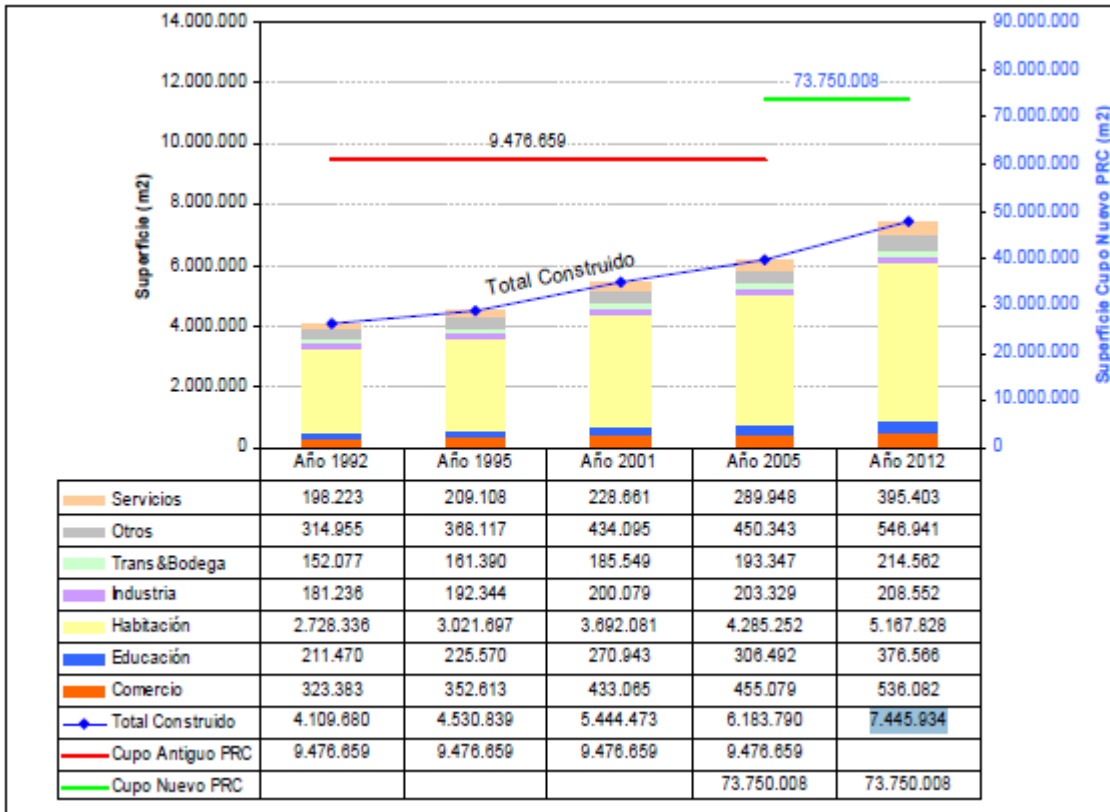


Fig. 11 Evolución Histórica de los usos de Suelo y Cupo permitido por la actual y nueva normativa. Fuente: MINVU, 2007. En base a información de Ilustre Municipalidad de Talca; SII,2002; Ine,2006

Es importante señalar que los principales rasgos de crecimiento que las tendencias nos indicaban, mostraban un panorama de contrastes: por un lado, se buscaba generar una mayor oferta habitacional en el casco histórico, mientras que por otra parte, seguía aumentando el número de viviendas alejadas del centro, concentrándose en el extremo sur de Talca o lo que es igual, en la zona norte de la vecina comuna de Maule; también se instalaban en la periferia norte y sur-oriente; el sector poniente, por su parte, posee una barrera natural constituida por el Río Claro y su ribera, impidiendo la expansión en esa dirección. Tal situación era vista con suspicacia por el organismo gubernamental, advirtiendo que las zonas de mayor crecimiento, es decir, el sector norte y sur de la ciudad, ofrecerían mayores soluciones habitacionales a estratos medios, medios bajos y bajos:

“La situación esperada en cuanto a los hogares al año 2012 se refiere a que existen claramente tres sectores de la ciudad donde se concentra la mayor cantidad de hogares con gran participación de estratos medios y bajos y donde existe una gran deficiencia de servicios y equipamientos, estas corresponden a las mencionadas zonas 13 y 19 [Norte y

sur respectivamente] además de la zona 17 ubicada al sur oriente de la ciudad [Sector Carlos Trupp]⁶ (Ibid: 41).

Si recordamos que en Talca el centro constituye la mayor zona (y casi la única) de la ciudad con actividades no habitacionales, y a esta situación le sumamos el crecimiento expansivo ya expuesto, no es muy difícil proyectar que se generará un mayor volumen de viajes hacia el centro durante las mañanas y viceversa, al final de las jornadas. Es consecuente también pensar, que para las personas que viven en la periferia, que es una zona poblacionalmente más densa y donde viven grupos de más bajo ingreso, el acceso al centro se comienza a hacer cada vez más difícil. Entendiendo que gran parte de ellos utilizan el transporte público para movilizarse, se pone al límite la capacidad de carga de la infraestructura vial. El aumento de flujos diarios hacia el centro, consecuencia de las dos tendencias de crecimiento de la ciudad, nos hace enfocar la mirada hacia la esfera de las conexiones urbanas, al transporte y a la movilidad. En ese sentido, el ministerio previó tal situación en 2007, señalando que las principales vías de acceso, especialmente en el sector norte presentarían serias deficiencias. Lo mismo ocurriría con la zona de Maule (sector sur), debido a la baja conectividad y la gran proyección de viviendas destinadas a esa zona, lo que provocaría una conurbación no planificada (Ibid).

El crecimiento de la ciudad, también tiene un correlato con el aumento poblacional. Si entendemos que la ciudad de Talca pasa de un régimen productivo eminentemente industrial y agrario durante el siglo XX, hacia un patrón agropolitano de crecimiento (Territorio rural agroindustrial y un centro urbano de servicios) ocurre el hecho de que la relativa importancia de la ciudad en relación su *hinterland* rural debe acceder al centro urbano para obtener servicios de carácter especializado, lo que se traduce en una migración de las zonas aledañas hacia la ciudad. Este fenómeno se ve particularmente representado en el caso de la educación: Al convertirse Talca en un foco de atracción debido a la amplia oferta educativa, en donde hoy existen 10 universidades que atraen a jóvenes no sólo de la región, sino que también de regiones vecinas como la de O’ Higgins o el Bío Bío.

Los problemas de movilidad y conectividad ya advertidos, pueden resolverse de diversas formas: ya sea con el aumento de la oferta de transporte público, un mejoramiento en la infraestructura vial, un diseño más adecuado de los recorridos y horarios, generando

⁶ Los paréntesis son míos.

políticas de apoyo y colaboración entre los ciudadanos, fomentando el uso de otro tipo de transportes (especialmente no motorizados), entre muchas otras ideas innovadoras. Sin embargo, ante el silencio de las autoridades por solventar tales carencias y la falta de planificación, es lógico que los habitantes intenten, individualmente solventar sus necesidades. Esa fue la línea que siguió gran parte de la población talquina, quienes decidieron mejorar sus condiciones accediendo a un automóvil. Aquí llegamos a un tercer elemento que da forma a las transformaciones urbanas de los últimos años, la masificación del automóvil.

Tal como se planteó, los problemas de acceso al centro de la ciudad provocaron que la respuesta fuera concebir la necesidad de tener un transporte propio. Esto parece bastante lógico ya que por un lado, se soluciona el problema de la dependencia al transporte público y a la vez, se aumenta considerablemente la comodidad del viaje. El problema real aparece cuando gran cantidad de personas convergen en esta idea -ya sea por necesidad o por gusto- en una ciudad cuyas vías de acceso aún poseen rasgos de una ciudad pequeña. Para ilustrar con mayor claridad el problema, pasemos a revisar los datos.

Aumento del Parque Automotriz

En Talca, el aumento del parque automotriz es uno de los factores que más ha influido en la transformación urbana de la ciudad, el siguiente gráfico nos muestra cómo ha ido creciendo el parque de vehículos motorizados, y cómo los vehículos no motorizados han ido variando en proporciones muy marginales respecto de los primeros. Este fenómeno es algo nuevo en la ciudad, ya que históricamente presentó el rasgo de una gran cantidad de flujos y viajes realizados en vehículos no motorizados, particularmente bicicleta y a pie, tal como se expuso en la sección de antecedentes (INE, 2004).

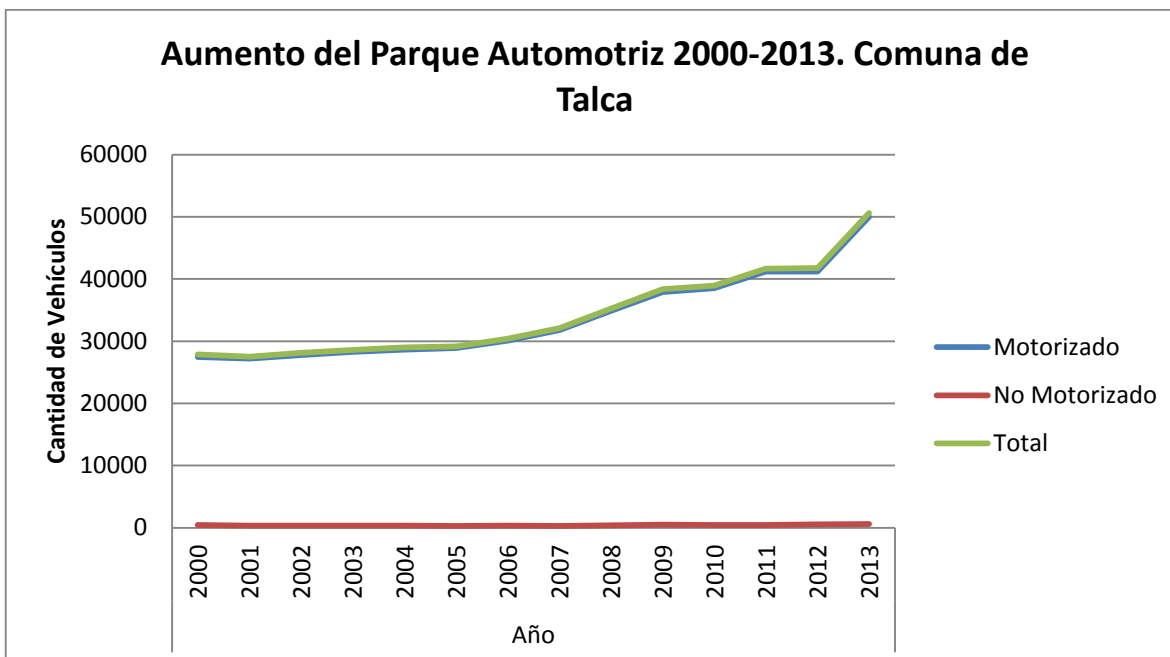


Fig. 12. Crecimiento del Parque Automotriz en Talca. Fuente: Elaboración propia en base a datos de INE, 2014

El gráfico nos señala que si bien, ha habido un aumento constante en la cantidad de vehículos motorizados en esta comuna, es entre el período 2007-2009 y 2012-2013 donde se presenta el mayor aumento. Con respecto a los no motorizados, el total es muy inferior, no alcanzando los 1000 vehículos. Frente a estos datos, el lector suspicaz podría argumentar que los datos del parque automotriz responden sólo al crecimiento demográfico. Aunque esto sea cierto, es mucho más significativo el aumento que presentan los automóviles particulares, tal como podemos observar en los siguientes gráficos.

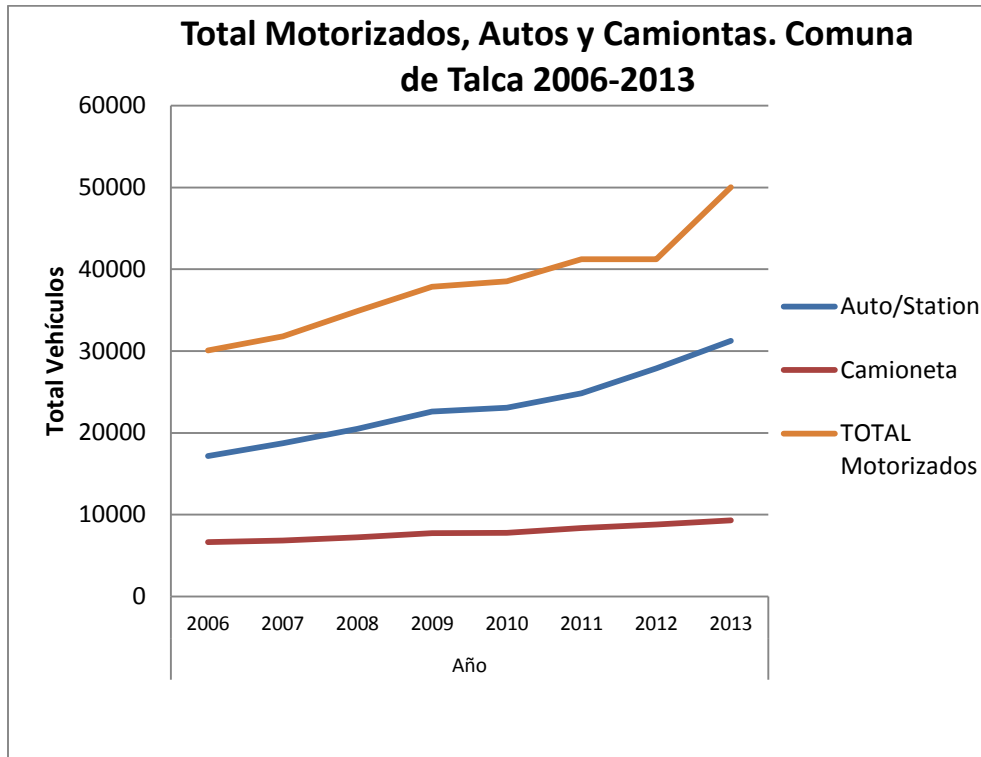


Fig. 13 Crecimiento de vehículos motorizados, automóviles y camionetas en la comuna de Talca entre 2006-2013. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE, 2014

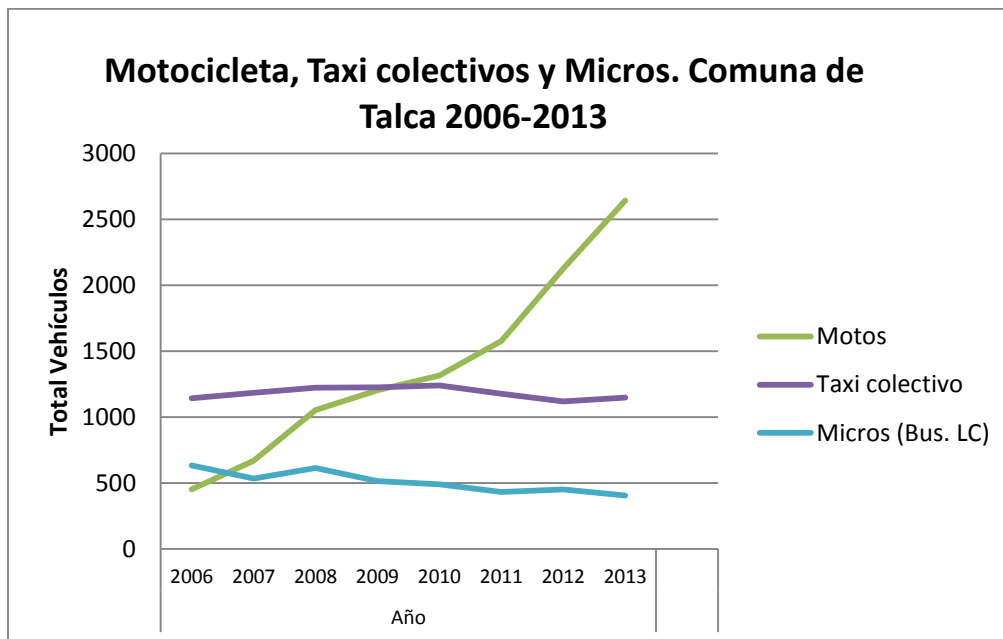


Fig. 14. Total de Motocicletas, taxi colectivos y micros en la comuna de Talca 2006-2013. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE, 2014

Tal y como se aprecia en la figura, durante el período que ya señalamos (2006-2013), fueron los automóviles y stations, los vehículos que más crecieron en la ciudad, superando el total de 30.000 el año 2013, lo que significa que prácticamente se duplicaron tan sólo en 7 años, con un crecimiento anual promedio de 7,7%⁷.

Si ahora, observamos las motocicletas, en realidad son el vehículo motorizado que más ha aumentado en la comuna casi quintuplicándose en este período, sin embargo aquí la posicionamos en segundo lugar debido a que aún es una cantidad muy inferior respecto de los automóviles y camionetas en circulación. Finalmente, los gráficos indican una tendencia a la baja del transporte público en general (taxi-colectivos y microbuses), en el período señalado, lo cual deja en claro que el notable crecimiento del parque automotriz en la capital maulina responde principalmente a la masificación del auto particular, sea en versiones más económicas o de lujo. La siguiente tabla, es más radical aún y demuestra el porcentaje de automóviles por familia el año 2006 y el año 2013, a partir de los datos de la encuesta CASEN de dichos períodos.

Año Encuesta	2006			2013			
	0	1	2	0	1	2	3
Vehículos de uso particular en uso y en funcionamiento							
Porcentaje	76,4	22,7	0,9	7,4	77,8	14,4	0,03
Total	100			100			

Tabla N°2. Vehículos de uso particular en uso y funcionamiento. Fuente: Elaboración Propia en base a CASEN 2006 y CASEN 2013

El aumento significativo de este modo de viaje, no es sólo consecuencia de las carencias de conectividad, sino que también viene asociado a otro tipo de factores: Tenemos en primer lugar, una masificación de la oferta de automóviles; ampliación en las formas de pago a través de créditos y convenios; el impacto de la publicidad, que ha permeado considerablemente a la opinión pública; el uso del automóvil como un símbolo de status (Sanz, 1996) solo por mencionar algunos. En la sociedad de hoy en día, ya no se considera un lujo de sectores acomodados tener un vehículo para la familia como lo fuera en la época de nuestros padres y abuelos, sino que por el contrario, está siendo cada vez más considerado una necesidad. Al mismo tiempo, quienes no se encuentren en una

⁷ Talca se encuentra debajo solo de Curicó con un 9,2% y Concepción con un 9,1% de crecimiento anual de este tipo de vehículos. Luego, le sigue Rancagua con un 7,3%; Valdivia con 6,8%; Iquique y Temuco con un 6%; Santiago con un 5,9% y finalmente Valparaíso, con un 4,5%.

posición económicamente favorable, también pueden acceder a la comodidad del auto propio, si se está dispuesto a conseguir un crédito de consumo o uno de segunda mano.

A las dos condiciones que mencionamos al principio de esta sección (crecimiento poblacional y urbano) tenemos que agregar una tercera que acabamos de ver, esta es el violento aumento del parque automotriz. Con estos ingredientes nos es posible anticipar cuáles comienzan a ser los problemas que hoy enfrenta la población talquina, sin embargo, falta aún un componente que ni urbanistas, ni planificadores, ni mucho menos los habitantes tenían dentro de sus expectativas y que sin lugar a dudas modificó, para bien o para mal, lo que se esperaba a futuro. Nos referimos al terremoto del 27 de febrero del 2010, fenómeno sísmico de 8,8 grados en la escala de Richter, que afectó muy severamente la vida de los chilenos en distintas zonas del país. El Maule no fue la excepción, por lo que se nos hace relevante revisar los efectos del cataclismo y sus consecuencias en la forma urbana de Talca y en las vidas de sus habitantes. Al mismo tiempo, se busca contrastar los efectos del proceso de reconstrucción que se desarrolló en la zona con las tendencias ya expuestas: ¿Cómo afectó a la planificación urbana de aquel momento la catástrofe? ¿El crecimiento urbano correspondió con los planes del MINVU? ¿Acaso la catástrofe retrasó o agudizó el horizonte de tendencias que se abría durante el 2007?

Terremoto 2010: La gran transformación.

El terremoto del 27 de febrero provocó graves daños en la zona centro y sur del país, la región del Maule fue una de las más afectadas a lo largo y ancho de su geografía: desde sus valles interiores hasta sus costas, asoladas por las olas del maremoto que prosiguieron a la catástrofe. Mientras las cámaras de televisión centraban sus focos en los incidentes y saqueos a la propiedad en ciudades como Concepción, cientos⁸ de personas morían ahogadas a la orilla de la Isla Orrego en la playa de Constitución. Asimismo, el Maule fue una de las zonas en las que más estragos causó el terremoto: Con el porcentaje más alto de ruralidad en Chile -36 por ciento, según el INE (2013)- asociado a gran cantidad de edificaciones de adobe que conformaban parte importante de los cascos antiguos de las ciudades y pueblos, los cuales inevitablemente colapsaron (Letelier y Boyco, 2011). Las fachadas, carreteras, puentes y obras de riego quedaron seriamente

⁸ En la región del Maule hubo 320 víctimas fatales del terremoto, concentrándose 172 de ellas en la ciudad de Constitución. Según la ONEMI en su Informe Consolidado Regional de Emergencia Región del Maule, 4 de abril del 2010.

afectadas, llegando incluso a generarse desabastecimiento de agua potable en muchas comunas, varios días después de la madrugada del 27 de febrero. Para el caso de Talca, la segunda ciudad más afectada por el terremoto, con un 60% de su centro histórico dañado, edificios de uso cotidiano como el hospital y colegios (en su mayoría municipales) se vieron completamente inutilizables. Mientras que edificios de valor patrimonial y monumentos nacionales completamente destruidos, precipitaron la imagen de una ciudad arrasada por la guerra (Ibid: 30). Esto sin mencionar a la gran cantidad de personas damnificadas, alcanzando la cifra de 10.000 familias, de las cuales un tercio no se encontraban en la calidad de propietarias, sino que arrendatarias o allegadas (Ibid).

El terremoto social que siguió a los hechos de la catástrofe fueron aún más críticos que el fenómeno en sí mismo, ante el cual ni el gobierno central ni los gobiernos locales pudieron responder eficazmente a las necesidades inmediatas de los miles de afectados a lo largo de Chile y la región. En nuestra zona de estudio, el proceso de reconstrucción provocó fuertes críticas desde diversas capas de la ciudadanía: se cuestionaba la planificación, la gestión y la implementación de los planes que llevaron a cabo la reconstrucción en la ciudad. Tales reclamos fueron articulados en una investigación de la ONG Surmaule, donde se argüía que la reconstrucción en Talca estuvo bajo la mano del sector privado, empresarial e inmobiliario; basado en la oferta de viviendas existentes antes del terremoto; carente de una institucionalidad acorde a la situación de emergencia que se vivía y bajo una mirada individual de un problema claramente social, lo que echaba por tierra una comprensión colectiva acerca de la recuperación de viviendas y barrios, siendo que estos últimos constituyentes unidades de valor social, económico e identitario para sus habitantes (Ibid).

Para la ONG, el centro histórico de la ciudad fue la zona que sufrió los daños más graves, seguida por 15 barrios fundacionales que dotaban de valores urbanos al anillo central de la ciudad; la llamada *ciudad democrática*, quedaba reducida a escombros. Este Talca histórico quedó gravemente dislocado durante la fatídica noche, presentando daños de hasta un 90% en algunos sectores, Tal como lo expresa la siguiente figura. (Ibíd).

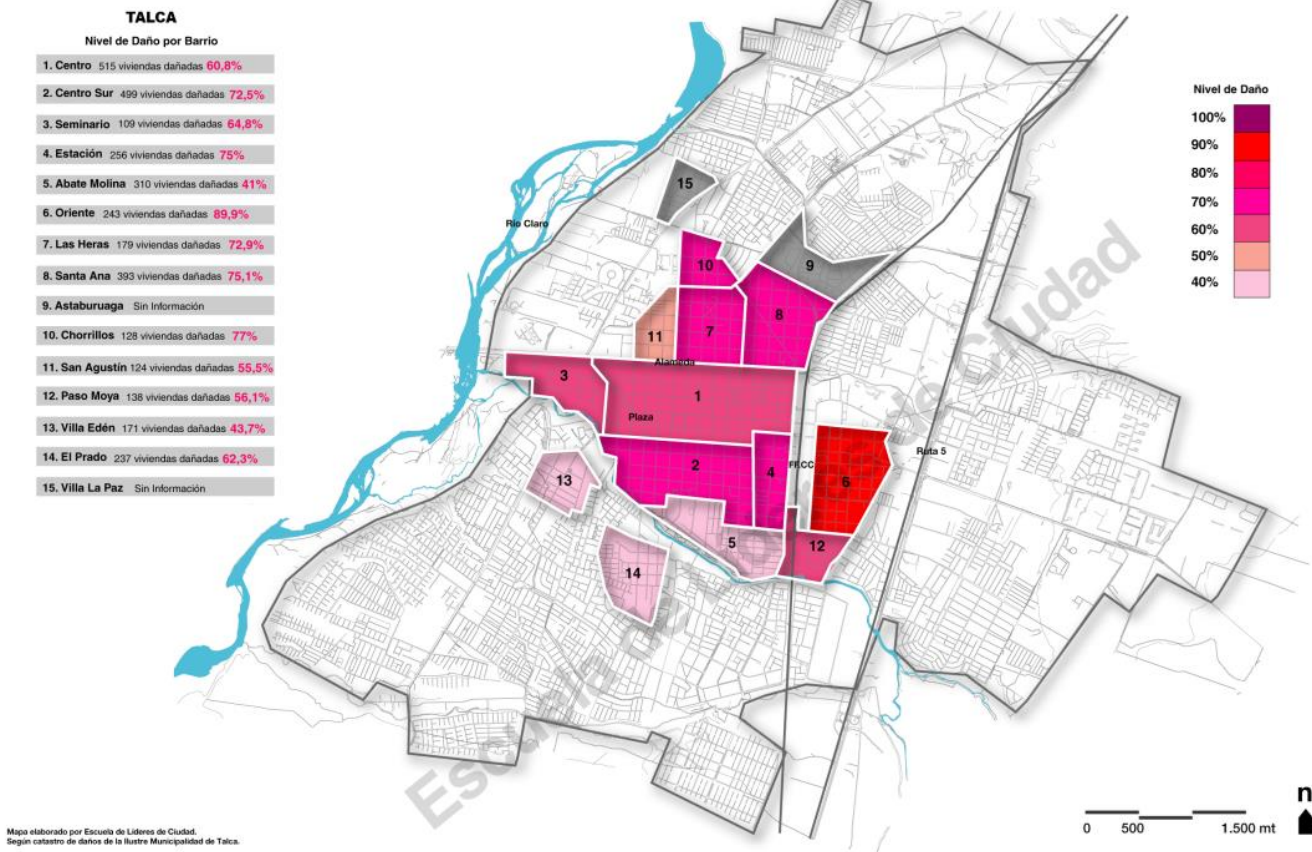


Fig. 15 Nivel de daño por Barrio. Fuente: ELCI, 2010

La modalidad institucional de dar soluciones habitacionales fue a través de subsidios basados en la oferta del mercado inmobiliario existente antes del terremoto, es decir, proyectos habitacionales que se emplazaban fuera del centro de la ciudad o bien, en el centro pero en nuevos edificios de departamentos. Por esta razón, muchos habitantes originarios del anillo histórico se vieron obligados a retirarse hacia las periferias, a viviendas de menor valor y alejadas de los servicios. Pero sin duda, la mayor desventaja constituía la desarticulación y desintegración de la vida vecinal, lazos de amistad y colaboración que por muchos años se formaron en estos barrios. En términos de la organización: “Talca va camino a perder su mayor patrimonio urbano: la heterogeneidad social y cultural de su centro histórico; y, más grave aún, miles de familias perderán en el corto plazo los activos sociales y económicos acumulados durante décadas” (Ibid: 37).

Finalmente, cabe desatacar que los verdaderos beneficiados por el terremoto fueron las empresas inmobiliarias que diseñaron en gran parte el plan de reconstrucción a su propia

conveniencia. Y ganaron por partida doble, es decir, no sólo consiguieron poblar los nuevos proyectos habitacionales de la periferia con las personas que se vieron obligadas a retirarse del centro-debido a la insuficiencia de los subsidios de reconstrucción ofrecidos por el Estado (Ibid)- sino que al mismo tiempo, lograron acceder a suelo urbano de alto valor en el casco histórico. El broche de oro inmobiliario que cerró esta etapa ocurrió un año después de la tragedia, con la aprobación del nuevo Plan Regulador Comunal (PRC desde ahora), el cual superaba las expectativas que el MINVU había proyectado en 2007. De las 950 ha. aproximadas de la normativa saliente, el nuevo límite urbano de la ciudad se trazaba de manera escandalosa hasta alcanzar las 10.467 ha. Mientras que en la otra vereda, muchas familias aún no recibían respuesta a los estragos que causó el terremoto en sus viviendas y barrios. ¿Por qué el nuevo plan benefició a las empresas? Pues porque gran parte de esos terrenos antes del cambio en la normativa, ya habían sido comprados por las inmobiliarias (a precio de suelo rural) y serían destinados a proyectos habitacionales, bajo los costos del nuevo suelo urbano y aprovechando las necesidades habitacionales de los damnificados. Negocio redondo para constructoras como “Independencia e inmobiliaria San Patricio que ya hace varios años, poseían gran parte de los terrenos disponibles” (Geociudad y MINVU,Op.cit:32).

A partir de un artículo publicado en el diario El Centro durante el 2013, podemos observar cómo se amplía de manera considerable el límite urbano de Talca, lo que implica un ulterior crecimiento expansivo de la ciudad ya previsto por la cartera de vivienda.

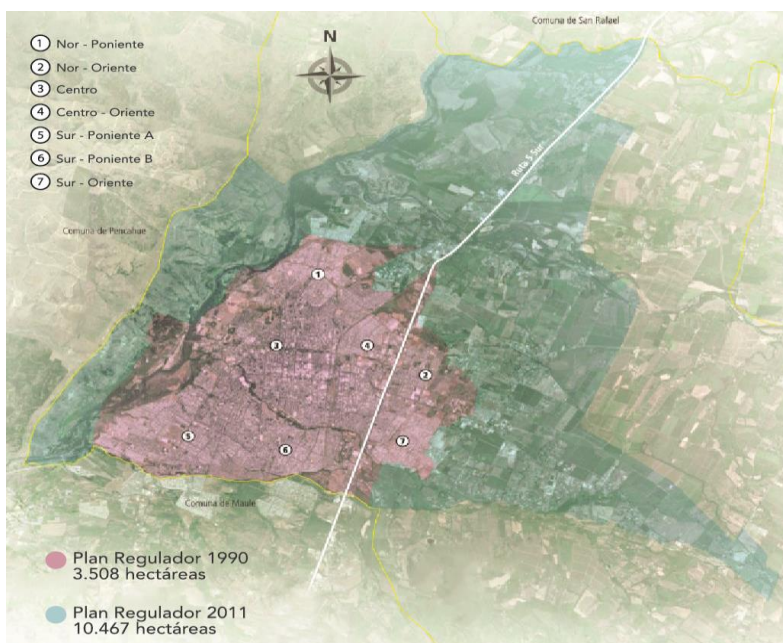


Fig. 16 Transformación del PRC de Talca 1990-2011. Fuente: Diario El Centro.

Con todos estos datos podemos notar que en términos generales, el terremoto agudizó y aceleró algunas de las proyecciones que se avizoraban en el horizonte de la ciudad: por ejemplo, tenemos que si bien, gran parte del casco histórico presentó serios daños, las nuevas construcciones que han venido a reemplazar a los escombros se han caracterizado por ser de carácter comercial y residencial. En este sentido, la lógica con que se atendió a la ciudad post-terremoto apuntó más a la construcción de viviendas que a la reparación o reconstrucción de las mismas. Tal y como se mencionó, muchas personas de ingresos más bajos se vieron presionadas a dejar sus casas en el casco histórico y trasladarse a la periferia, lo que provocó un vaciamiento del centro de la ciudad, dando paso a la posibilidad de volver a construir en los sitios eriazos, aún visibles en las manzanas del centro. En ese sentido, ha sido la edificación en altura la principal manifestación de esta reconstrucción, so pretexto de una re densificación del centro, no obstante, los altos valores de los departamentos ubicados en la zona central y la diáspora de sus habitantes originarios, nos hablan de que la consecuencia de esta nueva configuración estaría apuntando a grupos de ingresos medios y altos, lo cual presenta el germen de una gentrificación⁹ del casco histórico. Ejemplo de esto es el Barrio las Heras, donde se construyeron dos condominios de departamentos en el sitio donde antiguamente existían casas antiguas.

Por el lado de la periferia, tenemos que la tendencia de expansión sigue, alcanzando aún mayores distancias dentro y fuera de la comuna. Se va consolidando la conurbación con Maule Norte (sólo en términos fácticos, ya que administrativamente siguen siendo dos ciudades distintas) y generándose una mayor segregación social y espacial dentro de la ciudad.

Resumiendo, el terremoto del 2010 vino a acelerar procesos que se habían pronosticado hace algunos años atrás, basados en la lógica productiva agroindustrial de las ciudades del valle Central de Chile, los cuales han estado modificando los rasgos originales de la ciudad, dando una nueva imagen urbana. La nueva imagen que se elabora a partir de a) el crecimiento urbano, b) la tercerización económica de su núcleo central (comercio y servicios) y c) el crecimiento del parque automotriz producen que nos enfrentemos a un

⁹ Para Clark (2005) La gentrificación es la reestructuración espacial de un área urbana mediante la inyección de capital fijo en mercado inmobiliario y de infraestructura, orientada al reemplazo de usuarios de ingresos medio-bajos por usuarios de poder económico superior, en un contexto de mercantilización de suelo urbano.

escenario urbano que se ha ido segregando cada vez más, respecto a la composición de sus barrios y sectores; una ciudad que posee una estrecha dependencia con su centro que concentra la mayor parte de sus flujos, dificultados por el crítico aumento en el parque automotriz. Este último elemento nos es relevante y es en lo que nos concentraremos en el siguiente capítulo, intentando relacionar la transformación de la forma en cómo se movilizan los habitantes de la ciudad y las representaciones que los mismos desarrollan de ésta. Atendiendo a la idea de que el fenómeno de la movilidad se hace cada día más relevante por los argumentos ya desplegados, hace falta ver cómo estos cambios han afectado la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad de Talca.

Capítulo 2. Experiencia de Movilidad y Constitución de Imaginarios Urbanos

El viaje cotidiano: dos caras de una ciudad.

Para cualquier persona que realice actividades que se repiten a diario, sea la forma de levantarnos, el ir al liceo o a nuestro espacio de trabajo, tomar ciertas calles, esperar en tal o cual semáforo, almorzar a cierta hora del día o cualquier otra acción, estas se convierten en rutinas que no varían demasiado, a pesar de que las estaciones y los años cambien. Podríamos decir incluso, que nuestra cotidianeidad se constituye a partir de una serie de rutinas -impuestas o no- que nos toca enfrentar tan seguido que rápidamente nos acostumbramos a ellas, las desatendemos y poco a poco comenzamos a percibir las tan solo como un ruido de fondo, como un televisor que funciona sin volumen: aunque sabemos que no emite sonido, podemos sentir su presencia constantemente. En el caso de los viajes cotidianos en una ciudad como Talca, ocurre un fenómeno similar.

Para muchos de los entrevistados, el viaje cotidiano se vuelve un espacio de poca reflexión. Durante el trabajo de campo, se pudo dilucidar notar que los momentos que las personas destinan para trasladarse, no son muy tematizados ni pensados. En ese mismo sentido, las preguntas que tenían relación con la percepción y la valoración del hecho mismo de moverse y transitar, no eran del todo comprendidas. Lo anterior se condice con algunos datos empíricos: Primero, tenemos que la distancia promedio de los viajes realizados dentro de la ciudad –independiente del modo de viaje que se utilice- es de 5,4

kilómetros, cifra bastante pequeña la cual deja entrever las dimensiones físicas de la urbe. Luego, nos encontramos con el hecho de que los entrevistados perciben que el tiempo utilizado para trasladarse es bastante poco, bordeando los 15-20 minutos, en promedio. Tales traslados permiten desarrollar solo algunas pocas actividades como escuchar música, divagar o mirar por la ventana, aunque la mayor parte de las personas entrevistadas no realizaba alguna actividad en particular durante sus desplazamientos.

Estos hechos sostienen la idea de que a simple vista, el viaje cotidiano aún no constituye un fenómeno de la misma trascendencia para el diario vivir de los entrevistados, como sí lo es en ciudades de mayor tamaño. Por tanto, el tomar el automóvil y recorrer ciertas calles, esperar la micro en la misma esquina, caminar lo necesario para llegar al trabajo o tener que compartir la locomoción colectiva, son elementos que, desde una mirada superficial, no parecen representar un gran problema.

Lo anterior implica que la percepción generalizada en torno al viaje cotidiano, en una ciudad como Talca, comienza a distanciarse de la que plantean los estudios de movilidad que recabamos en el apartado de antecedentes. El viaje no metropolitano, aún no ha conseguido colonizar la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad, principalmente debido a que el espacio y tiempo utilizado en transportarse es considerablemente menor que en la metrópoli. Los entrevistados son conscientes de ello, puesto que pese a los inconvenientes que pueden existir durante su viaje, tienen la certeza de que se encuentran en una mejor situación que los habitantes de Santiago:

“Es que no se me hace caos, no, no me produce esa angustia como cuando estoy en Santiago que terrible la hora peak y tengo que hacerme aplastar y que voy más o menos en el aire y me lleva la gente adentro del metro y que tengo que hacer el transbordo y hay millones de personas, eso aquí felizmente no, entonces no me angustia” (Usuaría de locomoción colectiva, Sector Norte).

Esto no quiere decir que el estudio sobre la movilidad en una ciudad no metropolitana no permita vislumbrar otros elementos relevantes acerca de la relación que se genera entre los individuos, los desplazamientos y la ciudad. Por ello, para conocer cómo se gesta esta relación, cabe centrar la mirada en otros factores que componen la movilidad, como la infraestructura, la ubicación, la proximidad y la oferta de transportes disponibles. Sin ir más lejos, podemos aseverar que la presencia del viaje en la vida cotidiana cobra fuerza y se vuelve más problemático a medida que los lugares a los que se trasladan se

encuentran más distantes o bien, los elementos necesarios para acceder a ellos son más escasos. Las entrevistas a las personas que viven fuera de la ciudad y realizan sus viajes diarios hacia Talca, dan cuenta de un panorama distinto al de las personas que viven dentro de sus lindes. Las distancias aumentan considerablemente, alcanzando un promedio de 14,4 km, se invierte un mayor tiempo en viajar, lo que trae aparejado una mayor preocupación por la planificación y preparación de las salidas.

“En realidad tengo que salir siempre como a la misma hora para alcanzar a llegar a la hora al hospital, si me paso en 5 minutos tengo que sí o sí tomar colectivo para alcanzar a llegar a la hora, entonces como que siempre tienen que ser bien calculados los tiempos, el tiempo que me demoro en caminar las 5 cuadras al paradero, como que siempre calculando bien, si me paso un poco ya tengo que desechar la idea de venirme en micro y tomar colectivo” (Usuaría de locomoción colectiva, San Clemente).

Los habitantes de las comunas aledañas como Maule, Pencahue o San Clemente, comienzan a resentir los largos tramos que implica la dependencia entre la ciudad y su *hinterland*. Esta situación se vuelve más común, en tanto nos acercamos a las periferias de la ciudad.

La poca importancia que inicialmente representa el viaje cotidiano para nuestros entrevistados, comienza a cuestionarse cuando se profundiza en otras condicionantes del fenómeno de la movilidad. En ese sentido, resulta indiscutido que el principal problema que pone en tela de juicio el estado actual del transporte y que provoca mayor irritación entre conductores y pasajeros, es el sostenido aumento en el parque automotriz, experimentado por los talquinos durante las horas peak.

Como bien se sabe, los horarios peak, son los momentos del día en que se producen la mayor cantidad de flujos y traslados, principalmente asociados al inicio y al final de las jornadas laborales. Durante estos períodos, al igual que en la metrópoli, la ciudad de Talca se convierte en una ciudad mucho más hostil (Muñoz, 2013). Los atochamientos, la locomoción llena, los cuellos de botella, el estrés y la violencia son algunos de los rasgos que los entrevistados destacaron al puntualizar en este tema. Aunque la principal causa de los problemas de movilidad en la ciudad tienen que ver con la relación entre la cantidad de flujos en automóvil y el tamaño de las calles, el horario punta afecta a todas las formas de transporte, indistintamente. La diferencia fundamental radica en que éste es experimentado de manera diferente según el modo de viaje que se utilice. De esta forma,

tenemos que los automovilistas durante este horario se exponen a una serie de tacos y un tránsito lento que los obliga a salir más temprano de sus casas, tomar vías alternativas o simplemente armarse de paciencia y esperar.

Para los ciclistas, el horario peak no se asocia al tránsito lento, ya que las características de su vehículo permiten sortear los tacos o tomar calles que los autos no utilizan frecuentemente. En cambio, este período se asocia más con un sentimiento de vulnerabilidad producto del peligro de exponerse a intensos flujos de vehículos motorizados, en una ciudad en que aparentemente, no existen los espacios necesarios para el uso seguro de este medio de transporte: *“Inauguraron una calle, ah, pero tiene vía ciclista, pero ¡la nueva po! Pero las calles viejas, las antiguas, lo que es el centro de Talca no tiene po, estás obligado a andar entre medio de los autos, esquivando los autos...”* (Ciclista, sector norte).

El horario punta, para los usuarios de la locomoción colectiva, se traduce en dos experiencias desfavorables: la primera relacionada a la incomodidad que provoca el trasladarse en micros y colectivos llenos y por otra parte, el no poder tomar el vehículo debido a la gran cantidad de personas que utilizan el transporte público.

“Hay otras [micros] que en realidad están en súper malas condiciones y es un trayecto de 40 minutos en el que uno viene súper incómoda y que además como vienen llenas, la mayoría de las personas, aproximadamente la mitad de las que vienen adentro de los pasajeros vienen de pie”.(Usuaría locomoción colectiva, fuera de Talca).

“Para volverme, la 1.30 de la tarde, después en la tarde después de las 6 de la tarde igual, difícil para tomar locomoción para acá. Bueno, busco la comodidad salir... por último va a las 8 en la mañana, que igual pasan llenos los colectivos, salen llenos, a veces no entran para acá, porque hay mucha gente esperando afuera”. (Usuaría locomoción colectiva, sector oriente).

En ese sentido, quienes no poseen un vehículo particular y deben recurrir a las micros y colectivos para desplazarse, son los más afectados puesto que el horario punta para ellos, también es sinónimo de inmovilidad.

Las personas que tienen la costumbre de caminar –y la posibilidad- son los menos afectados por los efectos negativos de este horario, aunque también consideran que se

ha vuelto más peligroso para los transeúntes debido al aumento en los viajes en automóvil.

Los problemas de movilidad asociados al horario punta, como bien se puede apreciar, contrastan fuertemente con la idea más o menos generalizada de que el viaje cotidiano no presenta mayor importancia para el bienestar de los ciudadanos. Los viajes que comúnmente demoran 15 minutos se duplican, los tiempos de espera aumentan y el estrés deriva en bocinazos, gritos y malos tratos. Durante este horario, la urbe que venimos describiendo comienza a asemejarse a la capital, al menos en términos de la experiencia de movilidad, por más que en ella aún subsistan prácticas que recuerdan a una ciudad pequeña. El ejemplo más claro de ello, es que en Talca todavía existe ampliamente extendida la costumbre de regresar al hogar durante el almuerzo. Muchos de los entrevistados aseguraron que realizan frecuentemente esta práctica, aunque ello signifique generar un nuevo horario punta a medio día, que a su vez pone en entre dicho la posibilidad de almorzar en casa si es que se trabaja muy lejos de esta o si no se tienen los medios económicos para sostener un viaje extra dentro del día.

“Echo mi colación, porque también almuerzo en el trabajo, por lo mismo, por la vuelta, me cuesta mucho venir a almorzar, a la casa, porque en el horario que tengo colación es más complicado por el tema de los tacos en el centro”. (Usuaría locomoción colectiva, sector sur poniente)

En resumen, el horario peak genera dinámicas de movilidad que empiezan socavar las representaciones acerca de un viaje cotidiano tranquilo y sin muchos sobresaltos, el cual aún es posible detectar tanto en las entrevistas, como en los horarios de menor afluencia. Una vez que se acaba el fantasma de la hora punta, la ciudad regresa a la serenidad característica con la que la gente describe sus viajes. Es posible notar entonces, que existe una separación en lo que respecta a las percepciones del viaje en horario punta y el viaje en general. Los entrevistados son capaces de hacer tal distinción y orientar sus prácticas para cada momento:

“La micro pasa como a las siete, pero jamás la ocupo en la mañana... porque vienen llenas, no paran, están todas congestionadas. O sea, mi papá va a dejar a mi hermana al liceo y ahí me lleva para la u” (Usuario locomoción colectiva, sector oriente).

Percepciones negativas en torno a cómo se experimenta la movilidad en el horario punta también implican un cambio en las prácticas de viaje tradicionales, por ejemplo, durante este horario es más fácil observar cómo ante la congestión de la locomoción colectiva, las personas se abstraen del viaje escuchando música, mientras que en el resto de la jornada es posible apreciar prácticas tan comunes en la ciudad como compartir una breve conversación en el colectivo, sea con el chofer o con los demás pasajeros, aprovechando la cierta intimidad que se comparte en este tipo de transporte.

Pese a que fuera de las horas punta no existiesen mayores problemas de movilidad, los tacos y el tránsito lento dentro de dicho horario comenzó a volverse cada vez más insostenible. Ante esto, las autoridades debieron desarrollar una política para hacer frente a tales problemáticas, basada en una fuerte estrategia de renovación y ampliación de las vías de conexión de la ciudad. A continuación, detallaremos en qué consistió esta política y qué ha implicado en el panorama de movilidad en la capital del Maule.

Y más temprano que tarde abrirán las anchas carreteras.

Si la compra de un automóvil particular fue la solución ante el problema de transporte que trajo consigo el crecimiento expansivo de la ciudad, la solución ante el problema del aumento del parque automotriz fue una renovación vial sin precedentes. Las autoridades jugaron sus fichas en varios proyectos de infraestructura que tenían por objeto hacer más expedito el tránsito de vehículos y con ello descongestionar la ciudad durante los horarios punta. La construcción de una circunvalación para la ciudad que uniera sus principales arterias, la renovación de pasos de nivel y la ampliación de diversas calles, fue la promesa con que la institucionalidad respondió a este dilema, en un momento en que la ciudad aún tenía sus heridas abiertas por el terremoto.

Como el viaje cotidiano se espacializa en la calle, preguntarnos por el estado de las redes de conexión se vuelve un elemento fundamental en los estudios urbanos. Entendida como la dimensión física en que se desarrollan los desplazamientos o como el espectáculo de donde la vida cotidiana se expone y se observa (Lefebvre, Op.cit.), los *armatures* juegan un rol importante en la dialéctica de la movilidad, constituyendo la conexión principal que entre el urbanita y las posibilidades que la ciudad le ofrece. El poner atención a los rasgos de las vías que posee una ciudad, nos habla de qué tipo de desplazamientos son los que se privilegian y cuáles son los que se desdeñan.

La renovación de la que venimos hablando estuvo principalmente orientada al uso de vehículos motorizados. El ensanchamiento de la Av. Colín y de la 8 Sur, el nuevo cruce de Maule hacia la ruta 5, el paso nivel del CREA¹⁰ y la circunvalación norte estuvieron todos enfocados a sostener mayores volúmenes de flujos de automóviles y no de otro tipo de transportes. La calle renovada permite el flujo expedito de vehículos a altas velocidades, pero cuando el resto de la infraestructura vial corresponde a una época de menor motorización, ocurre que la congestión sólo se está trasladando hacia otros lugares. Aunque en las nuevas calles el taco se vaya reduciendo, los puentes y pasos de nivel antiguos que en su mayoría no han sido rediseñados, generan los mismos problemas que existían antes de la renovación vial.

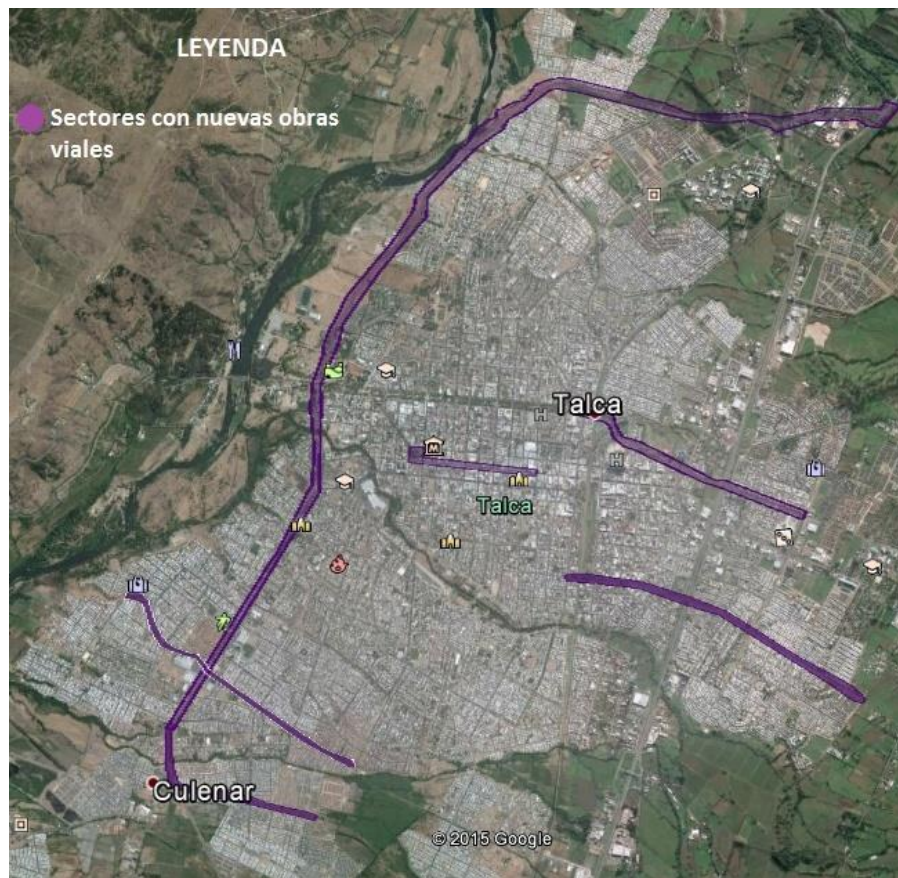


Fig. 17 Sectores de Talca que presentan Renovación Vial post terremoto. Elaboración Propia.

A pesar de que los entrevistados ven con buenos ojos los esfuerzos que se han hecho en pos de reducir la congestión en horarios punta y que la renovación de la infraestructura vial ha sido un avance, piensan que es todavía insuficiente, ya el problema aún persiste:

¹⁰ Sigla de Centro Regional de Abastecimiento o bien, la Vega.

“Abren una calle nueva o ampliación de calle nueva, funciona bien dos tres días y después ya está saturado...” (Automovilista, sector Oriente).

Las amplias carreteras que se vienen inaugurando en los últimos años, fomentan y dan prioridad al uso extensivo del automóvil, el cual es la principal causa de la congestión en la ciudad. Aunque existan otros factores, como la poca actualización de la planificación en materia de transportes y la baja capacidad ejecutiva de los organismos institucionales¹¹, es necesario recalcar que el intenso crecimiento en el parque automotriz es el factor de mayor incidencia. Por ello, los entrevistados recalcan que las nuevas calles funcionaron bien al principio, para luego volver saturarse, lo que tiene relación con que la inversión solo ha estado en el uso de vías principales y no en una mejora en la conectividad interna entre barrios y sectores, lo cual podría ser una alternativa a para quienes deseen evitarse la congestión de las calles más transitadas (Fig.16). Si se observa el plano de la ciudad es posible percatarse de ello, mientras que los entrevistados también tienen conciencia de este hecho.

“Tú tomas aquí derecho por la 14 y no llegas a la florida derecho por dentro, tienes que salir a la ruta, para entrar a los Tilos, también tienes que salir a la ruta y entrar. O sea, no hay conectividad por dentro de las poblaciones, por dentro de las villas...”
(Usuario locomoción colectiva, sector sur poniente).

Pese a la prioridad que tuvo la renovación de la calle frente a la acera o la ciclovia hay que ser justos: no se puede decir que la renovación en el ámbito de la vialidad ha sido exclusivamente para los autos, puesto que también se han invertido recursos en espacios para otros modos de viaje (ciclistas y peatones). Sin embargo, las ciclovías que vinieron aparejadas a los nuevos proyectos viales dejaron bastante que desear:

“Hicieron ciclovías, pero las ciclovías quedaron compartidas prácticamente con la vereda y pa’ más remate, las ciclovías pasan de repente por el lado de los paraderos, entonces mucha gente en el paradero está sobre la ciclovia y hay postes que están al medio de la ciclovia”. (Ciclista. Sector Sur-poniente).

Cabe detenernos en este punto y puntualizar que en Talca, una de las ciudades que más desplazamientos en bicicleta presentaba en proporción a los viajes totales en 2003 (SECTRA, 2004), la infraestructura vial para este tipo de traslados es prácticamente inexistente. El ciclista no posee un espacio propio por el cual circular, lo cual lo obliga a

¹¹SERVIU, MINVU, MOP, Dirección Municipal de obras, entre otros.

compartir su desplazamiento con el peatón o el automóvil. Las nuevas ciclovías se presentan como discontinuas y disfuncionales ya que ninguna de ellas llega al centro, lugar que concentra la mayoría de los destinos de los viajantes.

En el caso de los ciudadanos de a pie, sucede algo similar: La inauguración de un paseo peatonal en el centro ha permitido un mayor despliegue de este tipo de traslados, sin embargo este sector se instala en la calle principal de la ciudad (1 sur) y tiene una extensión de sólo 3 cuadras. Esto genera un espacio extraño y discontinuo para el peatón que lo atraviesa, como también para el automovilista que se mueve por la calle. Inicialmente, esta vía tuvo por objetivo ir acorde al centro del comercio dentro de la ciudad, pero tras el terremoto gran parte de los edificios cercanos al paseo peatonal quedaron completamente destruidos o inutilizables (Mercado Central, Escuela Las Concentradas, Cafeterías, Bancos, entre otros), ofreciendo un panorama poco atractivo al transeúnte. Tras el terremoto, gran parte del comercio de la ciudad se trasladó hacia el oriente, concentrando sus flujos fuera del paseo peatonal, dejándolo bastante disfuncional. Por otra parte, sucede que el estado de muchas de las aceras de la ciudad es deficiente, disparejo y peligroso para los peatones y personas con movilidad reducida, habiendo poca preocupación por ellas después del terremoto.

“Tengo que decir que es malo, después del terremoto, tengo que decir que casi no tenemos vereda, porque como cayeron demasiadas casas antiguas no se han preocupado, está como todo tapado con latas y no se han preocupado de sacar el barro de la 1 oriente ni de la 1 poniente, ninguna de las dos calles”. Peatón. Sector Centro.

Las calles no sólo nos circunscriben a un lugar en el que debemos desplazarnos, sino que además nos imponen un determinado ritmo (Allen, 1999). Por lo tanto, en una ciudad en la que los viajes nos empujan a transitar por avenidas de alta velocidad, las bicicletas y los peatones comienzan a dejar de tener cabida. En el caso de los ciclistas, deben contentarse con el uso de un espacio difuso que se opone al transeúnte o arriesgarse a compartir el frenesí del viaje motorizado; para aquellos que caminan, comienzan a sentir que su vía de tránsito se vuelve estrecha y riesgosa por los ciclistas que se atraviesan. Desde otra arista, la implementación de la vía de alta velocidad traspone la utilización que los sujetos hacían del espacio, influyendo no solo a otros viandantes, sino también a los residentes que colindan con las nuevas avenidas. Ejemplo de ello es la nueva Av. Colín, que modificó un gran parque ubicado en el sector de la Florida, con canchas de tenis y

fútbol, plazas y lugares de descanso, en pos de una carretera de triple vía y una especie de ciclovia-paseo en el lugar donde se emplazaba el parque. De este modo, cuando el espacio de encuentro, socialización y recreación es expropiado para la circulación, las actividades que allí se desarrollaban se interrumpen, se proscriben o se vuelven peligrosas (Sanz, 1996). Finalmente, es el nuevo espacio de flujo motorizado el que irrumpe y condiciona las prácticas que se deben desarrollar en él.

Motility: El reino de posibilidades y el potencial de movilidad.

Tal y como sabemos, la movilidad no solo debe entenderse como los viajes y traslados que efectivamente se hacen en tal o cual medio de transporte o sobre un determinado espacio físico, sino que a esta conceptualización se deben integrar las posibilidades que las condiciones territoriales y sociales proporcionan a los individuos (Kauffman, Op.cit). El concepto de Motility, nos permite comprender que las personas eligen ciertos elementos del reino de posibilidades que se les presentan para definir su viaje: ya sea la oferta del transporte público, manejo de información, tecnología, capital social o cualquier otro. En ese sentido, podemos considerar que el viaje recabado en las entrevistas se presenta como la parte más visible de esa elección que realizan los individuos al evaluar su posición dentro de la ciudad, sus capacidades personales y el reino de posibilidades que la ciudad ofrece. En este punto, se vuelve a relevar que el potencial de movilidad se conforma de una relación dialéctica y dependiente entre las posibilidades que existen en la ciudad y la capacidad que los individuos tienen en la toma de decisiones, sopesando los elementos que más le convengan. Está claro que las posibilidades no son iguales para todos y dependen mucho de factores como el barrio, los ingresos o la cantidad de transportes que por allí frecuenten, por lo tanto, para una mayor comprensión acerca de por qué los talquinos presentan cierta forma de desplazarse, se hace necesario ahondar más en este reino de posibilidades o potencial de movilidad.

Oferta y costos del transporte público

Ante la necesidad de transporte que se ha hecho patente en la ciudad, la principal solución desde la locomoción colectiva, ha sido una ampliación de la oferta, especialmente de colectivos. Esta oferta no obstante, cambia bastante según la hora, el día y del sector donde se vive. Además, los recorridos de las diversas líneas se orientan en pos de las zonas más demandadas por los habitantes de determinado sector y, por ello

no es de sorprender que la mayor parte se dirijan hacia el centro, tal como se aprecia en la figura 18. La oferta de locomoción colectiva en el sector céntrico, está delimitada casi únicamente en 3 de sus calles: La calle 2 sur (línea ancha, horizontal azul) que concentra todo el flujo de microbuses; la calle 1 norte (línea ancha amarilla), que resiste los colectivos en dirección oriente-poniente; y la calle 2 norte (línea ancha amarilla) para los colectivos de oriente a poniente. En segunda instancia, la calle 11 oriente (línea ancha, vertical azul) límite del centro de la ciudad, también presenta intensos flujos. Este hecho no tiene nada de malo si entendemos que la mayor parte de los traslados son hacia este sitio, sin embargo, cuando el viaje cotidiano no está orientado hacia este sector, el panorama se vuelve bastante más problemático. El centralismo que presentan los recorridos de la locomoción colectiva, impide que muchos usuarios que viven en un determinado sector no tengan la posibilidad de alcanzar zonas fuera del centro con la oferta existente, por lo que se ven obligados pagar dos pasajes. Esta situación se vuelve más agravante si se vive en una periferia y se trabaja en otra, ya que se suman factores como la densidad poblacional y la distancia.

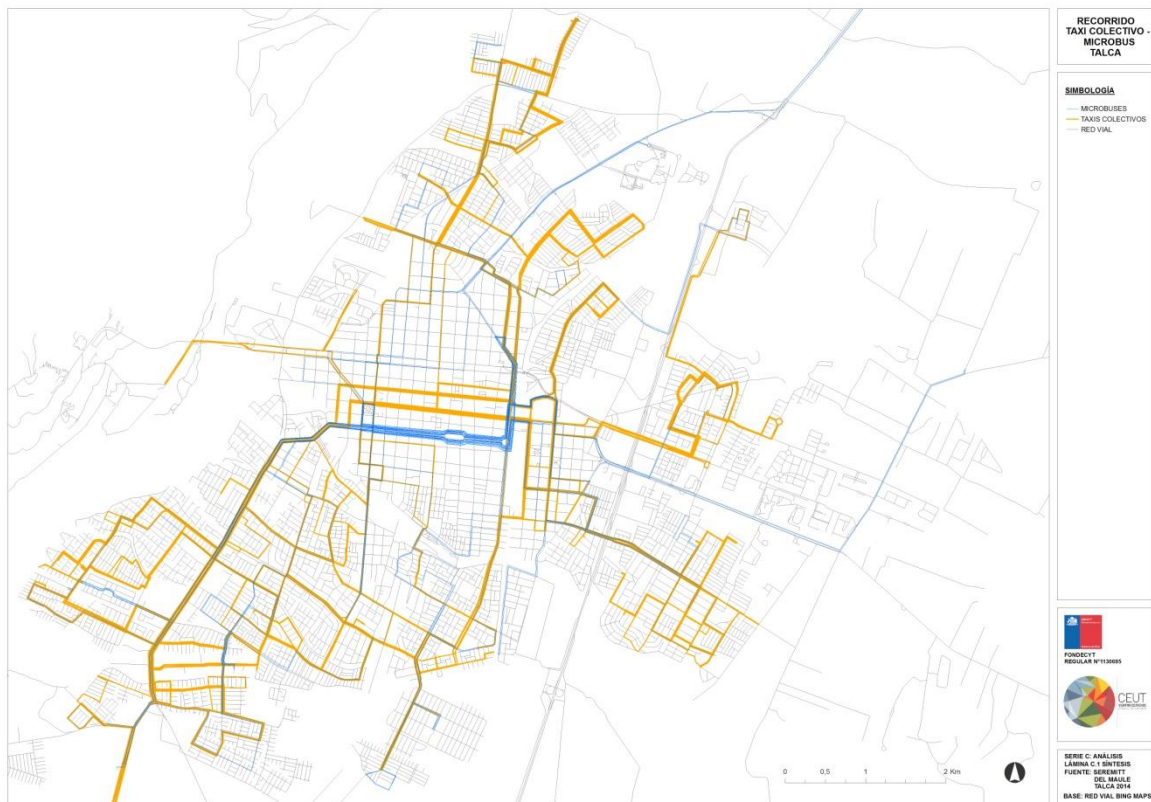


Fig. 18 Recorridos de la locomoción colectiva en Talca y Maule Sur. Fuente: CEUT, 2014 en base a datos SEREMITT del Maule. Talca, 2014

Desigualdades territoriales del transporte.

Frente a la situación recién señalada, se observa que si se vive en un determinado sector, es posible trasladarse solamente a ciertos lugares de la ciudad, al menos con un solo pasaje, lo que a su vez da cuenta de las limitaciones de la oferta del transporte público. Nuevamente, los más afectados son los sectores más alejados del centro, no porque no exista oferta de transporte, sino porque esta es insuficiente en relación a la proporción de habitantes que allí viven y porque, como ya se expuso, no está orientada otra zona que no sea el centro. El siguiente cuadro nos permite comprender con mejor precisión las posibilidades de movilidad que ofrece el transporte público, según el sector de residencia¹².

Sector	Barrios accesibles	Barrios poco accesibles	Barrios Inaccesibles
Norte (Las Américas, Don Sebastián, Cementerio, Las Heras)	Centro, Carlos Trupp (Oriente), Villa Francia (Maule)	Magisterio y Doña Ignacia (Sur-Poniente1), El tabaco (Sur poniente2)(Oriente)	Parque Universitario y Nueva Holanda (Oriente), Galilea, (Sur poniente1)
Oriente (Nueva Holanda, Parque Universitario, Carlos Trupp, Faustino González, Barrio Oriente)	Centro, Galilea, Independencia y Galilea (Sur Poniente1),	Padre Hurtado, Don Sebastián (Norte), Las Colines (Sur poniente2), Santa Teresa de Colín (Maule)	Costanera (Sur Poniente (Sur Poniente 2), Parque Universitario (Oriente), Las Heras (Norte)
Sur Poniente1 (Galilea, La Florida, Independencia, Doña Ignacia, Magisterio)	Centro, Faustino González, Nueva Holanda y Carlos Trupp y Barrio Oriente (Oriente)	Universidad de Talca, (Norte), Las Colines (Sur poniente2) Villa Francia (Maule)	Don Sebastián, Las Américas (Norte), Parque universitario (Oriente), Jardines de Talca, Seminario (Centro-poniente) ¹³
Sur Poniente 2 (Las Colines, Aurora de Chile, El Tabaco,	Centro, Las Heras (Norte), Independencia (Sur Poniente1),	Doña Ignacia (Sur poniente 1), Seminario (Centro-	Galilea, Magisterio (Sur poniente1), Nueva Holanda (Oriente), Don

¹² Para una mayor comprensión, revisar Anexo 1 sobre los sectores de la ciudad y Anexo 2, acerca de las categorías socioeconómicas de esta.

¹³ El sector centro poniente en realidad no es considerado un sector como tal, pero aquí se hace la distinción en relación al centro, entendido como el centro de servicios de la ciudad.

Pucará)	Las Américas	poniente).	Sebastián (Norte)
Fuera de Talca (Maule) (Villa Francia, Santa Teresita de Colín, Don Pablo)	Centro, Independencia, (Sur-Poniente1), Carlos Trupp, Barrio Oriente (Oriente), Las Colines (Sur poniente 2).	Las Américas (Norte), Faustino (Oriente), Galilea (Sur poniente1).	Don Sebastián (Norte), Parque Universitario (Oriente), Seminario (centro-poniente), Pucará (Sur poniente 2).

Tabla N°3: Accesibilidad a barrios por sector a partir de la oferta de transporte público. Fuente: Elaboración Propia en base a datos de CEUT y SEREMITT, Talca 2014.

Pese a que en el cuadro los sectores se exponen a modo de *clusters*, se puede observar que hay zonas que poseen una menor oferta de transportes que otros (Anexo 3), lo que condiciona a los usuarios a realizar combinaciones en sus viajes diarios. En ese sentido, los entrevistados advirtieron que existe poca conexión entre algunos sectores, como por ejemplo el sector norte con el sector sur poniente.

“Y generalmente cuando tengo que hacer un recorrido largo, tengo que tomar, tengo que hacer combinaciones, porque no hay nada de aquí que me lleve directo hacia el sur, por ejemplo, ahí estaría faltando, al sector sur. No hay conexión norte con el sur. Puede haber, norte con oriente, pero no el sector sur. Al poniente... sí... más o menos, llega la línea 1...” (Usuaría de transporte público, sector norte).

Otro elemento problemático es la falta de vehículos y líneas de transporte público, para los sectores habitacionales que han surgido durante los últimos años, en especial los que se instalan en la periferia o en la comuna de Maule. Ejemplos como la villa Francia, Villa Bicentenario y Villa Don Pablo, son algunos de los nuevos barrios que no tienen una oferta de transporte público acorde a la cantidad de habitantes que allí residen y a sus necesidades de movilización.

“Hasta ahora hay solamente de la línea 7 es la que llega allá y por cierto de allá trae a la gente al centro. La línea 7...” (Ciclista, sector oriente).

“No tan conforme, con el tema de la salida de aquí. Yo sé que en el terminal encuentro bus, yo sé que ahí encuentro bus. Porque ahí traigo, pero acá... ehh, no. Porque quisiera que uno saliera y que chuta que hubieran más colectivos, que te llevaran al terminal, o que la micro pasara por el terminal, por ejemplo. Porque esta micro no pasa por el terminal, llegan a las 12 oriente y llegan a la 11 sur hacia abajo. Porque aquí no hay ninguna micro que vaya al terminal.”(Usuaría de transporte

público, fuera de Talca)

Horario y Frecuencia

La frecuencia y el horario también son elementos a considerar ya que las micros sólo funcionan hasta las 10 de la noche, dejando en manos de los colectivos todos los viajes posteriores a esa hora. Debido a este hecho, los conductores de estos vehículos presentan un sustancial aumento de las tarifas, cercano al 50%. En la misma línea, a tempranas horas de la mañana, la oferta de transportes es casi inexistente lo cual vuelve muy dificultoso trasladarse a quienes deben salir al alba o con dirección a sitios fuera de Talca.

“En lo que es muy desagradable es que yo me levanto temprano porque tengo que ir a dejar a mi hija a la universidad, porque no hay movilización a la hora, ella tiene que estar en la universidad a las 7 de la mañana porque tiene que viajar a Curicó y no hay movilización, no hay ningún medio de transporte que la lleve, nada. Entonces por eso es que a veces ocupo el auto, en ese sentido, porque la tengo que ir a dejar y es lejos. (Peatón. Sector Centro)

Como se puede apreciar, ante las carencias del transporte público más eficaz, a saber la micro (en términos de espacio y capacidad), la respuesta ha sido la ampliación de la oferta de colectivos. Si bien, esta oferta ha solventado en gran parte la falta de buses de la ciudad, también han dejado en manos del gremio el tema de los precios y los recorridos. Cuando dicho gremio tiene la capacidad de manejar a voluntad los recorridos, cobrar tarifas diferidas según distancia y horario, quienes se encuentran en una posición menos ventajosa -en términos de movilidad- se ven en la obligación de pagar un transporte a un alto precio o bien, buscar otro medio más conveniente. Si a esto le agregamos los factores viales ya expuestos, no ha de sorprendernos que muchos decidan acceder a un automóvil particular.

“Mi hermana, ella trabaja y se va en micro, entra a las 8, y tiene que salir de aquí como a las 7. Para poder llegar a la hora, porque las micros vienen llenas, llenas. Y yo por eso opté por la opción de comprarme el autito, porque realmente quedaba botada.” (Automovilista, Sector Sur Poniente).

Resumiendo, el estado actual del transporte público en Talca presenta poca o nula actualización en términos tecnológicos, recorridos que no han ido acorde con el crecimiento de la ciudad, orientados principalmente al centro y, un costo que ha ido

subiendo sostenidamente durante los últimos años y que aumenta aún más cuando la oferta de transportes disminuye (noches y madrugadas). Estos factores generan desigualdades en distintos planos: primero, una desigualdad en el acceso a la ciudad que poseen las personas según el sector donde habitan; segundo, una desigualdad en relación al costo que significa dicho acceso y tercero, desigualdades en relación a la experiencia de viaje que ofrece actualmente el sistema de transportes.

Ahora bien, si volvemos a la idea de Kauffmann acerca de cómo los individuos toman posesión del reino de posibilidades que tienen a partir de su posición en la estructura, nos encontramos con que el estado actual del transporte público, no permite a todos cumplir con sus proyectos y como la inmovilidad no es una opción, deben desarrollar vías alternativas para llevarlos a cabo. En ese sentido, algunas de las prácticas más notables para salir del atolladero de la inmovilidad tienen que ver con la utilización del capital social, especialmente en los lugares en los que no existe oferta de transporte.

“Sí, de hecho, no sé si será algo como normado, pero como que uno ya viene con eso integrado, si ves al vecino en la calle lo llevas, lo ayudas, no sé, o lo vas a dejar a la casa si vive más lejos que tú y ahí lo ayudas en todo sentido” (Usuario locomoción colectiva, sector oriente).

Las personas que viven en aquellos sectores en los que no existe locomoción colectiva, integran en sus prácticas de viaje cotidianas, la presencia de vecinos y amigos, pues se comprende que es un problema que afecta a todos por igual y por tanto, se desarrolla la costumbre de llevarse entre las familias del sector. Este tipo de solidaridad, que se desarrolla a partir de un problema común es muy relevante, ya que permite tanto mejorar la situación de movilidad individual, como también fortalecer los vínculos sociales del barrio y mejorar la calidad de vida de los vecinos que no poseen un automóvil particular.

Pese a lo anterior, la mayor parte de las situaciones no se resuelven de esta manera, sino que al contrario, se ha buscado superar los problemas de movilidad de manera individual, sin pensar en las consecuencias sociales que conlleva el hecho de que todos accedan a tener un auto particular en una ciudad como Talca. De esta manera, si se observan de manera inversa los tres factores que conforman el estado de la movilidad aquí expuestos, a saber: 1) la oferta de transporte público, 2) las redes viales y 3) el horario punta y se comprenden como factores de un mismo fenómeno, es posible vislumbrar que la transformación de la forma de movilizarse en Talca se comporta como

un círculo vicioso. Ante las carencias que presenta el transporte público (1) (costos, frecuencia, recorridos), los usuarios se ven en la necesidad de pensar medios alternativos para sus traslados. Estos pueden ser la bicicleta, la caminata o el auto particular, pero cuando el espacio de la ciudad privilegia este último (2), parece claro que se va a optar por el auto, por razones de tiempo y comodidad. Ante tal elección, la principal consecuencia de ello es un crecimiento del número de vehículos particulares que se condice con las cifras ya señaladas y se traduce en intensos atochamientos, lentitud y malestar durante los viajes en horario punta (3).

Prácticas de movilidad y representaciones de la ciudad.

La paradoja del viaje

La experiencia de movilizarse aunque generalmente se entiende de manera individual (“Yo viajo- yo voy para acá”) nos somete de manera ineluctable a una situación colectiva: Ya sea que se utilice el auto o la bicicleta, la micro o el colectivo, las experiencias de movilidad siempre suponen el posicionamiento del individuo frente a los otros. Sin embargo, se puede observar que en el espacio del viaje compartido, la identificación del yo con el otro que viaja o se desplaza a nuestro lado es prácticamente inexistente. El hecho social que supone el traslado contrasta con la brutal individualidad y soledad con la que se experimenta el viaje cotidiano, bien señalado por Augé (2009). El horario punta es cuando más se percibe la incomodidad y desolación que supone este tipo de viajes, en contraste con la gran cantidad de personas que comparten un vehículo o se enfrentan en las calles.

Por ser Talca una ciudad en la que es muy común toparse con algún conocido a la salida del barrio o en el centro, el anonimato y la soledad señaladas por este autor no tendría por qué ser la misma que la experimentada en el metro de París o de Santiago. Pese a ello, las entrevistas permitieron dar cuenta de que durante los viajes, la identificación entre conocidos, vecinos o amigos también está fuertemente mediada por el modo de viaje que se utilice. En esa línea, el transporte público siendo un medio que debiera propiciar cierta interacción entre individuos, es en el que con menor frecuencia se desarrollan encuentros agradables. Interacciones asociadas al uso del espacio (“Permiso, muévase más atrás, saque su mochila”) son sentencias comunes que oscilan entre lo cordial y lo hostil para aludir al pasajero vecino. En tanto, pese a que el caminar y el pedalear representen una actividad esencialmente individual, las interacciones posibles

durante el viaje condimentan positivamente esta experiencia, al encontrarse con colegas o amigos a quienes es imposible negar el saludo o la conversación de rutina. El auto por su parte, se parece un poco al transporte público: El relativo aislamiento que ofrece este cubículo móvil no solamente separa al conductor del frío y el viento que la velocidad supone, sino también de la conversación, o del saludo de un conocido durante la ruta. La calle, bajo esa idea, no permite al automovilista locuaz detenerse de pronto y ponerse al día con un viejo amigo de la escuela. Lo que sí es cierto, es que durante los viajes en automóvil los entrevistados reconocieron que era común tener interacciones como bocinazos, insultos o gestos hostiles entre conductores y otros viajeros... ¿Será que los vehículos motorizados agudizan la soledad percibida en las olas de gente que componen el mar de la hora punta? Puede ser, pero lo interesante de señalar aquí, es que esta contradicción entre la práctica del viaje, en tanto actividad social y su cada vez más individual y desolada comprensión, encierra un hecho que ha sido apuntalado desde la modernización del transporte, específicamente desde los vehículos motorizados.

La identificación entre semejantes que fue posible encontrar en el espacio público de la ciudad, en los encuentros que propiciaban interacciones agradables, parece agotarse al subir al transporte público o al automóvil, como si estos no fueran el sitio adecuado para reconocerse en su condición de ciudadanos o vecinos. La comprensión del transporte en términos meramente funcionales olvida que la movilidad encarna una experiencia eminentemente social (Gutiérrez, Op. Cit.). Desde esa mirada, el transporte no motorizado supone otro tipo de relaciones sociales que el crecimiento del parque automotriz y las autopistas han venido constreñir, agudizando la contradicción ya expuesta.

¿Qué viaje, qué ciudad?

La transformación del transporte no solo ha repercutido en las interacciones sociales que desarrollan los individuos, también han modificado las formas de conocer y comprender la ciudad en su conjunto. Corresponde ahora, analizar cómo se relacionan las prácticas de movilidad de nuestros entrevistados con las representaciones que generan de la ciudad. Como vimos, el modo de viaje define en gran medida el lugar en el que se ubica al momento de trasladarse y ello implica que los recorridos en bicicleta, en micro, en auto o a pie, posicionan al individuo desde diversos puntos de vista para contemplar la ciudad. Al mismo tiempo, podemos observar que las rutas también cambian según el medio de transporte siendo más o menos extensas, si se privilegian los tramos en línea recta, si se

prefiere ir zigzagueando conforme se acerca al destino o bien, si se entrega la dirección de esta ruta a un externo como en el caso de la locomoción colectiva que ya tiene sus recorridos delimitados. A continuación, se presentan algunos datos que conectan la parte concreta del viaje con las ideas o valoraciones que los actores desarrollan del mismo.

Es posible notar, en primera instancia, que las rutas cotidianas, adquieren formas particulares a partir del vehículo que se utiliza. De este modo, tenemos que la trama de las rutas en bicicleta y a pie, es más enmarañada que la que se forma con los flujos en automóvil. Si bien, en ambos casos existe la posibilidad de desarrollar una ruta personalizada, los conductores prefieren calles extensas que les permitan desplazarse en línea recta, alcanzando mayor velocidad. En cambio, los ciclistas con el afán de evitarse los lugares más transitados toman pasajes, calles estrechas o la calle de servicio de la carretera para dirigirse a sus destinos. Por otro lado, el transporte público ofrece un recorrido aún más funcional ya que en general recorre las arterias de la ciudad y las calles principales de los barrios y sectores residenciales, sin internarse en ellos.

Es interesante cómo se puede apreciar qué ciudad que se va conociendo, a través de la ruta elegida y practicada a diario. En ese sentido, se nota que la mayoría de las rutas apuntan hacia al centro, por lo que este se define como una zona que todo tipo de viajero maneja muy bien; hecho que se condice con la pregunta acerca qué lugares eran mayormente conocidos por los entrevistados, en la cual prácticamente todos reconocieron al centro. De igual forma, al consultar por los sectores menos conocidos, los que fueron señalados en el mapa son los que concentran una menor cantidad de flujos, exceptuando a las personas que ahí residen.

Si ahora cruzamos el elemento del transporte con las rutas delimitadas en el mapa de la ciudad podemos obtener algunas luces acerca qué tipo de ciudad conocen las personas de manera diferida según su medio de transporte.

- En primer lugar, tenemos que las personas que acostumbran caminar por la ciudad viven relativamente cerca del centro, razón por la cual pueden ejercer esta forma de movilización. La ciudad que ellos conocen es bastante íntima y tiene una mayor conexión con las personas que se topan durante el trayecto y una cercanía con los edificios, casas y barrios, puesto que para dirigirse al centro deben atravesar por ellos.

- Los automovilistas en cambio, al preferir vías de mayor velocidad para llegar más rápido a sus destinos, atraviesan por fuera las zonas residenciales, salvo en algunos contados casos en que se usen atajos, pero se puede dar cuenta de que su conocimiento y percepción de la ciudad es mucho más amplio y general, posicionándolo como un espectador de las transformaciones que sufre la urbe.
- Por su parte, quienes utilizan la locomoción colectiva son quienes más manejan las dinámicas que ocurren dentro del centro, debido a que sus traslados se ubican en las principales arterias de la ciudad, pero a su vez son quienes menos conocen los sectores más tranquilos, como las villas y las plazoletas escondidas entre los pasajes. En este caso, el individuo también se posiciona como un espectador de las dinámicas y flujos, pero bajo la ruta predispuesta del transporte público.
- Finalmente, tenemos a los ciclistas que se ubican entre el peatón y el automovilista: por una parte, desarrollan un mayor contacto con la ciudad, utilizan vías que atraviesan por los barrios y se separan del centro, así como también cruzan la ciudad a una velocidad bastante superior a los peatones, lo que implica que su mirada sea mucho menos minuciosa que la desarrollada a pie. En ese sentido, el ciclista podría ubicarse en una interfaz entre espectador y participante de las dinámicas de la ciudad.

La centralidad que presentan las rutas de los talquinos también se asocia de manera negativa con los sectores más valorizados por ellos, por tanto, es posible comprender que muchos de los entrevistados consideraran que Talca es una ciudad fea, puesto que sus recorridos diarios en muy escasas ocasiones atravesaron algún sitio que ellos consideraran agradable. Al no ser el centro, un lugar que ofrezca un gran atractivo, menos aún después del terremoto que redujo a escombros gran parte de sus edificios, ha de señalarse que los viajes cotidianos de las personas, independiente del vehículo que utilicen, no atraviesan lugares bonitos o agradables y que en el mejor de los casos, los recorridos pasan por fuera (figura 18). La única excepción a esta tendencia es la alameda, principal pulmón verde de la ciudad y un sector altamente valorizado por sus habitantes, pese a que solo algunos automovilistas y ciclistas hagan uso de este espacio para transitar, mientras que quienes toman micro o colectivo, no pueden interactuar cotidianamente con este lugar ya que no existen recorridos que atraviesen por ahí.

“No, no, no es agradable [el transitar por la ciudad], porque no hay, no hay, no está bonita la ciudad para decir: “oye qué es bonita” a la vista no es agradable, no es agradable. Si lo que podríamos decir que es agradable es la alameda, pero en la alameda nos falta alguien que nos lleve para allá”. (Usuario de locomoción colectiva, sector sur poniente).

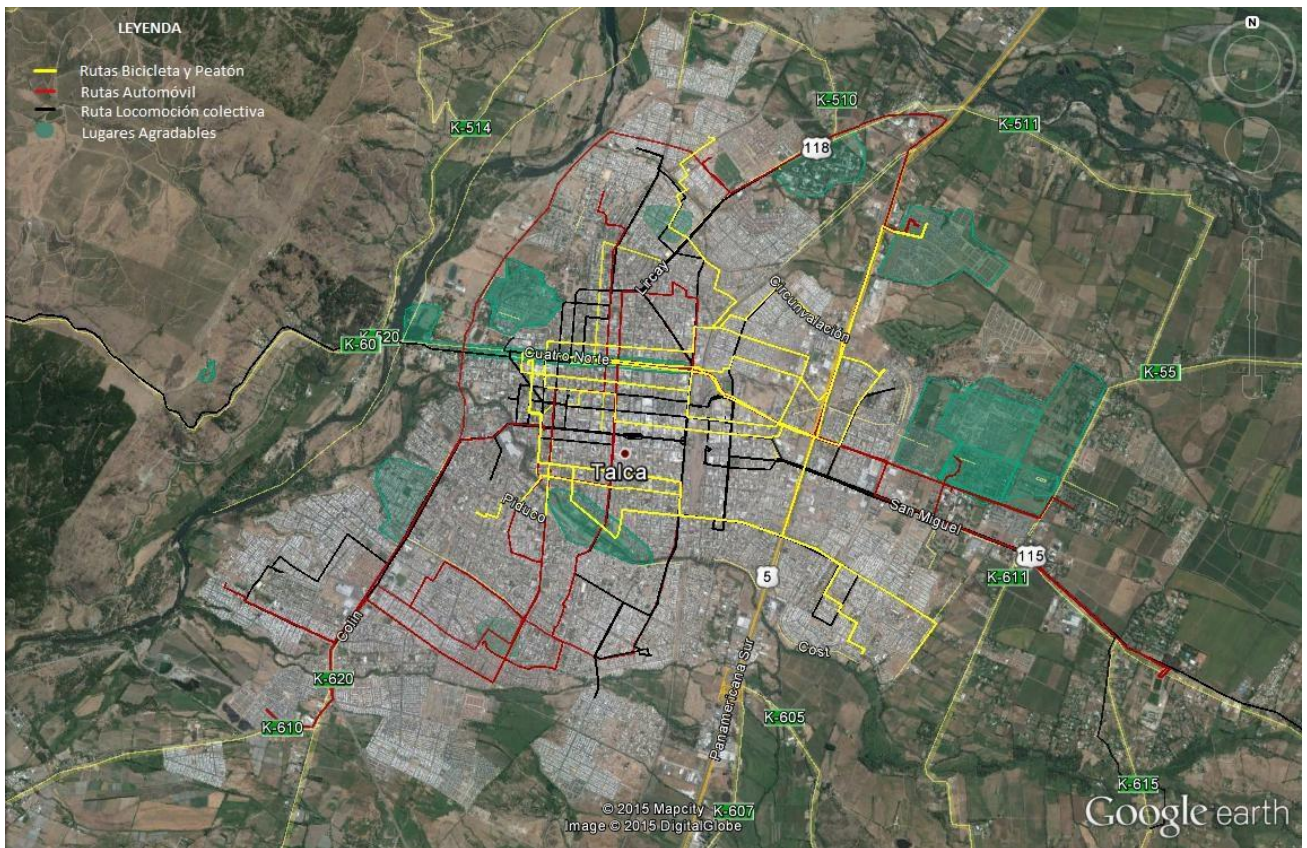


Fig. 19 Rutas cotidianas de los entrevistados y sectores agradables. Elaboración propia.

Aunque durante los últimos años ha habido importantes cambios en la ciudad y en el transporte, parece ser que el viaje cotidiano no ha presentado las mismas variaciones. Al comparar las rutas que realizan actualmente los entrevistados y compararlas con las que realizaban hace 10 años (Fig. 20), salta a la vista de que la mayor parte de los trayectos trazados siguen realizándose por las calles de siempre. En cambio, al consultarles acerca de la ubicación de sus viviendas hoy y hace una década atrás, es posible observar una tendencia que se aleja del centro, concentrando mayor cantidad de viviendas en el sector norte y sur poniente. Lo central aquí, es puntualizar que pese a las intensas variaciones en el ámbito del transporte, las prácticas de movilidad parecen resistirse a cambiar al

mismo ritmo que la ciudad, lo que produce diversos tipos de conflictos y animadversiones en el diario transitar, tema que va a ser tratado con mayor profundidad en el capítulo III. Por lo pronto, nos contentamos con exponer las principales conexiones que existen entre el espacio urbano, las prácticas de movilidad y las representaciones que se generan de la ciudad. Para ahondar en ese último punto, a continuación se expondrá cómo tales representaciones se organizan y se constituyen como imaginarios.

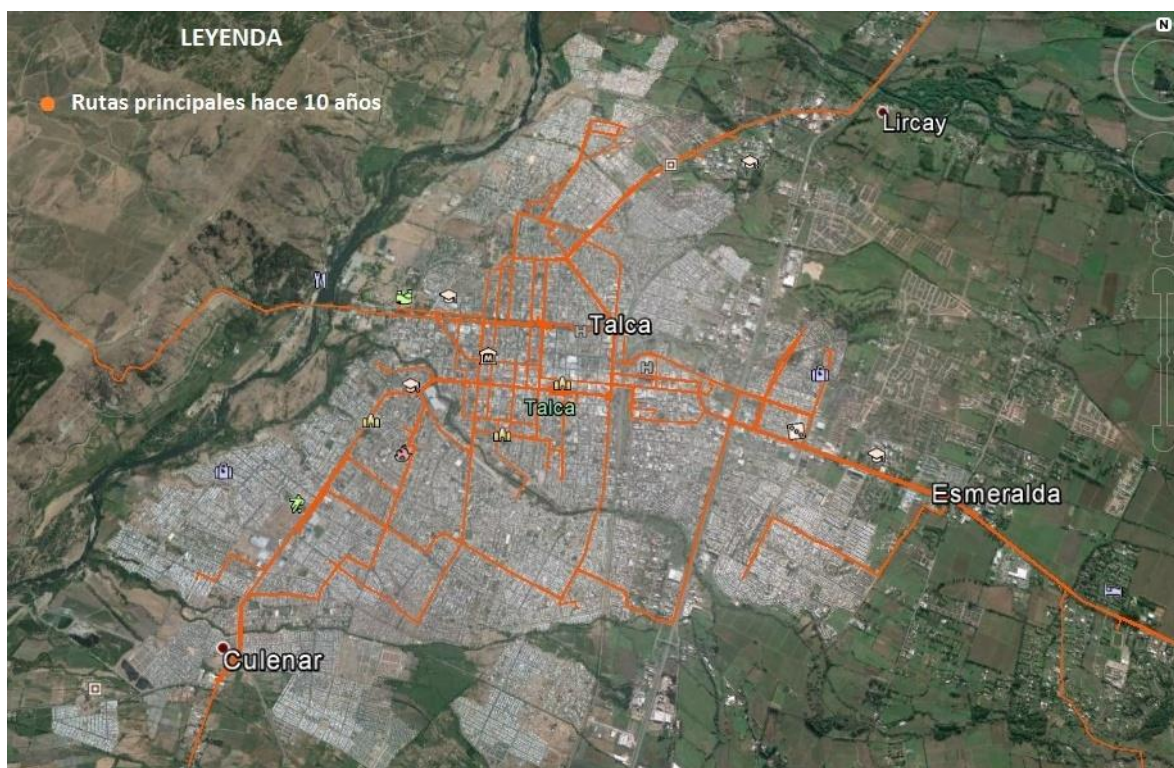


Fig. 20. Rutas cotidianas de los entrevistados hace 10 años. Elaboración Propia

Imaginarios urbanos en una ciudad intermedia

Durante el desarrollo de la investigación, las experiencias de movilidad cotidiana y los trayectos que los sujetos realizan les permiten conocer ciertos tramos de la ciudad que, de manera fragmentaria, van constituyendo imágenes de esta las cuales se superponen, se organizan y permiten comprender y actuar sobre ella. Como ya fue expuesto, cuando un sujeto habita y actúa dentro de la realidad lo hace desde su visión particular, a partir de un imaginario ya instituido, pero al mismo tiempo produce mediante su interpretación un imaginario radical o instituyente (Castoriadis, 1993). Este imaginario radical puede cuestionar o transformar a los imaginarios instituidos, generando nuevas interpretaciones que a su vez, pueden institucionalizarse dentro de la sociedad. Las intensas

transformaciones en el transporte y en la forma que solían conocer y estar acostumbrados los habitantes de la ciudad, producen nuevas ideas que tensionan la mirada original instituida. Frente a ello, comienzan a delinearse dos imaginarios aparentemente contradictorios que conviven el uno con el otro, en un espacio que se encuentra en una transición, y donde aún no ha sido posible delinear con claridad hacia dónde se proyecta este horizonte de transformaciones que afecta las nociones, visiones y prácticas de sus habitantes.

La ciudad pueblo

Por una parte, fue posible reconocer que existe un imaginario ampliamente compartido asociado a una ciudad pequeña, a un pueblo antiguo donde las personas se sentían más cerca unas de otras, una ciudad con muchos menos traslados en vehículos de motor, de caminos de tierra, carretas y bicicletas. Es el resabio de un espacio urbano que convivía vívidamente entre lo rural y lo industrial y que hasta el día de hoy, es posible encontrarse con él de manera discontinua en ciertas poblaciones, en ciertas calles.

Esta ciudad imaginada destaca por su tranquilidad y su seguridad, es el lugar donde los niños comparten en la calle, en el pasaje con el anciano que se sienta en la banqueta. *“Entonces, eso es como lo bueno que hay, porque es como gente ya más de edad y los niños en sí comparten como a la antigua, salen a jugar a la pelota, al trompo...”* (Automovilista, sector norte). No existe el temor con el que se vive en otros lugares, las personas se ayudan y se erige la figura del vecino como el protector del barrio, siempre atento prestar ayuda a su alrededor por si algo no anda bien. Lo interesante aquí, es que esta mirada no sólo puede observarse en los barrios del casco antiguo, sino que también en los que surgieron con posterioridad, hecho que se condice con la fuerte vocación residencial que se ha desarrollado en la ciudad durante las últimas décadas y ha permitido a sus habitantes desarrollar lazos e identificación entre vecinos del barrio, la villa o la población. Por lo tanto, en el espacio más próximo (el barrio), las relaciones que se van desplegando permiten a sus residentes sentirse tranquilos y salir de sus casas sin mayor preocupación. La ciudad pueblo también tiene la característica de producir una mucho menor sensación de anonimato típica de las grandes ciudades, lo cual condiciona bastante los comportamientos públicos de los individuos. Frente a la mayor cercanía que existe entre los habitantes, mayor es la preocupación por el qué dirán o como dice el viejo refrán: “Pueblo chico, infierno grande”.

La importancia que representan estas opiniones para los entrevistados, dan luces acerca de que en Talca el componente barrial es un factor muy apreciado. Este territorio, entendido como un lugar de valoración y reconocimiento mutuo entre quienes allí viven, se constituye como un anclaje que ofrece un soporte a las personas (Lazo y Calderón, 2014), pudiendo satisfacer ahí mismo, muchas de sus necesidades, sin la obligación de realizar grandes trayectos, pudiendo transitar a pie, saludar a algún conocido y comprar lo necesario en el negocio de siempre. El espacio barrial entonces, construye un lugar de proximidad que permite al habitante tener todo relativamente cerca, lo que es una ventaja que la ciudad presenta.

La tranquilidad es otro de los rasgos más valorados que posee la ciudad, aunque también presente una doble significación: no es sólo la tranquilidad asociada con la seguridad, sino que también es una tranquilidad que encierra el sentido de la lentitud, del aburrimiento. Bajo esta acepción, Talca se observa como una ciudad que no tiene mucho que ofrecer:

“Yo te hablo desde la experiencia de afuera. Llegar de afuera a Talca ¡ups! Una pena, uno le toma cariño, yo también, esta es mi segunda ciudad, aquí está ya mi hogar pero todo el año transcurre así plano, no hay vida propia... eso...”. (Usuaría de locomoción colectiva, sector Norte).

En este imaginario, el tiempo transcurre sin mayores agitaciones, las estaciones pasan rápidamente y aunque la morfología urbana sí ha cambiado, la ciudad no parece entrar tan fácilmente al incesante caudal de la modernidad, lejos de la efervescencia de la vida en la metrópoli con sus abultadas agendas culturales o de la bohemia noctámbula del puerto. Por esta razón, muchos entrevistados consideran que son bastante pocas las actividades y atracciones que la ciudad ofrece a sus habitantes y a sus visitantes. En este sentido, el componente turístico es bastante débil, por lo que la mayor parte de los entrevistados tendieron a ubicar los lugares turísticos fuera de la ella. Áreas turísticas que los talquinos relevaron en las entrevistas, como el Sector de Vilches (cordillera) y el Ramal Talca-Constitución (campo y playa), encierran percepciones e ideas que remiten a una belleza asociada más a lo natural que a lo que pueda ofrecer la urbe propiamente y por lo mismo, Talca parece significarse solo como un lugar de paso hacia aquellas maravillas naturales o a una vida rural perdida. Las ideas compartidas por los entrevistados, planteaban que los sectores más agradables y bonitos dentro de la ciudad siempre estaban recubiertos por importantes áreas verdes y de cercanía con la

naturaleza. Ya sea el río Claro, el Cerro de la Virgen o la alameda, todos remiten a lo mismo: a la fuerte presencia de un bello pasado rural frente a una urbe descolorida e intrascendente.

“Es que me gustaría volver a verlo como campo, no me gustaría verlo con casas. Por ejemplo cuando llegamos acá, detrás de nosotros acá era campo, allá al frente era campo”. (Usuario de locomoción colectiva, Sur Poniente).

Que la ciudad no presente mucho atractivo y en cambio, sus zonas rurales colindantes sí representen para los talquinos algo bello y deseable, nos permite comprender cómo el vínculo entre la agrópolis y su territorio de influencia aún persiste y reviste importantes significaciones al nivel del imaginario (Canales, Op.cit.). Los viajes también son muestra de aquello ya que en general, quienes viven en otras comunas prefieren los trayectos interurbanos antes que los desarrollados dentro la ciudad. De igual manera, los automovilistas consideran que una de las ventajas de su vehículo es la capacidad para salir rápidamente de la zona urbana, al lugar que se desee.

Sin embargo, existen ciertas inconsistencias que se dejaron entrever en los discursos de las personas respecto a esta dimensión estético-afectiva. Si bien, muchos consideran que Talca es una ciudad fea y aburrida, esta concepción está atravesada por cierto cariño que sus habitantes desarrollan, defendiéndola -no siempre con mucho éxito- de las críticas, posicionando que sus beneficios no están en su belleza arquitectónica o en el glamour que poseen otras ciudades, sino que está en su sencillez, su tranquilidad y el bajo costo de vida que trae consigo residir en ella:

“Prácticamente llevo 17 años aquí, entonces uno igual lo lleva con orgullo lo que tiene, aparte que esa no es la gran virtud ni el valor de Talca y el valor agregado de Talca es que es un lugar tranquilo pa vivir poh, que es de bajo costo, donde no es tan bohemio, que viví tranquilo sin grandes gastos económicos, el pan por ejemplo en otros lados es súper caro...” (Automovilista. Sector Oriente).

Asimismo, el centralismo¹⁴ de la ciudad, a pesar de que ha ido volviéndose un tema problemático respecto al crecimiento y aumento de los viajes, es visto con buenos ojos por parte de los entrevistados, quienes consideran que la ciudad se vuelve cómoda ya que posee gran parte de los servicios en un pequeño espacio, por lo que no hay

¹⁴Como ya se ha planteado, aún no es posible hablar de nuevos nodos urbanos que compitan con la primacía del centro de la ciudad. El sector oriente podría, dentro de un futuro, comenzar a constituirse como un nuevo foco de atracción.

necesidad de usar la locomoción, basta sólo con caminar. Esta percepción está cruzada siempre en oposición a la metrópoli, donde se requiere un mayor tiempo para realizar las actividades, debido a las grandes distancias que separan un determinado servicio de otro.

“Uno llega al centro y no se sube a una micro hasta cuando terminó de hacer 20 cosas, eso es fantástico, es una facilidad enorme, imagínese en Santiago uno va a un lado a hacer un trámite, después tiene que pasar todo Santiago para ir a otro lado y con el mismo trámite porque está relacionado”. (Usuaría locomoción colectiva. Sector Sur-poniente).

En ambas miradas, sea en el centro como en los barrios, subsiste una forma de movilizarse que todavía no logra ser desplazada completamente por el avance de los motores y que es valorada por sus habitantes. La virtud que tiene la ciudad no metropolitana, aunque sea poco atractiva estética y turísticamente, encierra en su interior la comodidad de una vida tranquila, diminuta, donde existe todavía el tiempo para relacionarse con los vecinos y tener todo más o menos al alcance. Este imaginario empero, parece encontrarse de frente con el hecho de volverse insuficiente para sus habitantes, quienes comienzan a mirar con menos paciencia la lentitud con la que ocurren los hechos en la capital maulina. En esa búsqueda, elementos como la falta de entretenimiento, la poca modernización y lo repetitivo de la rutina se vierten sobre la mesa, esperando que el gris panorama de Talca se tiña de nuevos colores y ofrezca mejores oportunidades.

La ciudad moderna o Talca Renace

Dentro de tal búsqueda, los talquinos consideran que la ciudad como la concebían empieza a presentar algunas disrupciones producto de los intensos cambios que han ocurrido en la esfera material y que, como se sabe, también repercuten en la esfera simbólica, con la cual sus habitantes la significan. En ese sentido, comienzan a desplegarse nuevas representaciones sobre la vida en ella, ya no como el recuerdo de la tranquilidad provinciana, sino que más relativas a las dinámicas de una capital; Es la nueva ciudad que comienza a desplegar su influencia, a internarse en los intersticios de lo que las personas perciben en su diario vivir, en sus viajes, en su relación con el espacio urbano y con lo demás urbanitas. Esta ciudad, es la de los horarios punta, de los

flujos frenéticos muy temprano en la mañana, de la incomodidad en las micros y el colapso que sufren todos los que durante esos períodos deben enfrentarla.

Aquí, se ponen en entredicho los rasgos que fueron observados dentro del imaginario de ciudad pueblo. Primero, la tranquilidad y la seguridad se cuestionan, dando paso a la percepción de que existen sitios peligrosos, perfectamente ubicables en el espacio (Fig. 18). Mientras, el barrio imaginado de la sana convivencia, da paso a un lugar donde los vecinos no se miran las caras. En relación a lo primero, la ciudad pequeña se extiende hacia límites que los urbanitas no alcanzan a aprehender y como suele suceder, el desconocimiento también encierra temor y rechazo. Si la vinculación que existe entre el sujeto y el entorno que le es propio frente al resto de la ciudad se denomina *topofilia* (Muñoz, Op.cit.), entonces con los sitios de desconocimiento ocurre lo contrario es decir, una *topofobia* hacia lo que está más allá y que, en una ciudad centralista, no viene a ser otra cosa que la periferia. Las entrevistas son claras al detectar cuáles son aquellos lugares de mayor peligrosidad, independiente del real conocimiento que se tenga de ellos, hecho que produce para las personas que allí habitan una sensación de discriminación: *“Porque hay un poquito de prejuicio en cuanto a los sectores como las poblaciones nuestras. O sea, hacen mucho comentario y en vez de ayudar a salir de la discriminación, ellos más discriminan”* (Usuaría locomoción colectiva, sector norte). Con respecto a lo segundo, parece que los nuevos sectores habitacionales, periféricos también, desarrollan una dinámica que va a contrapelo del apego afectivo al barrio, expuesto en el apartado anterior:

“Es una villa nueva, entonces la verdad es que es muy distinto el ambiente. En cierta forma me ha sido difícil acostumbrarme porque en donde yo vivía antes tenía todo mis amigos de infancia, gente del alrededor y todo eso. Y ahí en la Villa Bicentenario donde vivo ahora es un sector con gente nueva, que no conozco. Es más que tiene otro tipo... a mí me ha sorprendido mucho el estilo de vida que tienen. Partiendo de que por falta de confianza y de tiempo no hay una fluidez vecinal muy fácil, porque prácticamente nadie se saluda, donde vivo ahora”(Ciclista, Sector Norte).

¿En qué momento se fisuran las ideas de la ciudad expuestas en el primer imaginario? ¿Cómo las imágenes de una ciudad lenta y tranquila son sacudidas, por las de desconfianza y la inseguridad? Es obvio que este cambio no ocurrió de la noche a la mañana, sino que viene produciéndose al alero de las transformaciones que recopilamos en el capítulo I. Para los entrevistados, por su parte, parece claro que el cambio tiene

como hito fundante el terremoto de 2010. La modernización y sus implicancias simbólicas, se introducen en la ciudad a partir de las ruinas que dejó la catástrofe. Ante una ciudad destruida y la expulsión de muchas familias hacia la periferia (Letelier y Boyco, Op.Cit.), la reconstrucción adquiere la forma de una renovación urbana que aboga por un territorio moderno y atractivo, fomentando la aparición de edificios en altura, centros comerciales y de la mano de la ampliación de la infraestructura vial que busca desarrollar la imagen de una ciudad que no se ha quedado abajo del carro de los tiempos globalizados en los que vivimos. La inauguración del casino, grandes tiendas y un nuevo mall Portal Centro, son algunos de los hechos que pretenden ser el sello del slogan “Talca Renace” instalado desde el municipio. Y no sólo renace de sus ruinas, también lo hace con un nuevo rostro, más fresco y más urbano, en pos de sepultar las opiniones acerca de una ciudad aburrida y añeja.

Ahora bien, si volvemos a la idea de los imaginarios, es posible develar que el Talca post terremoto produce un nuevo imaginario que pretende desdeñar las significaciones relativas a la ciudad pueblo, generando una red coherente de nuevas significaciones o *magma* (Castoriadis, Op. Cit.), que permitan dar sentido a este nuevo imaginario e institucionalizarlo gracias al discurso de los agentes municipales, los políticos y el sector inmobiliario.

De esta manera, se insertan significaciones que miran con orgullo el avance de la modernidad en Talca:

“La mejora fue después del terremoto, pero totalmente, gracias por los edificios, sobre todo el sector centro...ahora uno puede salir cualquier día el día sábado, el día domingo y tú puedes ir a tomarte un helado, hay algo que uno puede ir a vitrinear si ahora, por ser ahora que hay trabajo el mismo hecho de querer salir a comprar algo, todo estaba cerrado, en esos tiempos, ahora no pos, tú sales el día sábado en la tarde y está abierto, el día domingo y está abierto, no todo pero está abierto, ese es un gran cambio digamos con el tiempo” (Peatón, sector centro).

Con sus nuevos pasos de nivel, sus luminarias y sus múltiples arreglos florales en las plazas y avenidas, la ciudad crece y se embellece, siguiendo los patrones urbanísticos hegemónicos, de la mano de la idea de progreso, la cual es bastante bien vista por sus beneficiarios, específicamente en relación a la mejora de las calles y espacios públicos. Pero no basta con parecer una ciudad moderna si se sigue viviendo con la calma de una

ciudad antigua y por ello, esta nueva faz también ha generado espacios atractivos para la población como conciertos, ferias y actividades recreativas. La Fiesta del Chanco Muerto y la Semana de la Independencia, son buenos ejemplos para observar cómo se intentan integrar elementos tradicionales, campesinos y coloniales, con la forma de celebrar en la ciudad moderna, invitando a los artistas de moda y a los animadores más rutilantes de la televisión.

La intervención municipal y las inversiones no son los únicos factores que han desarrollado este nuevo imaginario, en ello también tiene una gran participación las instituciones educativas y universidades que han atraído a gran cantidad de jóvenes desde el hinterland de Talca, como también de otras ciudades fuera de la región. El alto porcentaje de jóvenes que realizan sus estudios superiores en la ciudad, alcanzando el cuarto lugar a nivel nacional (INE, 2015), comienza a modificar las dinámicas de la ciudad, convirtiéndola en una con un mayor carácter universitario y donde dicha población también comienza a entregar nuevos bríos a las formas de concebir la vida en ella. Ante ello, es de esperarse que los adultos mayores observen con recelo cómo la ciudad se hace más joven y recuerdan con nostalgia mejores tiempos pasados donde según ellos, existía un mayor respeto y consideración por el prójimo:

“Uno se hace el ánimo, yo me hago el ánimo, me pongo a veces voy mirando lo poco y nada de bonito que hay en la ciudad y voy mirando o sea, no me hago mayores problemas pero de repente de me dan ganas, cuando suben los cabritos tanto básico, media, universitaria le digo yo: “joven sáquese la mochila” “Te molesta” “Claro que me molesta, me estoy pegando” y son cabros universitarios. Las chiquillas igual, los cabros igual o sea, tanto de la básica hasta la superior” (Usuario de locomoción colectiva, sector sur-poniente).

Parece ser, que el progreso en su afán de volver más amigable las zonas dañadas por el terremoto y hacer más urbana la ciudad, olvida la forma original de ésta y por lo tanto, provoca quiebres en las representaciones que existían de ella. De esta manera, se observa que pese a los nuevos aires que se respiran en el Talca después de la reconstrucción, se generan percepciones contradictorias por parte de quienes conciben la ciudad diariamente. La renovación es positiva sí, pero no lo es tanto si en el proceso arrasa con áreas verdes o si las viejas plazas se llenan de cemento. El incipiente imaginario de la modernidad que se cierne sobre la ciudad y su pretensión por generar

nuevas realidades, barriendo con lo que alguna vez existió (Bermann, Op.cit.) muestra su lado más oscuro cuando interviene en lo que los ciudadanos valoran. Se hace patente, que frente a este fenómeno, las personas entrevistadas no presentan una completa adhesión frente a la renovación urbana y señalan que en relación a la reconstrucción, se han dejado de lado importantes hitos históricos y patrimoniales para los talquinos.

“Y lugares como el museo, el mercado debieran rescatarse, sí o sí, estructuras preciosas, antiguas que se han dejado ahí, tiradas. Entonces, yo creo que hay que hacer una combinación entre las dos [modernidad y conservación], no puedes olvidar las cosas bellas que hay del pasado, todo lo histórico, porque es parte de, como de la identidad de tu ciudad, de los inicios yo creo, entonces y si te moderniza mucho eso, se va a perder, pero tiene que estar, porque, como así, además es la capital regional tiene que tener un atractivo también.”(Automovilista, sector norte).

La renovación ulterior al terremoto pudo haber seguido orientaciones que valorasen el patrimonio histórico de la ciudad, conservando edificios y casas coloniales. Los hechos, en cambio, declaran lo contrario: La rápida construcción de edificios de departamento, supermercados y centros comerciales, en desmedro de inmuebles patrimoniales como el Museo O'higiniano, el mercado central y la biblioteca municipal, devela que esta imagen moderna tiene orientaciones fuertemente comerciales.

Sin intención, aún, e ahondar en este último punto, se puede adelantar que la transformación de la ciudad ha traído nuevas formas de experimentarla y comprenderla, las cuales entran pugna con las formas tradicionales existentes. En esa misma línea, el imaginario de ciudad moderna comienza instituirse a contracorriente de aquél imaginario que releva al barrio como anclaje de proximidad. Al desvalorizar este territorio, se propende a distanciarse de él y buscar en otros lugares lo necesario, lo bello y lo agradable (Lazo y Calderón, Op.cit). La ciudad moderna o más bien su imaginario, ofrece nuevos espacios de socialización en los que los ciudadanos pueden desarrollarse, pese a que para acceder a ellos sea necesario tomar un vehículo y realizar un traslado. Las entrevistas comienzan suscitar este fenómeno cuando se encuentra que los lugares agradables no sólo se asocian a la ruralidad, sino también a la vida de los loteos y las parcelas de agrado, en fin, al barrio más acomodado.

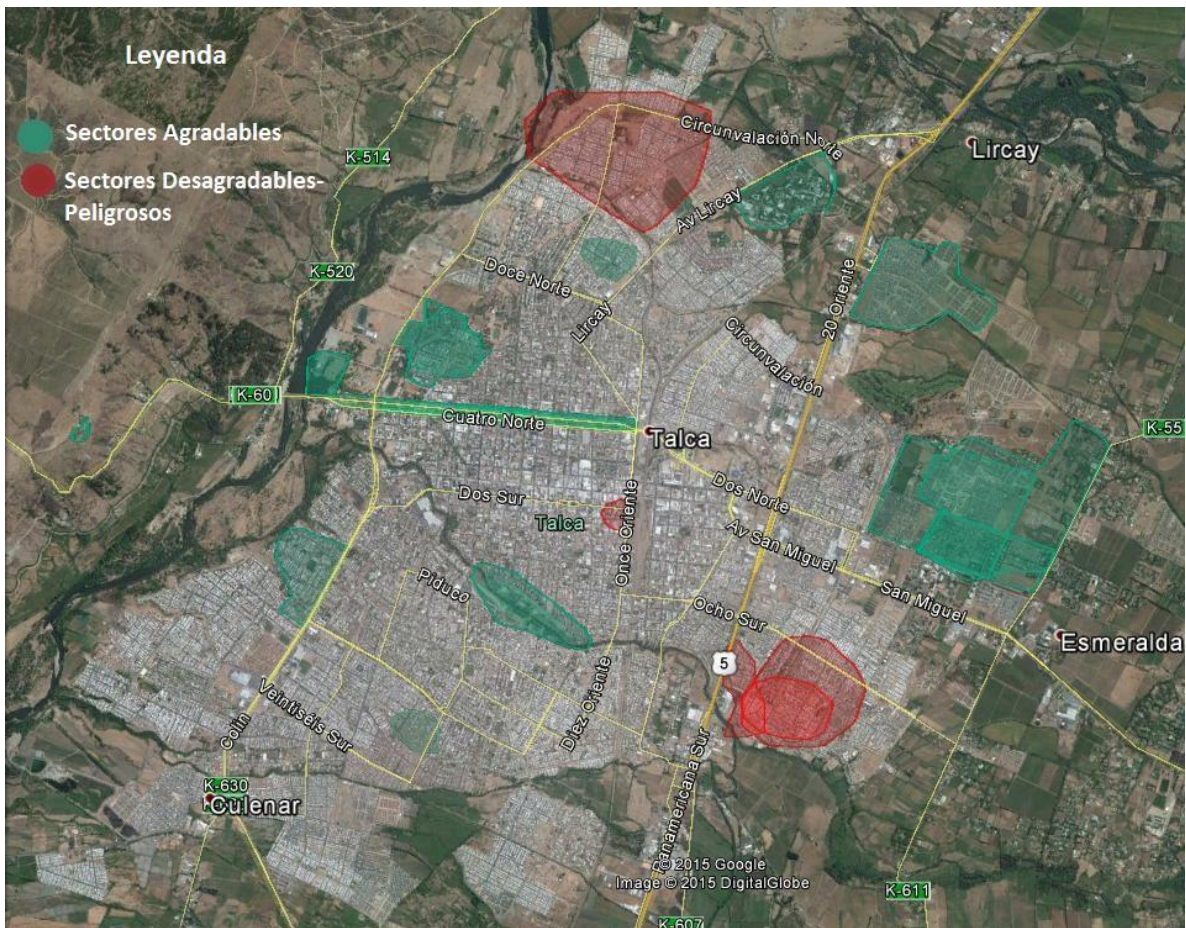


Fig. 21 Sectores agradables y desagradables en la ciudad de Talca. Fuente: Elaboración Propia.

Capítulo 3: Disputas espaciales en Talca. De la táctica a la estrategia

En el primer capítulo de esta investigación fue revisado el contexto regional, geográfico y productivo y su influencia en la ciudad en la cual se desarrolla esta investigación; el segundo capítulo, se enfocó en presentar cómo dicha influencia condiciona las prácticas de movilidad de los diversos actores y de qué forma estos desarrollan ideas acerca de la ciudad con la cual se enfrentan a diario, además de cómo dichas ideas y prácticas se consolidan en un imaginario y entran en contradicción frente a los diversos acontecimientos que ocurren en la vida urbana. Si seguimos el esquema planteado por Soja acerca de los tres espacios (ver Fig. 4) podemos identificar que el primer capítulo aborda los elementos del primer espacio, el siguiente aborda las de un segundo espacio y el espacio que resta por delinear vendría siendo el tercero. Pero este tercer espacio, tiene la particularidad de ser un espacio tenso y conflictivo, en el que se trenzan tanto los imaginarios urbanos, las prácticas espaciales, las resistencias y los discursos dominantes que pretenden hegemonizar un espacio de dominación para toda la ciudad (Soja, 2008). En clave Lefebvriana, hace falta indagar en el *espacio vivido*, espacio donde las representaciones se disputan y se enfrentan unas con otras (Lefebvre, 1991).

Disputas y tácticas en el diario transitar.

Los imaginarios, no solo son formas de comprender lo que vivimos a diario, también son maneras de actuar y modificar el orden existente. Hasta el momento, hemos trazado dos imaginarios que se trenzan en la realidad urbana de Talca. Por ello, lo que resta ahora es comprender cómo los habitantes se apropian de estos imaginarios y los aplican a conveniencia durante su vida cotidiana, no exentos de conflictos y contradicciones. El aporte de este apartado permite por un lado, comprender con mayor precisión cómo los individuos internalizan ciertas ideas e imágenes a partir de su experiencia en la ciudad y cómo las llevan a la práctica en sus viajes diarios.

El transitar supone una actividad en un determinado espacio y tiempo, también implica un determinado comportamiento regulado por un marco legal que vendría siendo la ley del tránsito, sin embargo, esto no quiere decir que por la sola existencia de límites definidos por este marco normativo, el tránsito sea un fenómeno completamente prescrito y normalizado. Al contrario, a diario podemos darnos cuenta de que las personas

constantemente están utilizando las leyes a su favor, aprovechando los mínimos momentos, lugares e intersticios para transgredirla o interpretarla de forma favorable a los propios intereses. Lo mismo ocurre cuando salimos fuera del país y nos damos cuenta de las tremendas diferencias que existen en las formas de uso del espacio público, de las calles por parte de los peatones, conductores y ciclistas cuando uno es el extranjero.

En el caso de Talca ocurre lo mismo, las formas de ubicarse en los espacios de tránsito, en los semáforos y en los pasos peatonales van de la mano con la noción acerca de que la ciudad sigue presentando el mismo estado del transporte que hace 30 años atrás ¿Qué quiere decir esto? Pues bien, significa que los usuarios, pese a la fuerte transformación en las formas de movilización durante los últimos años, aún mantienen prácticas que remiten a una ciudad que ya no existe: una ciudad donde todavía no reinaban los motores. Durante las entrevistas, se advirtió la percepción generalizada acerca de que los demás viajeros, independiente del medio de viaje utilizado, eran percibidos como no muy respetuosos de la normativa. La poca importancia hacia la señalética y la ordenanza, la agresividad, la irresponsabilidad y la imprudencia fueron algunos de los adjetivos más utilizados para evaluar el comportamiento vial de los transeúntes, conductores y ciclistas. Sin ir más lejos, muchos de ellos admitieron que constantemente y a sabiendas, rompían ciertas normas con tal de llegar antes o evitarse un semáforo.

“Hacia la Alameda, sí correcto y me voy por la alameda y me voy derecho, alameda hasta la 1 oriente, Teatro Regional y bajo hasta la 3 norte...ahí mismo y de ahí me voy contra el tránsito, por arriba de la vereda (risas). No sé si eso lo podemos poner”
(Ciclista, Sector Oriente).

Pese a ello, no podemos contentarnos con asumir solamente que los talquinos no poseen educación vial o que no respetan la ley, sino que debemos buscar la explicación para tales comportamientos. Para ir resolviendo este fenómeno nos centraremos en las prácticas con que los distintos viajeros de la ciudad sacan provecho de los dilemas del tránsito diario, ya sea como las formas en que se buscan solventar las carencias o dificultades de la movilidad (Jirón, 2013) o bien, entendidas como maneras particulares de disputar el espacio de circulación. En cualquier caso, cada una de ellas responde a un objetivo y a un medio de viaje particular que vale la pena exponer en detalle.

A partir de los testimonios y los trazados desarrollados durante las entrevistas, fue posible realizar 3 tipologías de tácticas realizadas por los viajantes. Cada una de estas tipologías

organiza una serie de tácticas a partir de un objetivo que las define. En otras palabras, fue posible clasificar a las distintas licencias o astucias realizadas por los entrevistados en tres tipos: Tácticas de evasión, tácticas de Ahorro y de Transgresión.

Tácticas de Evasión:

Corresponden a acciones que tienen como principal objetivo evitar o eludir las complicaciones diarias durante el viaje, ya sea evitarse una calle muy transitada o un vehículo de la locomoción colectiva lleno. En esta categoría se incluyen los diferentes atajos o *cachañas*¹⁵ que realizan los individuos, ya sea utilizando una vía secundaria, un pasaje, una calle de servicio o en desuso; como también algunos pasos ilegales que permiten al viajero astuto acortar camino de un punto a otro. Por otra parte, también son tácticas de evasión aquellas que permiten al usuario de la locomoción colectiva conseguir un espacio en una micro o colectivo lleno. Para ello, recurren a dos variantes: una de ellas consiste en caminar en contra de la dirección hacia donde uno se dirige con el objetivo de tomar la micro anticipadamente y con ello encontrarla más vacía; la otra se asocia particularmente a los colectivos y consiste en tomar dicho vehículo cuando este entra al barrio¹⁶ y esperar a que dé la vuelta nuevamente hacia el centro. En ambos casos, el objetivo principal es evitar la posibilidad de que, al momento de llegar el transporte público, este se encuentre lleno y no se detenga a recoger a los pasajeros en espera.

Tácticas de Ahorro

Este tipo de tácticas representan por su parte, formas en las cuales las personas abaratan sus costos de viaje, siendo algunas de ellas específicas para cada modo de viaje. En el caso de los automóviles, algunos de los conductores comparten los gastos del auto, en especial cuando el destino de los beneficiarios es el mismo y se encuentra a mucha distancia (en otra ciudad o a las afueras de esta). De ese modo, se aseguran una forma efectiva de acceder a sus sitios correspondientes y al mismo tiempo se abarata el costo del combustible. De igual manera, existen variantes a dicha actividad, las cuales consisten en llevar a algún compañero de trabajo o amigo que se encuentre en el camino del conductor o *hacer dedo*¹⁷ para que algún vecino de buena voluntad acceda a llevar a

¹⁵Cachaña refiere al movimiento de evasión por parte del viajero. También es un término también utilizado en el fútbol para referir a las gambetas.

¹⁶ Esta táctica es posible porque por lo general la locomoción colectiva entra y sale por la misma calle, especialmente en los sectores residenciales.

¹⁷ Corresponde al acto de levantar el dedo pulgar en medio de la ruta, solicitando que te lleve al conductor que por allí circule. En otros países se conoce como pedir aventón.

quien lo necesite. Esta última modalidad es más común en sectores poco surtidos de oferta de locomoción, como fue expuesto en el capítulo 2. Los ciclistas en cambio, pueden dejar su bicicleta enganchada en algún sitio seguro, pudiendo así combinar con otro medio de locomoción, a fin de evitarse pagar el doble de pasajes si requieren realizar viajes a mayor distancia o si las condiciones meteorológicas dificultan su utilización

Tácticas de Transgresión

Refieren específicamente a acciones que irrumpen o violan la normativa de tránsito. Al igual que las anteriores, son realizadas desde diversos medios de viaje y tienen por objetivo acortar camino o realizar alguna actividad más cómodamente. Desde los ciclistas –quienes al parecer son los que más comúnmente utilizan estas tácticas- pudimos identificar el utilizar la vereda y la calle indistintamente y acorde a la necesidad o la ruta elegida, además de tomar en contra del tránsito en ciertas calles para no dar una vuelta innecesaria o tediosa. Los conductores en cambio, acostumbran detenerse de manera imprevista en medio de alguna calle –por diferentes motivos-, utilizando las luces intermitentes del vehículo para avisar a los que vienen atrás¹⁸. Los colectivos, cada vez que se detienen a recoger o dejar a un pasajero realizan esta acción. Por otra parte, están aquellos muchos automovilistas quienes –por descuido o costumbre- no señalizan con sus luces laterales la dirección a la que se dobla. Finalmente, tenemos a los peatones quienes aprovechan de cruzar por en medio de la calle si esta se los permite o extienden los tiempos del semáforo en el caso de haber una gran cantidad de transeúntes aguardando en un cruce. El siguiente cuadro presenta, ya de manera más ordenada las tácticas que aquí fueron expuestas.

Tipología	Tácticas	Medio de Viaje
De evasión	Utilización de Atajos	Todo medio de viaje
	Caminar contra del recorrido del vehículo	Micros en su mayoría
	Tomar el vehículo en sentido contrario	Colectivos en su mayoría
De Ahorro	Enganchar el vehículo	Bicicleta
	Compartir el vehículo y sus gastos	Automóvil
	Llevar en el vehículo a conocidos	Automóvil

¹⁸Aunque en estricto rigor esta práctica no transgrede la ley de tránsito, se entiende que el uso del intermitente es para informar acerca de un desperfecto o emergencia. Sin embargo, en la ciudad de Talca se usa y abusa de este recurso, llegando a extremos peligrosos, sin ninguna emergencia aparente.

	Hacer dedo	Automóvil
De Transgresión	Alternar uso de calles y veredas	Bicicleta
	Ir en contra del tránsito	Bicicleta en su mayoría y automóviles
	Parar con aviso intermitente/doblar sin aviso	Automóviles
	Atravesar en rojo	Peatones
	Cruzar por en medio de la calle	

Tabla n°4. Tipología de tácticas del viaje. Fuente: Elaboración propia

Es interesante señalar, antes de continuar con un análisis más general sobre el espacio en Talca, que estas últimas tácticas, son formas de disputar cierto espacio que cada medio de viaje utiliza durante los flujos diarios y que corresponden a aprendizajes y saberes ya bastante incrustados en su población. Por ello, a partir de ahora, se tomará especial énfasis en esta última tipología de tácticas.

¿A qué responden estas licencias tan transversalmente utilizadas? Aquí nos inclinamos por admitir que este tipo de conductas transgresoras, surgen de la tensión entre la concepción del imaginario de ciudad pueblo y la ciudad moderna. En ese sentido, podemos decir que el primero se resiste a dejar que la renovación urbana de la ciudad y su subsecuente transformación en la movilidad, transforme a su vez las prácticas con que sus habitantes siempre se han desplazado. De hecho, es más ilógico pensar que las prácticas de los individuos que siempre han desarrollado y observado, van a cambiar automáticamente con unas cuantas transformaciones urbanas, por muy profundas que sean. Aunque los automóviles dominen la calle, el peatón si puede, va a mantener la costumbre de cruzar con rojo o por en medio de la calle, ya que es algo que siempre ha visto y que en gran medida le es propio. Sobre esto último, los entrevistados admitieron una cierta forma de educación en relación al transitar:

“No, fijate que, no, es un tema de educación de años, yo creo, porque, por ejemplo, yo me siento mal, si voy a cruzar, si no es en la esquina, a no ser que sea esta mi cuadra, ¿te fijas? Pero en el centro, si yo voy con mis hijos, eh, me siento insegura si no cruzo en la esquina, busco el semáforo. Pero mucha gente no lo hace, no te digo que no lo haga, lo hago igual, pero la gente jamás teme y cruza en cualquier parte”
(Automovilista, sector norte).

En una ciudad donde cerca del 50% de los traslados era en medios no motorizados (SECTRA, 2004), no es de extrañar que los ciclistas usen la vereda o la calzada indistintamente, no utilicen cascos o que tomen en contra del tránsito para evitarse un

recorrido innecesario. De la misma manera, los peatones no tendrían mayores problemas en cruzar un semáforo en rojo o por en medio de cualquier calle, si es que no existe un automóvil amenace aquel movimiento. Lo cierto es, que los cambios en el panorama de movilidad de la ciudad han vuelto más difícil darse estas licencias, modificando estas formas tradicionales y tácitas de desplazamiento. Sin embargo, este tipo de comportamientos representan algo más que un pueblo antiguo de carretones tirados por caballos y viajes en bicicleta, sin educación vial -como dirían algunos especialistas- y poco moderno. Estas prácticas encierran también una concepción diferente que invita a la reflexión.

Ante el poderoso avance de los motores, las personas tuvieron dos opciones: la primera - admitida por muchos- fue subirse carro de la modernidad o mejor dicho al auto; mientras que la segunda opción- por decisión u obligación- fue seguir en el medio de siempre y ver cómo el propio desplazamiento se hacía cada vez más lento, difícil o peligroso. Las actitudes señaladas también pueden ser comprendidas como tácticas de resistencia de los peatones, pasajeros y ciclistas en pos del uso de un lugar que solía pertenecerles y que les fue arrebatado por la colonización del viaje motorizado y con la política de intervención urbana. La calle es el espacio legítimo donde se ejercen tales contradicciones (Lefebvre, Op. Cit.), ya que es ahí donde se despliegan los flujos y al mismo tiempo es el espacio que compartimos a diario. Es allí donde posible ver cómo los ciclistas irritan a los conductores cuando cruzan intempestivamente una calle, no respetan un ceda el paso o bien, cómo los flujos de peatones extienden el tiempo para cruzar un semáforo. La flexibilidad que ofrece la normativa vial, se traduce también en tácticas que oponen a los distintos modos de viaje que se encuentran en el espacio del flujo.

Por más moderno que busque ser Talca en relación a sus formas de movilidad y a su discurso oficial, este tipo de prácticas se mantienen, resisten y van en contra del dominio del automóvil particular. Si la estrategia durante los últimos años, entendida desde De Certeau (Op. Cit.), propició la utilización del espacio para los flujos en vehículos motorizados, en desmedro de otro tipo de traslados, son los ciclistas y peatones quienes desarrollan estas tácticas que desafían las desigualdades producidas en la esfera de la movilidad. Sin embargo, estas tácticas, variables, desarticuladas, esquivas, no son la única forma en la que se disputa el espacio de la ciudad. También existen otro tipo de iniciativas, ya más articuladas y constantes en el tiempo, que intentan cuestionar de

manera más profunda los conflictos que se viven en el espacio de flujos, como también en la ciudad en su conjunto, conformándose así *estrategias* que propugnan distintos individuos o actores sociales con el fuerte interés ya no solamente de disputar un lugar, sino que instalar ideas e influir en el cómo se concibe la ciudad.

Siguiendo a Lefebvre (Op. Cit.), como el fenómeno de la ciudad es dialéctico y contradictorio, esta investigación no estaría completa si no nos referimos a tales contradicciones, ya no solo a nivel de las tácticas en la movilidad cotidiana, sino que a nivel de las estrategias en el plano de espacio urbano.

¿Cómo se constituyen las estrategias en el espacio vivido de la ciudad?

Tal como fue expuesto en el capítulo anterior, los imaginarios de la ciudad pueblo y de la ciudad moderna entran en constante pugna y contradicción, las que fueron posibles de identificar en los discursos de los entrevistados. De igual manera, dentro de los discursos fue posible identificar en qué puntos de la ciudad era posible observar con mayor facilidad dichas tensiones, pudiendo ser ubicadas y delimitadas en el espacialmente. Acorde a ello, ahora corresponde examinar dónde se espacializan las disrupciones encontradas en las narraciones y cómo se significan y son enarboladas por los distintos actores.

El análisis que interesa hacer aquí está principalmente enfocado a poner la mirada sobre el espacio público más que el espacio privado. Principalmente porque a través en este es posible conocer cómo los diversos intereses de la población se concretan en la esfera de lo material. Para ello, se debe ampliar la idea de que el espacio público es sólo un sitio dedicado a las actividades públicas, sitios de esparcimiento, memoria o tránsito. Si bien, esta dimensión más tangible del espacio público existe y se relaciona con el equipamiento y la infraestructura, debemos engarzarla con una que entienda lo público como un espacio de convergencia de toda posibilidad en la ciudad. Tal como lo plantea Borja, es un espacio eminentemente político, donde las voluntades entran en conflicto (Borja, 2005). Siguiendo esta idea, cabe desarrollar una mirada profunda acerca de qué espacio público es posible identificar en nuestra ciudad de estudio.

Como ya se ha mencionado, la ciudad ha cambiado. Es posible vislumbrar este cambio en cómo se ha ido conformando un nuevo espacio público, con sus coherentes implicancias sociales y funcionales. El terremoto, generó un punto cero en gran parte del estado del espacio público en la ciudad: calles destruidas, inmuebles reducidos a escombros y

barrios devastados, permitieron que a partir de ahí se comenzara a orquestar una nueva ciudad, que pretende estar a la altura de la modernidad. En consecuencia, la reconstrucción y la renovación urbana han privilegiado un crecimiento expansivo, la construcción de edificios en altura, condominios cerrados y malls. Por otra parte, también ha priorizado el arreglo de calles y avenidas, con tal de mejorar el flujo vehicular y una fuerte renovación de plazas y luminarias en los sectores céntricos.

Ahora bien, si ponemos el foco en los sitios que no se han modernizado o remodelado y se presentan aún lugares asolados por la catástrofe, vemos que gran parte de ellos han significado un problema para la nueva fachada de la ciudad. Un edificio como el mercado central, derrumbado y afectado por reiterados incendios; una escuela en ruinas ubicada en pleno centro; casas coloniales de diversa data que fueron categorizadas como irrecuperables y que oscilan entre la descomposición y la demolición total, son sitios que irrumpen en el intento por transformar a la ciudad en un atractivo para la inversión o el turismo. Aquí, dos realidades se juegan, dos temporalidades que, al igual que los imaginarios, buscan ejercer su influencia en el espacio que todos compartimos día a día. ¿Cuál es la función cumplen estos espacios? ¿Qué elementos subyacen detrás esta confrontación por el espacio público?

Al parecer, quienes llevan la posición de avanzada, son quienes han inscrito en el espacio de la ciudad un discurso sobre la modernidad, entendida en clave neoliberal. Esto quiere decir, que la ciudad se renueva y se moderniza en tanto se convierte en un espacio para la transacción de bienes y servicios, primando su valor de cambio por sobre su valor de uso. Es el mercado quien lleva los lineamientos de cómo debe ser esta modernidad y facilita su acceso mediante el consumo (Errázuriz, 2015). La importancia que ha tenido el posicionamiento del mall y el casino en la ciudad, es coherente con ello, ya que permite que lleguen a la ciudad inversiones como grandes marcas internacionales, cadenas de retail y de comida que permiten al cliente sentirse en Santiago, Nueva York o Londres, aunque sea sólo de manera ficticia. Lo moderno en ese sentido, se asocia a la disponibilidad de tener los productos más populares del mercado al alcance del bolsillo o del crédito de los compradores. Bajo esta idea, podemos asimilar que el espacio público comienza a parecerse a los no-lugares desarrollados por Augé (1992). El anonimato, la rápida circulación de personas y bienes, la importancia del consumo como identificación con un grupo son los rasgos que la sobremodernidad ha traído y que se incrustan en estos sitios.

El automóvil, por su parte, se consolida como la presentación de esta modernidad en el campo de la movilidad, las dinámicas que se desarrollan en la ciudad parecen facilitar esta fórmula: la preponderancia que ha adquirido este modo de viaje y el crecimiento de la infraestructura vial que sostiene sus flujos, requiere además de un espacio donde aparcar a tanto nuevo vehículo. Es por eso que no parece algo negativo que las edificaciones del casco antiguo se conviertan en estacionamientos, tras el deterioro provocado por el terremoto. Ante el advenimiento de la modernidad, todo el resto de la ciudad, lo quiera o no, se vuelve funcional a las dinámicas que el mercado impone en el nuevo espacio urbano.

Empero, ¿hasta dónde llega el espacio de la ciudad moderna? Si tan claro ha sido el impacto provocado por el mercado en la transformación urbana, igual de claros se vuelven sus límites. En ese sentido, se observa que los sitios que más se han transformado también han seguido la lógica de instalarse en los lugares más aptos para el consumo y la acumulación. El centro de la ciudad y el sector oriente (asociado a grupos de mayor ingreso), son consecuentes con ello y han presentado una notable activación. En contraposición, quienes no transitan cotidianamente por esos sectores tienen la mirada de que la renovación no ha llegado a todos lados por igual:

“Claro. Entonces ¿y por qué, por ejemplo, en estos sectores, en el sector norte? Que se supone que hay delincuencia, hay droga, ni siquiera hay luz en el puesto de aquí afuera, en la noche.

Entrevistador: ¿Aquí hay mala iluminación?

Mala, mala, o sea, por ejemplo, ni siquiera vienen a cortar los árboles, entonces también te impide la iluminación, andar de noche. Entonces, tú decís: ¿Por qué en unos lugares, sí y en otros lugares, no? Esa ha sido siempre la pregunta que me he hecho yo, ¿será por el estigma? No sé”. (Ciclista, sector norte).

Los efectos que el mercado produce en la ciudad son siempre los mismos: estratificación y fragmentación (Harvey, 2007). Es cierto que si bien, ha ofrecido nuevos artículos de alta tecnología y ha refrescado la visual urbana, al mismo tiempo ha generado que tales beneficios sean disfrutados sólo por quienes tienen los medios económicos para acceder a ellos. El resto, tendrá que buscar su propio camino para no quedarse abajo de este carro (o auto) o bien, conformarse con aspirar el humo que deja a su paso. Si volvemos nuevamente al campo de la movilidad, las consecuencias de ello ya están dichas:

marginación, inmovilidad, altos costos en el transporte, insatisfacción, incomodidad e inseguridad.

Pese a todo lo anterior, el espacio público de la ciudad aún no ha sido completamente colonizado por esta lógica. Aunque gran parte del centro de la ciudad a ha tendido a desarrollar las dinámicas señaladas, en la investigación se pudo detectar que aún existen otro tipo de relaciones que conforman una idea distinta de espacio público. Las relaciones sociales que se desarrollan a nivel barrial parecen aún no verse completamente afectas ante el avance de los *no lugares*. Allí, es posible observar aún la convivencia y la camaradería entre vecinos, el negocio de barrio, la quinta de recreo, la fachada continua y la banca en la calle, donde se sientan los abuelos, mientras los niños juegan en las plazoletas o pasajes. En el centro por su parte, se puede ver cómo el casco histórico, pese a su estado de abandono postterremoto, se mantiene y se asocia con una mayor cantidad de flujos a pie (un transeúnte puede recorrer la plaza, el mercado, los servicios y la alameda en menos de 5 minutos). En ambos casos, es posible reconocer la existencia de espacios de significados colectivos, representantes de una historia y origen común. Estos *lugares* (Covas, 2002), representan la resistencia frente al fuerte influjo que ha significado la renovación urbana y que si bien se ha visto fragmentada por ella, es uno de los rasgos más importantes que persisten aún la ciudad.

En ese sentido, las voluntades que chocan en el espacio público no consisten solamente en acciones individuales, trampas y licencias que se dan las personas. Los reclamos por un espacio en la ciudad, la valoración del barrio, la tranquilidad y la conservación del patrimonio no son simples tácticas en el diario transitar, sino que se refuerzan y se articulan en pos de objetivos comunes que buscan disputar un poder y un lugar en la ciudad; tienen objetivos, son elaboradas y defendidas por actores reales que ejercen su poder en el espacio público. En los sitios en que la renovación no llega, llega de manera desigual o bien, se contrapone con los usos tradicionales que los habitantes les han dado, se vislumbran resistencias que cuestionan los discursos y prácticas provenientes de las lógicas de mercado.

Actores en disputa

Para desarrollar con mayor precisión el análisis del espacio vivido en la ciudad, se deben identificar los actores que disputan dicho espacio tanto a nivel de lo inscrito en la infraestructura urbana, como también a nivel de los discursos que se ponen en juego.

Los organismos municipales, son el principal actor que apuntala las acciones en pos de la renovación de la ciudad. Tras el terremoto, se yergue sobre el eslogan “Talca Renace” y con ese norte instala el principal discurso modernizador, con el objetivo convertirla en una ciudad reluciente, desarrollando una política urbana que ha fomentado el crecimiento económico, la innovación y el emprendimiento. Su forma de intervención urbana, ha consistido principalmente en dos factores fundamentales: por un lado la privatización o semi privatización de la vida social urbana (barrios cerrados, parques temáticos, malls) y por el otro, una política de embellecimiento de la ciudad (Borja, Op.cit.).

Aunque el ámbito del discurso es fundamental para concebir una ciudad, no se puede culpar a un municipio o a las autoridades de toda la transformación urbana. No sólo por un tema de recursos, sino también por la capacidad de gestión que estas poseen. Por tanto, el principal aliado que ha tenido este actor es el sector inmobiliario y financiero, bajo la forma de una alianza público-privada, al igual que para el proceso de reconstrucción (Letelier y Boyco, 2011). De esta forma, el municipio y el sector empresarial confluyeron en la necesidad de renovar el espacio de Talca para hacer de la ciudad un lugar más apto para los negocios y también para los flujos motorizados¹⁹. Harvey da cuenta de que este tipo de políticas vienen desarrollándose desde los años 80 bajo el concepto de *empresarialismo urbano* y que poseen los siguientes rasgos:

- Busca alianzas público privadas con el objetivo de atraer financistas externos.
- Tiene una lógica especulativa y no racionalmente planificada.
- Posiciona al consumo como estrategia de regeneración urbana (Harvey, 2007).

En relación al primer punto, la construcción de los centros comerciales y el uso de antiguos inmuebles han atraído la inversión foránea (Casino Talca, Portal Centro, Jumbo, farmacias, entre otros). Sobre el segundo, tenemos la lógica con la que se ha estado construyendo en los lindes de la ciudad y fuera de ella, sumado a la actualización del plan regulador el año 2011 que benefició principalmente a las empresas inmobiliarias. El tercer punto se desprende de los dos anteriores y es básicamente lo que ha provocado el avance de esta política en la ciudad. De esta forma, tenemos que “la ciudad tiene que parecer un lugar innovador, interesante, creativo y seguro para visitar o en el que vivir, jugar o consumir” (Ibid: 377).

¹⁹Organismos de gobierno como la SEREMITT, MINVU y MOP, también han puesto sus fichas en la implementación de obras de infraestructura vial dentro y fuera de la ciudad.

Aquí ocurre entonces, que el espacio vivido (de las representaciones) (Lefebvre, Op. Cit.) es hegemonizado por las representaciones del espacio, bajo la forma del discurso de especialistas y tecnócratas. La tecnología, el consumo y los estímulos visuales prediseñados son pieza clave de la consolidación del espacio abstracto, el cual, según Lefebvre, es el que predomina en las sociedades capitalistas²⁰ (Baringo, 2012).

Frente a este poderoso actor, es posible posicionar otro actor antagonista -siguiendo la dialéctica que hemos presentado durante el análisis- que se esfuerza por cuestionar y contrapesar al discurso preponderante en el urbanismo que se ha desplegado sobre la ciudad. Las organizaciones de pequeños comerciantes, los organismos barriales, los movimientos sociales, los estudiantes, etc. se constituyen como el actor opositor ante la preeminencia del discurso modernizante y mercantil. Sus reivindicaciones apuntan a mantener sus puestos de trabajo ante el peligro que significa el dominio del gran capital financiero, las lógicas tradicionales de los barrios puestas en jaque por la implementación de una carretera de alta velocidad o una educación como derecho versus el bien de consumo con que hoy se concibe. Aunque no estén articulados, tienen la característica común de que todos ejercen su influjo en el espacio público de la ciudad: la apropiación de las veredas de la calle principal para el comercio informal, las ferias de autogestión y economía solidaria, las cicletadas mensuales o la realización de la Feria de las Pulgas que corta el tránsito de una importante avenida del sector norte, todas representan formas en que los diversos actores sociales critican y disputan el espacio homogeneizante—en apariencia- del discurso oficial.

Sus reivindicaciones son particulares a cada organización, pero es posible comprenderlas en tanto respuesta frente al descontento provocado por las externalidades negativas del dominio del mercado en las lógicas de la ciudad: La segregación, la desigualdad, la marginación y la contaminación son los algunos de elementos que se cuestionan desde distintos movimientos sociales que se han ido haciendo escuchar en el ámbito público y que exigen a las autoridades una mejor planificación urbana, un espacio donde desplazarse y trabajar o la recuperación de los vínculos barriales fracturados por las lógicas del mercado.

Los imaginarios de una ciudad tranquila y de una ciudad moderna, nuevamente entran en disputa detrás de los discursos y prácticas que enarbolan los distintos actores en lucha,

²⁰A diferencia del espacio absoluto que se asocia al espacio natural, no mediado o poco mediado por la acción antrópica.

mas no como actitudes que transgreden la ordenanza del tránsito, sino como acciones colectivas y organizadas que movilizan a diversos grupos sociales para contrarrestar la hegemonía que los planificadores urbanos, especialistas y autoridades hacen del espacio que a todos les pertenece. Esta lucha, tiene severas implicaciones para comprender cuál será la vida que se asoma en el horizonte de la ciudad, ya a 5 años del terremoto y en un Talca que se ha modificado sustancialmente durante los últimos 10 años.

La ciudad en conflicto y sus consecuencias

Al estudiar la ciudad de Talca desde una perspectiva que intentó poner énfasis en la producción social del espacio (Lefebvre, Op. Cit.), se constata que la influencia producida por la primacía de las lógicas de mercado en la transformación de la ciudad posee diversas dimensiones. Por una parte, a nivel del espacio físico son notables los contrastes en la forma urbana de la ciudad, tanto en la ocupación del espacio como en la arquitectura. Ya sea entre el centro y la periferia o dentro del mismo casco histórico, es posible notar con claridad las fuertes discontinuidades espaciales y temporales provocadas por este modelo de crecimiento. Los edificios en desuso, las ruinas y terrenos baldíos contrastan con los nuevos conjuntos habitacionales, los estacionamientos y los atractivos espacios de consumo. Por su parte, en las periferias se siente el descontento y el desencanto frente a una modernidad que parece nunca haber llegado, o al menos parece haberse instalado en otro sitio, casi al alcance de la mano, más no del bolsillo. Aunque esta barrera parezca solamente económica, también se inscribe en el espacio, bajo la forma de lugares exclusivos para experimentar la modernidad, la tecnología y el progreso, o materializada en un muro de contención que separa a la población de un barrio de más alto ingreso.

Por otra parte, la discontinuidad espacio-temporal experimentada provoca una fractura en las formas de identificación con el espacio de la ciudad que fue posible develar de los discursos. ¿Cómo es posible generar una identificación con el lugar donde se transitó y se vivió si este ha sido reducido a escombros o ha quedado en el abandono? La escasa preocupación por la conservación de edificios de valor histórico y social, como el edificio de Las Concentradas y el Mercado Central, contribuyen con esta desvalorización. De ahí que muchos consideren que en Talca el patrimonio y la identidad sean temas cada vez menos relevantes.

Frente a este fenómeno, es el mercado el que nuevamente viene a llenar los vacíos dejados por el terremoto y es el consumo el elemento que se yergue como la principal forma de identificación y adscripción a ciertos discursos, a ciertas formas de vida. La importancia del lugar (*no-lugar* en realidad) donde se realizan las compras del mes o donde se van a vestir las familias se sobrepone frente al barrio de origen, puesto que muchos de sus residentes ya no desean quedarse allí. El consumo, como reflejo de los intereses que los individuos desean proyectar hacia el resto, se convierte entonces en la forma principal de identificación dentro de la escala social. Cuando los valores dominantes son la competencia, la acumulación y la ostentación, resulta obvio que los individuos estén buscando por esas vías, la forma para posicionarse en un sitio de privilegio. La publicidad y los medios de comunicación masivos fomentan tales valores e instan a las personas, comprendidas como consumidores, a competir no sólo en la esfera laboral, sino también en el ámbito de la vida cotidiana. Mary Douglas es clara en ello al señalar que el consumismo “forma parte de un estilo de vida altamente competitivo, a cual se puede arrastrar toda clase de objetos con el fin de agradar a un cliente o aliado [...] necesita rodearse de lujos con el propósito de exhibir recursos” (Douglas, 1998: 133). El estatus asociado a los objetos se vuelve, por lo tanto, una razón suficientemente lógica para validarse socialmente.

El mejor ejemplo de ello, desde la esfera de la movilidad, fueron las representaciones acerca del uso de ciertos vehículos. La utilización de la bicicleta en la ciudad, hecho fuertemente asociado a los trabajadores, es una razón por la cual muchos de los usuarios no se movilizan este medio de transporte. En cambio, el estatus relacionado con el uso del automóvil ha propiciado en gran medida, el fuerte aumento en la adquisición de este vehículo, junto con el consecuente aumento en este tipo de desplazamientos.

“Bueno, los trabajadores, los que trabajan en Calaf, en Yaiman toda esta gente andaba en bicicleta, pero el que estaba un poco mejor, ya no andaba en bicicleta, el empleado administrativo ya no usaba la bicicleta. El vehículo, claro el auto también es un signo de status muy fuerte y de poder” (Ciclista, sector Oriente).

Pese a que los últimos años se esté reivindicado el uso de la bicicleta y con ello se ha posicionado un nuevo perfil de ciclista urbano, pareciera ser que en la ciudad de Talca estas nuevas perspectivas no han hecho mucho eco y que hasta el día de hoy, el uso de la bicicleta encarna un fuerte componente de clase. Por esta razón, es posible aún detectar cierto desdén hacia los ciclistas de parte de quienes utilizan el automóvil

comúnmente. Nuevamente la lógica del mercado trasciende y se inserta en las valoraciones que se hacen de las personas a partir de la forma con cómo estas se desplazan dentro del espacio urbano.

El proceso de mercantilización que venimos delineando provoca serias transformaciones en el ámbito de la vida cotidiana: la preeminencia del *no-lugar* por sobre el *lugar*, produce que el barrio, en tanto espacio de proximidad, parezca ser un lugar hostil y sombrío frente a las luces y al confort que ofrece el primero. La identificación a partir de lo efímero, como las modas y el consumo –fuertemente impulsada- por la producción industrial, resquebraja las antiguas formas de consolidación de la identidad basadas en el espacio (territorio) y el tiempo (biografías e historia común) (Harvey, Op.cit). Al debilitarse el sentimiento de identificación con el barrio que fuertemente estuvo arraigado en la población talquina, se debilita también la comunidad y con ello, crece la desconfianza y el temor, obligando a las personas a recluirse en sus viviendas (espacio privado). Al primar este espacio, se desdeña la relación con la esfera del espacio público y con ello, se pierde el interés en los problemas que ocurren fuera de la comodidad de nuestro hogar, aunque estos nos afecten a todos.

Aunque el fenómeno de privatización e individualización generado por la transgresión de las lógicas de mercado en los diversos aspectos de la vida, es un proceso de carácter general a la sociedad en la que hoy vivimos, cabe señalar algunas particularidades. La ciudad de Talca, con todos sus atavíos, conflictos y disputas, aún constituye un reducto desde el cual se puede reactivar la valoración de lo propio, especialmente desde el espacio de proximidad (Lazo y Calderón, 2014). Las entrevistas dieron cuenta de que la identificación con la ciudad está fuertemente mediada por el rol que juega el barrio en la vida de las personas, pese a las desigualdades y las diferencias que se experimentan en el transporte, en la educación, en la salud. Desde este espacio, es importante poder desarrollar lazos que permitan la articulación de actores en pos de pensar una ciudad mejor planificada y menos desigual para todos sus habitantes, frente a fragmentada realidad que ha significado el advenimiento de la ciudad neoliberal (Letelier y Boyco, Op.cit.). Las disputas que se dan actualmente en el espacio urbano, significan valorables formas de asociación y apropiación que surgen de la ciudadanía y ponen en tela de juicio a las políticas en contra de lo colectivo. Por esta razón, vale la pena aprovechar el valor que aún existe en los sectores de la ciudad y desde allí desarrollar nuevas formas de articulación y de acción colectiva que permitan a sus habitantes reflexionar e intervenir en

ella, posicionado a la dimensión social como eje central en la planificación de la ciudad futura (Correa, 2012). De esta forma, se vuelve relevante cómo los diversos actores ejercen su derecho a la ciudad (Lefebvre, 1968) desde distintas formas de acción y organización, con tal de recobrar el valor de uso del espacio urbano y por consiguiente, de todos sus habitantes, frente a quienes desean concebirlo solo como un valor de cambio accesible únicamente a quienes pueden pagarlo.

Conclusiones

El estudio de movilidad, desde la perspectiva de los actores que utilizan el transporte público, el automóvil, la bicicleta o la caminata, permitió conocer en profundidad y comprender la experiencia de viaje en la ciudad, con distintas perspectivas y particularidades. A su vez, propició un entendimiento más acabado acerca del estado de los transportes y su estrecha relación con sus condiciones urbanísticas de la ciudad. A partir de lo anterior, se plantean algunas reflexiones en torno a la movilidad, el transporte y el espacio urbano.

Desde la perspectiva de la movilidad, fue posible rescatar la importancia que ha ido adquiriendo el viaje cotidiano en Talca, como consecuencia de las transformaciones en el ámbito urbano y del transporte. Estos cambios han ido dificultando el acceso a la ciudad, provocando en las personas una mayor atención y preocupación por las distintas formas de movilización que se poseen. En ese sentido, es posible aseverar que mientras más complejas son las condiciones de movilidad o más dificultoso es acceder a los sitios en que los individuos se desempeñan, mayor preeminencia tendrá el viaje cotidiano a nivel de discurso, de su necesaria planificación y de los mecanismos para realizarlo satisfactoriamente. Lo anterior puede observarse en las diferencias observadas entre quienes viven dentro y fuera de la ciudad o entre quienes poseen mejores recursos para desplazarse que otros.

En relación a ello, el saber desarrollado por los conductores, pasajeros, peatones y ciclistas fue una vasta fuente de conocimiento acerca de las condiciones de transporte en la ciudad. Es por eso, que desde aquí surgieron una serie de propuestas para mejorar el estado en el que se encuentra actualmente, especialmente asociado al transporte público y a los sectores que poseen condiciones más desfavorables. Modificaciones en los recorridos de la locomoción colectiva a fin de disminuir los tacos en el centro de la ciudad y en las calles de mayor flujo; cambiar el sentido de algunas calles para tener más vías de descarga; desarrollar ejes norte-sur para disminuir la necesidad de combinaciones; diseñar planes multimodales de transporte; o vías exclusivas para bicicletas y peatones fueron solo algunas de las soluciones que surgieron de quienes se enfrentan diariamente con los problemas de la movilidad urbana. Recabar estas opiniones permite repensar un transporte público mejor planificado y más eficiente, en donde se integren de mejor manera los viajes en bicicleta, a pie o en automóvil, en un contexto en que los recorridos

existentes, diseñados por las empresas de locomoción, nunca han sido modificados (solamente extendidos).

Por lo mismo, se hace necesaria una pronta actualización del plan de transportes de 2004, surgido a partir de la Encuesta Origen Destino, por uno que sí dé cuenta de las últimas modificaciones en la trama urbana. La generación de este plan, empero, no debe solamente estar basada en estudios de carácter cuantitativo, como hasta ahora se ha realizado, sino que de igual forma debe incluir las percepciones y opiniones más profundas de los viajeros de la ciudad y de sus *hinterlands*. La investigación aquí presentada puede ser útil como una forma de integrar la relevancia del viaje cotidiano en los estudios de planificación urbana. Para ello, las autoridades responsables, deben propiciar espacios adecuados para hacer de este tipo de planificación una instancia más participativa, integrando en ella las actividades y usos históricos que los actores hacen de la ciudad durante sus viajes, las cuáles puedan verse reflejadas en un nuevo plan.

La presente investigación además, permitió dar cuenta que el fenómeno de la movilidad no es únicamente propio de las grandes metrópolis, sino que más bien, es un factor siempre a tener en cuenta, con independencia de la magnitud del espacio que se abarque, y que presenta rasgos particulares a lo que los urbanistas metropolitanos plantean. Los flujos de personas, bienes e información (Sheller y Urry, Op.Cit.) dan cuenta de que la red de relaciones que se tejen en una ciudad como Talca no es homologable al cien por ciento con las que suceden en Santiago. Aquí, la definición de ciudad intermedia queda estrecha, pues no permite comprender que esta red de flujos constituye un sistema en el cual se conecta la capital maulina con sus comunas aledañas y con las vastas zonas rurales que abastecen económicamente a un alto porcentaje de su población. Aunque el tiempo de viaje y el aislamiento salvaje (Augé, 2009) no sean las principales problemáticas de este tipo de ciudades, sí existen otras complicaciones que el crecimiento urbano y automotriz han venido a impulsar: La generación de tacos y horarios punta, la pérdida de la costumbre de regresar al hogar para almorzar; y la disminución de viajes no motorizados, también nos permiten reconocer que dentro de este tipo de ciudades se gestan prácticas y dinámicas sociales diferentes de las que ocurren en la metrópoli.

Son aquellas prácticas y dinámicas sociales, expuestas en el capítulo dos y conceptualizadas en el imaginario de ciudad pueblo las que, en gran medida, nos hablan de cómo se desarrolla la vida en las ciudades de menor tamaño. La tranquilidad hasta el

extremo del letargo, el constante encuentro con conocidos y el horario de almuerzo en la casa, son costumbres bien arraigadas por la población, impensadas en la gran ciudad o incluso ridículas si se mira con los ojos capitalinos, pero que definen a este territorio y son ampliamente valoradas por sus habitantes, pese a que muchas de ellas se vean socavadas con el proceso de modernización que venimos describiendo.

Sea de mano del municipio o desde las expectativas de los mismos talquinos, la modernización ha provocado severas tensiones en el espacio de la ciudad. Al intentar instalar un modelo de crecimiento/modernización externo a saber, metropolitano, el imaginario de ciudad pueblo y sus subsecuentes prácticas quedan descontextualizadas o proscritas. Resulta imposible comer en familia si hay un taco a medio día o ya no se puede pedalear por la calle si ahora es una vía de alta velocidad. No obstante, se han realizado y se seguirán desarrollando esfuerzos por disputar aquél espacio arrebatado por el influjo de la renovación urbana (metropolitana). Sea en forma de tácticas furtivas o de estrategias organizadas y articuladas, los actores sociales no se quedarán de brazos cruzados si sienten que la ciudad en la que siempre se han desplazado, han trabajado o se han desarrollado, ya no posee los mismos beneficios del pasado.

Lo importante de puntualizar aquí, no es la apología nostálgica de lo antiguo ni mucho menos satanizar el avance de la modernidad –que bien ha mejorado la vida de muchas personas-, sino más bien instalar la idea de la necesidad de un modelo de desarrollo urbano acorde a las características propias de ciudades como Talca. El error por lo tanto, recae en asumir que la única forma de modernización es a través de la vía metropolitana, en donde el crecimiento expansivo, el aumento de los flujos motorizados y la pavimentación exacerbada, parece ser la única manera de alcanzar el desarrollo. Lo que se ha de proponer, por consiguiente, es comenzar a reflexionar acerca de cómo podemos aspirar a una ciudad más equitativa, mejor planificada y más amable, a partir de las ventajas que históricamente posee esta ciudad. En esa línea, poner el énfasis en la vocación residencial de la ciudad como eje de articulación barrial y vecinal; aprovechar el tamaño pequeño y lo llano de su geografía para fomentar el uso de vehículos no motorizados y amigables con el medio ambiente; y utilizar la relativa cercanía de sus habitantes para plantear soluciones colectivas ante las carencias de transporte, pueden ser algunas claves de cómo desarrollar un urbanismo no-metropolitano que tenga como horizonte, no seguir el ejemplo de Santiago, pues entendemos que aquel modelo es el paradigma de la segregación y la fragmentación (De Mattos et Al, 2004; Jirón, 2013).

El pensar un desarrollo urbano que ya no tenga a París ni a Londres –según el viejo refrán talquino- como máxima aspiración, y en cambio, conciba las particularidades locales como una fortaleza para alcanzar una mejor calidad de vida de sus habitantes, es la dirección que deben tomar las autoridades, las organizaciones sociales y los ciudadanos que desean hacer de Talca un lugar donde puedan converger todas las formas de movilización y un espacio más justo y menos desigual. Esta investigación, en ese sentido, es un aporte hacia ese horizonte.

Bibliografía Consultada

Alcántara, E. (2010). *Análisis de la Movilidad Urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF.

Allen, J. y Pryke, M. (1999) Money cultures after Georg Simmel: mobility, movement and identity. En: *Environment and Planning Vol. 17* (págs 51-68).

Augé, M. (1992). *Los No-lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.

Augé, M. (sin año). *No-lugares y Espacio Público*.

Augé, M. (1998). *Por una antropología de la Movilidad*. Barcelona: Gedisa.

Augé, M. (2009). *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Barcelona: Gedisa

Avellaneda, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso sobre la ciudad de Lima. Tesis Doctoral*. Sabadell.

Avellaneda, P., & Lazo, A. (2011). Aproximación a la Movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Transporte y territorio N°4, Universidad de Buenos* , 47-58.

Azócar, R. et al (2003) Cambio en los patrones de crecimiento en la ciudad intermedia: El caso de Chillán en Chile Central. *Eure N°87, 79-82*

Baringo, D. (2012) La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. *Quid N° 16* (119-135).

Bean, C., Kearns, R., & Damian, C. (2008). Exploring Social Mobilities: Narratives of Wailing and Driving in Auckland, New Zealand. *Urban Studies* , 2892-2848.

Bellet, C & Llop, J.M. (1999) Las líneas de trabajo UIA-CIMES: ciudades intermedias y urbanización mundial. Cepal- Serie medio ambiente y desarrollo N°48

Berman, M.(2006) *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. México DF: Siglo XXI Editores.

Bissel, D. (2010). Passenger Mobilities: Affective atmospheres and the sociality of public transport. *Society and Space Vol 28* , 270-289.

Borja, J. (2003) *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial

Canales, M. (2006) *Metodología de la investigación social. Introducción a los oficios*. Santiago: Lom Ediciones

Canales, A. y Canales, M. (2012) La Nueva Provincia: (Re)Poblamiento de los territorios agrarios. Chile 1982-2002 (págs. 157-173). En *Revista Anales*, Séptima serie, N° 3, Julio 2012

Canales, A. y Canales M. (2013), De la metropolización a las agrópolis. El nuevo poblamiento urbano en el Chile actual, *Polis* [En línea], 34 | 2013, Publicado el 22 julio 2013, consultado el 21 enero 2015. URL: [http:// polis.revues.org/8729](http://polis.revues.org/8729) ; DOI : 10.4000/polis.8729

Castells, M. (1999) El espacio de Flujos. En *La era de la información. Economía Sociedad y Cultura* (pp.409-451). Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Castoriadis, C. (1993). *La Institución Imaginada de la Sociedad Vol II*. El imaginario social y la institución. Madrid: Tusquets Editores.

Cebollada, A. (2006) Aproximación a los proceso de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad. En *Doc. Anal. Geogr.* 48 (págs. 105-121) Barcelona

CLARK, E.(2005) The order and simplicity of gentrification a political challenge. In: *Atkinson, R. & Bridge, G. Gentrification in a Global Context: The new urban colonialism*. Oxon: Routledge, 2005, p. 256-264.

Covas, M. (2002). Los No lugares ¿Falacia o Realidad? en *Huellas* N°7 (Págs. 83-105).

De Certeau, M. (2000). *La invención de la cotidiano 1. Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana. Departamento de Historia. Instituto Tecnológico y de Estudios de Occidente.

De Mattos, C., & Hidalgo, R. (2007). *Movilidad espacial y Reconfiguración Metropolitana*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile. o, M.(2007

Delgado, M. (2007) *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.

Douglas, M. (1996). *Estilos de Pensar*. Barcelona: Gedisa Editorial.

ELCI. (2009). *Mapa 09 (Infografía): Transporte y Movilidad [Naoa digital]. Mapa de brechas territoriales de la ciudad de Talca*. Talca: SUR Corporación de Estudios Sociales y educación y ONG Surmaule.

Errázuriz, T. (2012). Para una historia del Viaje metropolitano. *Bifurcaciones* .

Errázuriz, T. (2012) Cuando el objeto antecede al fenómeno. *CEUT, Bifurcaciones*.

Ethington, P., & Meeker, M. (2002). Saber y Conocer: The Metropolis of Urban Inquiry. En M. Dear, & D. Dishman, *From Chicago to L.A. : Making sense of Urban Theory* (págs. 405-422). SAGE Publications, Inc.

Gakenheimer, R. (1998). Los problemas de la movilidad en el mundo del desarrollo. *Eure*, 33-52.

García Canclini, N., Rosas, A., & Castellanos, A. (1996). *La ciudad de los viajeros. Travesías e Imaginarios urbanos México 1940-2000*. México: Fondo de Cultura Económica.

Giannini, H. (2004). *La "reflexión" cotidiana*. Santiago: Editorial Universitaria.

Greene, R. (2008) *Imaginando la ciudad: revisitando algunos conceptos claves. Bifurcaciones*. World wide web documento, URL: <www.bifurcaciones.c/007/Editorial.htm>. ISSN 0718-1132.

Gutiérrez, A. (2009) *Movilidad o Inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos*. Buenos Aires: Conicet/UBA. FFyL - Programa transporte y territorio.

Gutiérrez, A. (2010). *Movilidad, Transporte y Acceso. Una renovación aplicada al ordenamiento territorial*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Hannam, K., Sheller, M., & Urry, J. (2006). Mobilities, Inmobilities and Moorings. *Mobilities Vol 1.*, 1-22.

Harvey, D. (1977). *Urbanismo y Desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI.

Harvey, D. (2000). *La condición de la Posmodernidad*. Amorrortu Editores

Harvey, D. (2007) *Espacios del Capital. Hacia una Geografía Crítica*. Madrid: Akal Ediciones

Hiernaux-Nicolas, D. (2004). Henri Lefebvre: Del Espacio absoluto al espacio diferencial. *Veredas N° 8*, 11-27.

Hidalgo, R (2004). La vivienda social en Santiago de Chile en la segunda mitad del siglo XX: Actores relevantes y tendencias espaciales en Santiago en la Globalización. En: *Santiago en la Globalización* Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago: Ediciones Sur.

INE. (2002). *Población total 2002 proyectada 2012*. Recuperado el 30 de Abril de 2014, de Reportes estadísticos comunales 2012: http://reportescomunales.bcn.cl/20120/index.php/Talca#Poblaci.C3.b3n_total_2002_y_proyectada_2012_INE

INE (2006) Encuesta nacional de caracterización socioeconómica. Santiago.

INE. (2010). Informe Parque Vehicular 1990-2010. Santiago.

INE. (2012). Parque de Vehículos en circulación 2011. Santiago: Instituto Nacional de Estadísticas.

- INE (2013) Encuesta nacional de caracterización socioeconómica. Santiago
- INE (2014) Compendio Estadístico 2013.
- INE, 2015. Anuario Estadístico 2014
- Jensen, O. (2009). Flows of Meaning, Cultures of Movements - Urban Mobility and Meaningful Everyday life practice. *Mobilities Vol 4. No 1* , 139-158.
- Jirón, P. (2013) Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *Eure Vol. 40* Septiembre 2014 (págs. 5-28).
- Kaufmann, V., & Flamm, M. (2006). Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Mobilities Vol 1. No 2* , 167-189.
- Jouffe, Y. & Lazo, A. (2010) Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile .*Eure* 29-47
- Lazo, A. (2008). *Transporte, movilidad y exclusión. El Caso del Transantiago en Chile*. Universidad de Toulouse Francia.
- Lazo, A. y Calderón, R. (2014) Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana. Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. *Eure Vol.40* N° 121 (Págs. 121-140).
- Lefebvre, H. (1978). Introducción a la psicología de la vida cotidiana. En H. Lefebvre, *De lo Rural a lo Urbano* (págs. 85-102). Barcelona: Cultura Libre.
- Lefebvre, H. (1991). *La Producción del Espacio*. Oxford.
- Lefebvre, H. (1971). *La revolución urbana*. Madrid: Alianza Editorial.
- Letelier, F., & Boyco, P. (2011). *Talca posterremoto: una ciudad en disputa. Modelo de reconstrucción, mercado inmobiliario y ciudadanía*. Santiago: Ediciones SUR.
- Martinić, S. (2006) El estudio de las representaciones y el análisis estructural del discurso. En Canales, *Metodología de la investigación social. Introducción a los oficios*.(págs. 299-319). Santiago: EdicionesLom.
- Mattioli, G. (In press). Sharing space with strangers in mobil public spaces: social mixing and secessionisms in monility. En Pachekov, *Urban public space in the context of mobility and aestheticization*.
- Mertins, G. (2000). Ciudades medianas en América Latina: Criterios indicadores y el intento de un modelo de su diferenciación espacial y funcional. *Espacio y Desarrollo* N°12, 10-23.

MINVU, G. d. (2010). *Datos Comuna de Talca damnificados por Terremoto 2010*. Santiago.

MINVU – Geociudad Consultores Ltda.(2007) Análisis de Tendencias de Localización. Caso: Ciudad de Talca. Informe Final

Miralles, C., & Cebollada, Á. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. Documento de trabajo*. Recuperado el 25 de Marzo de 2014, de Fundación alternativas: <http://www.falternativas.org/laboratorio/documentos/documentos-de-trabajo/movilidad-y-transporte-opciones-politicas-para-la-ciudad>

MOP. (2006). *Plan de Obras públicas para Talca. Diagnóstico y plan*.

Moscovici, S. (1981). *"On social representation". Social cognition. Perspectives in everyday life*. Londres: Academic Press.

MTT (2014) Recorridos locomoción colectiva. Comuna de Talca

Muñoz, D. (2013). *Imaginario en movimiento. Análisis de tramas de sentido en el transporte público de Santiago de Chile*. Santiago.

Peter, P. e. (2010). Co-ordinating Passages: Understanding the Resources needed for everyday mobility. *Mobilities Vol 5 N° 3* , 349-368.

Remesar, A. & Ricart, N. (2009) Reflexiones sobre el espacio público. *On the waterfront* 5-35

Rizo, M. (2006) Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales. *Bifurcaciones* [on line] Núm6, world wide web document, URL: <<http://www.bifurcaciones.cl/006/Rizo.html>>. ISSN 0718-1132.

Rojas, V. (08 de Abril de 2011). Amplio respaldo a ambicioso plan de transporte para la ciudad de Talca. *Diario El Centro* .

Salcedo, R. (2002) El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *Eure*, 5-19.

Salcedo, R., & Dear, M. (2012). La Escuela de Los Ángeles y las metrópolis sudamericanas. *Bifurcaciones* núm 11 .

Sanz, A. (1996). Los "sin coche". Repercusiones sociales y ambientales del automóvil. *Documentación Social N°102* , 96-104.

Sennett, R. (1991). *La consciencia del ojo*. Barcelona: Versal.

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities paradigm. *Environment and Planning* , 207-226.

Soja, E. W. (1996). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Los Ángeles, CA: Traficantes de sueños.

Sugranyes, A. (2005) La política habitacional en Chile, 1980-2000: un éxito liberal para dar techo a los pobres, en *Los Sin Techo. Un desafío para la política de vivienda social*. Santiago: Ediciones SUR.

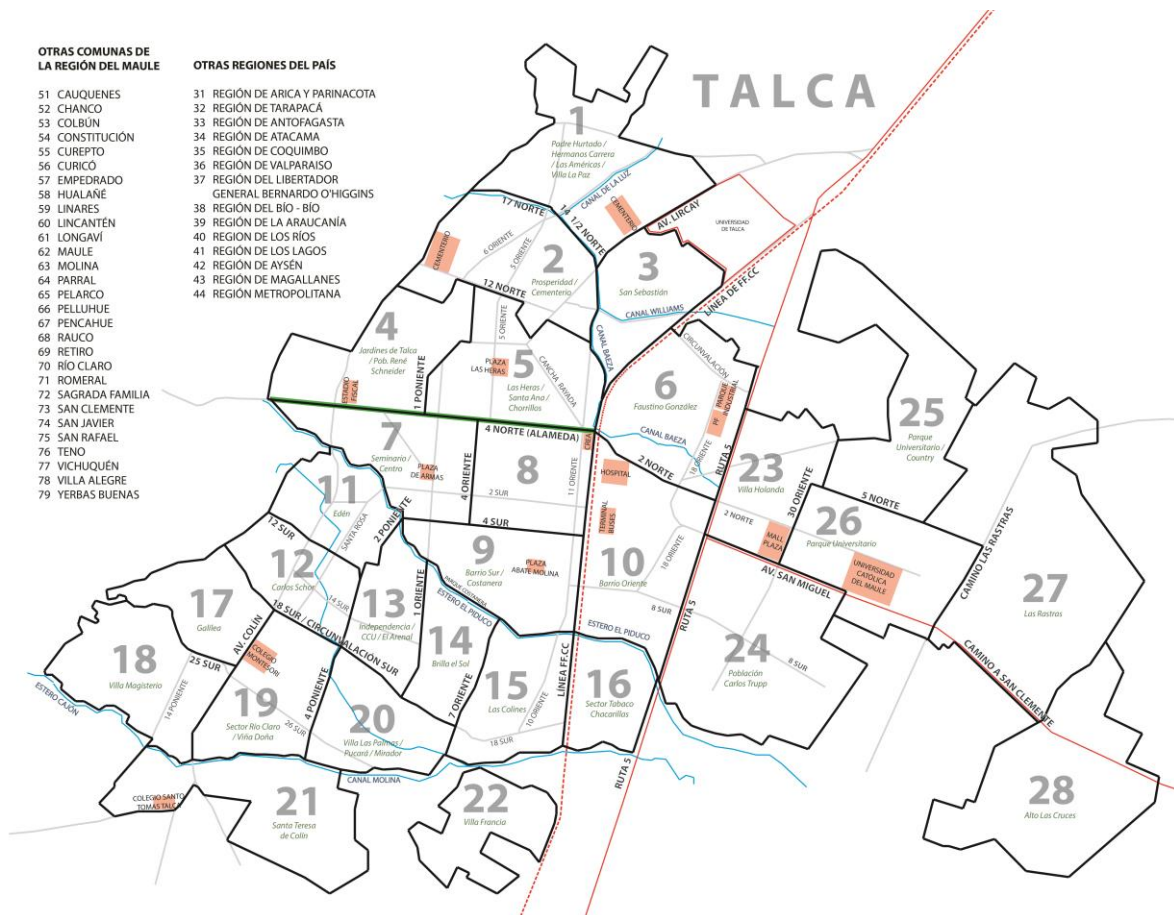
Urry, J. *Mobility and Proximity*. *Sociology*. 256-274

Universidad de Talca (2012) Talca al 2018¿Ciudad Sustentable? En: *Ciudad Comunicada*. Año 1, Nro. 6.

Varela, C. (2006). *Los estudios urbanos en ciudades intermedias, planteamientos y acciones: Una experiencia chilena*. VI Seminario Latinoamericano de qualidade da vida urbana, V Seminario internacional de Estudios Urbanos. Belo Horizonte.

ANEXOS

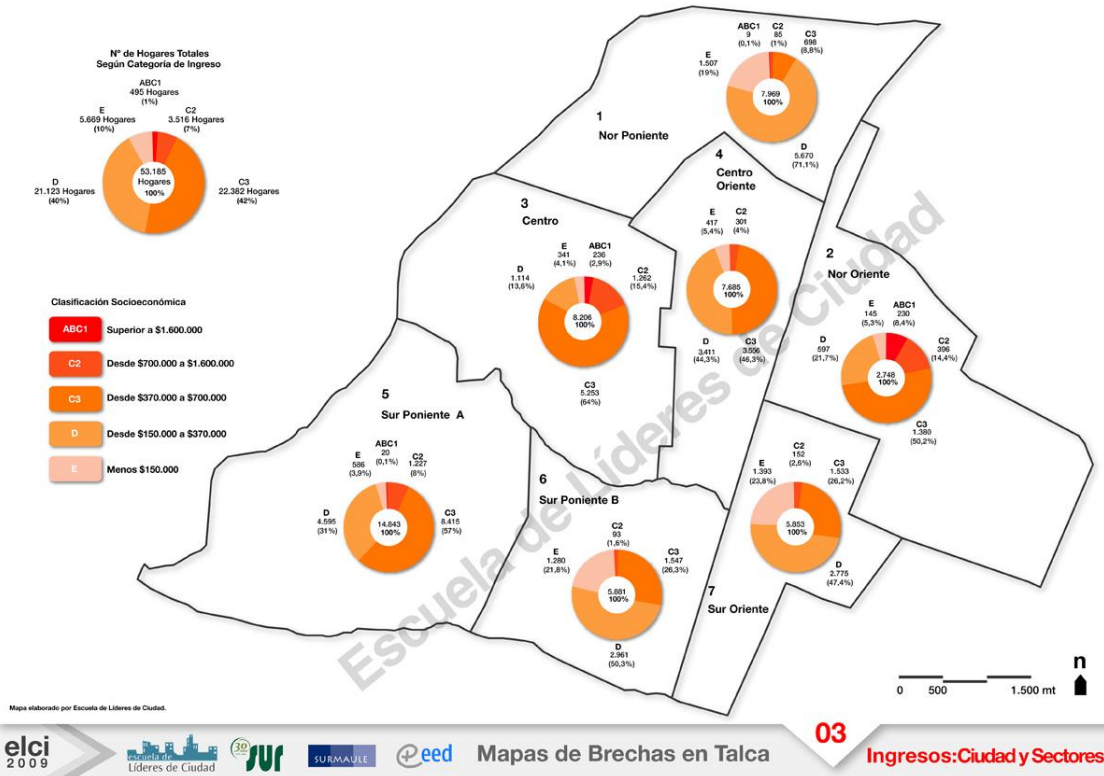
ANEXO N°1: MAPA DE SECTORES DE LA CIUDAD DE TALCA. (Fuente: CEUT, 2014).



ANEXO N°2: LISTADO DE LOTEOS Y POBLACIONES DE ANEXO N°1 (Fuente: CEUT, 2014).

<p>1 LOTE SAN ANDRÉS VILLA DOÑA JACINTA VILLA DON GONZALO I, II, III, IV VILLA DON RICARDO VILLA DON GERARDO POBL. SORTERESA DE LOS ANDES POBL. PADRE HURTADO VILLA LAS AMÉRICAS CONDOMINIO LIRICAY I, II, III, IV, V, VI VILLA DOÑA ROSA VILLA DON ENRIQUE</p> <p>2 POBL. JOSÉ MIGUEL CARRERA VILLA LA PAZ LOTEO PROSPERIDAD COOP. PIDUCO POBL. CANCHA RAYADA VILLA MARIO MONTUCCI VILLA PUELECHE POBL. ASTABURUAGA VILLA MANUEL LARRAIN VILLA GABRIELA MISTRAL VILLA NORTE VERDE COOP. GRECO VILLA MÁLAGA</p> <p>3 VILLA LOMAS DE LIRICAY VILLA DOÑA ADELA VILLA DON RAFAEL VILLA DON HORACIO VILLA DON SEBASTIÁN LOTEO DON ARTURO VILLA LOS TULIPANES VILLA CELO AZUL VILLA SAGITARIO VILLA ARMONÍA COOP. LOS NARANJOS VILLA ENSUENO COOP. EL TRUENO COOP. HUARAZ VILLA LUCERO COOP. LOS MAGNOLIOS</p> <p>4 VILLA LOS JARDINES DE TALCA VILLA LOS JARDINES SUR VILLA MARÍA ELENA VILLA LOS CONDÓRES VILLA BRISAS DEL CLARO VILLA ANTILLANCA POBL. RENE SCHNEIDER VILLA ANDALUCÍA VILLA TERCERA COMISARÍA</p>	<p>5 BARRIO CHORRILLOS BARRIO LAS HERAS BARRIO SANTA ANA POBL. NACIONAL COOP. COMPAÑÍA DE FOSFOROS POBL. ARGENTINA</p> <p>6 VILLA PARQUE I, II POBL. MI CASA VILLA ESPINA POBL. FAUSTINO GONZÁLEZ VILLA PARQUE INDUSTRIAL VILLA ASTURAS VILLA CÁMARA DE COMERCIO VILLA LOS CONQUISTADORES VILLA JUVENTUD LOTEO EL ARRIBAN VILLA LOS PALOS COOP. TREINTAL POBL. ASTABURUAGA VILLA MANUEL LARRAIN VILLA GABRIELA MISTRAL VILLA NORTE VERDE COOP. GRECO VILLA MÁLAGA</p> <p>7 CENTRO BARRIO SEMINARIO POBL. EMPLEADOS CGEI COOP. SEMINARIO VILLA CAMPANARIO</p> <p>8 CENTRO POBL. JUAN ANTONIO RÍOS POBL. LIBERTAD VILLA ALAMEDA POBL. OLAVARRÍA VILLA CARMELOTAS</p> <p>9 BARRIO SUR POBL. BELGRANO VILLA VERDE POBL. CLAUDIO MATTE POBL. FERROVIARIA LOTEO OBREROS MUNICIPALES ABATE MOLINA POBL. COSTANERA LOTEO SANTA TERESITA VILLA FRATERNIDAD COOP. LEÓN XIII</p>	<p>10 BARRIO ORIENTE POBL. PEDRO AGUIRRE C. VILLA SAN AGUSTIN DE CONTRALORIA LOTEO OBREROS MUNICIPALES POBL. MANOSO DE VELASCO POBL. ORIENTE VILLA NAZARET COOP. ENDESA VILLA EMALIS VILLA LUSMIRO VILLA FONOTAI COOP. LOS ANDES COOP. REMBRANDT COOP. VICENTE VAN GOGH COOP. BELEN COOP. COSTA AZUL COOP. 16 DE OCTUBRE</p> <p>11 COOP. LLAIMA VILLA LAS LILAS COOP. PEÑÓN VILLA ARANJUEZ VILLA GUILLERMO URZUA VILLA MONS. RICARDO CASTRO VILLA BUEN PASTOR VILLA ENDESA VILLA PORTADA DEL EDÉN COOP. CCU POBL. EDÉN POBL. DIEGO PORTALES VILLA VITRAPRO COOP. LAS LILAS COOP. LOS NOGALES VILLA TRUJMO VILLA JORGE CORREA COOP. LOS HOTELEROS VILLA EL PARRONAL</p> <p>12 POBL. LA FLORIDA VILLA UNIVERSITARIA VILLA ESPERANZA COOP. LOS NOGALES VILLA SAN FRANCISCO DE ASIS POBL. RIO CLARO VINA DOÑA JAVIERA VILLA SAN AGUSTIN</p>	<p>13 VILLA EL ARENAL POBL. DIEGO PORTALES POBL. INDEPENDENCIA VILLA LORENA COOP. LAS PALMAS VILLA JUAN PABLO II VILLA LAS CARMENES VILLA ATTUHE VILLA ACUARI VILLA SUR COOP. HERINEN DEJHON COOPERATIVA LOS NIBELUNGOS COOP. SAN ANDRÉS</p> <p>14 POBL. EL PRADO VILLA SANTA AURELIA POBL. BRILLA EL SOL VILLA TALCA SUR VILLA GABRIELA VILLA PERO COOP. PERSONAL DE FOSFORO COOP. EL TORO COOP. ESTEBAN CALAF POBL. EL MIRADOR (NORTE)</p> <p>15 POBL. SGT. 2DO DANIEL REBOLLEDO POBL. CRISTI GALLO VILLA CERÁMICA POBL. EL ESFUERZO VILLA EL DESPERTAR VILLA LOS ARCOMOS POBL. JOSÉ IGNACIO CIENFUEGOS VILLA MANTOS DEL RIO</p> <p>16 POBL. TABACO VILLA BEHEL POBL. CAMILO HENRÍQUEZ COOP. SANTA EMILIANA COOP. 2 DE ENERO CONJ. GRAN AVENIDA COOP. PERSONAL FORESTAL COPIHUE COOP. SAIZAL COOP. VICTOR MACCHIAVELO</p> <p>17 VILLA DON FELIPE VILLA SAN MARCOS VILLA LOS TILOS VILLA BOTALCURA VILLA GALILEA VILLA DOÑA PILAR VILLA DOÑA GLORIA VILLA DON TOMÁS VILLA GUIDO LEBRET VILLA SANTA MARÍA DE COLIN</p>	<p>18 VILLA SAMUEL LILLO VINA DOÑA FLORENCIA VILLA SAN FRANCISCO VILLA MAGISTERIO COMUNIDAD FUNDO LA PALMA VILLA DOÑA CLARA VILLA SAN JOSÉ DE LA FLORIDA VILLA SAN JORGE VILLA LAS CASAS VILLA CASAS DE MAQUEHUA VILLA QUINTO CENTENARIO VILLA LAS ARAUCARIAS VILLA SAN JOSÉ DE CANÁN VILLA JARDIN DEL VALLE VILLA LOS MAITENES LOTEO LOS INGENIEROS</p> <p>19 ECOMITAX CONTRALORIA VILLA LOS ROBLES VILLA PERO POBL. LAS LILAS VILLA GALILEA VILLA ECUADOR VILLA EL PARADERO VILLA SAN GUILLERMO VILLA CONAVICOOP CONJ. RIO CLARO VILLA SANTA IGNACIA CONJ. COLIN SUR CONJ. LAS PALMERAS</p> <p>20 VILLA MAULE COOP. PEHUENCHE VILLA NERUDA COOP. SANTA ELVIRA COOP. RIO CLARO COOP. FÁTIMA POBL. EL MIRADOR (SUR) VILLA STA. CAROLINA VILLA SOL PTE. VILLA SN JOSÉ CARPINTERO CONJ. LOS LAGOS VILLA PUCARÁ</p> <p>21 SANTA TERESA DE COLIN</p> <p>22 VILLA FRANCIA</p>	<p>23 LOTEO LOMAS DE SANTA MARIA LOTEO DON RODOLFO COOP. NUEVA HOLANDA COOP. NUEVO HORIZONTE VILLA MADRID VILLA INGLESA VILLA REAL VILLA DON ALFONSO COOP. LOS CERRILLOS CONJ. LOMAS DE SAN JOSÉ VILLA VALLE CLARO VILLA PEHUÉN COOP. NUEVA HORIZONTE VILLA TABUNCO VILLA PEHUÉN CONJ. LUCÍA HIRIART POBL. SANTA CLARA COOP. FRANCISCO ENCINA</p> <p>24 LOTEO BRISAS DE SAN MIGUEL LOTEO DON MANUEL LOTEO DON MARCELO I, II POBL. PANAMERICANA SUR LOTEO SANTA MARÍA COOP. LIRICAY COOP. MANUEL FERNÁNDEZ POBL. SAN LUIS VILLA JARDIN DEL ESTE POBL. CARLOS TRUPP POBL. SAN MIGUEL DEL PIDUCO VILLA LOS CASTAÑOS VINA DOÑA CONSUELO I, II, III, IV LOTEO SAN ANTONIO</p> <p>25 LOTEO LAS BRISAS DEL PARQUE LOTEO PARQUE LAS RASTRAS LOTEO VALLES DEL COUNTRY LOTEO BICENTENARIO I, II, III</p> <p>26 VILLA DON MATIAS LOTEO NEMESIO ANTÚNEZ LOTEO DON AMBROSIO LOTEO EL SOLAR DEL PARQUE PARQUE UNIVERSITARIO VILLA SAN MIGUEL LOTEO LAS RASTRAS LOTEO PORTONES DE PICHIMAPU CONDOMINIO EL ALTO LOTEO LAS RASTRAS LOTEO PARQUE SAN MIGUEL</p> <p>27 LOTEO ESMERALDA NORTE LOTEO JARDIN DE LA ESMERALDA LOTEO CAPILLA ESMERALDA LOTEO PUERTAS DEL SOL PARQUE DEL SOL I, II LOTEO VILLA ESMERALDA</p> <p>28 ALTO LAS CRUCES</p>
---	--	--	---	---	---

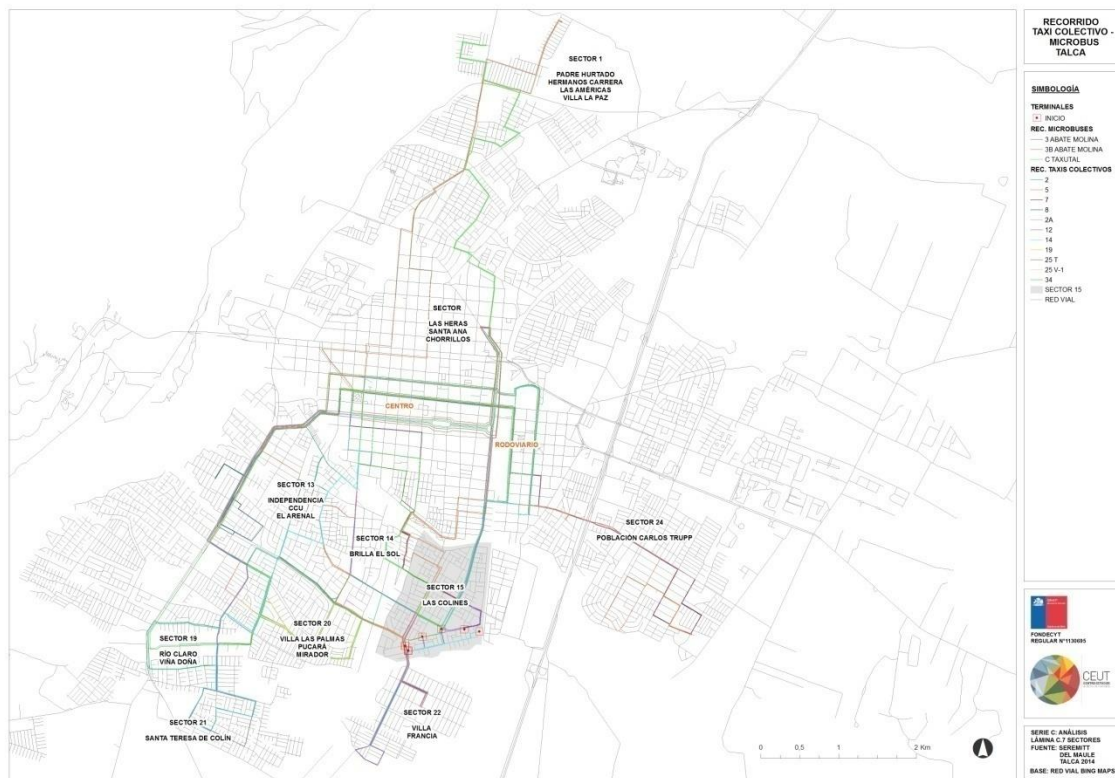
ANEXO N° 3: SECTORES DE TALCA SEGÚN CATEGORÍA SOCIOECONÓMICA. (Fuente: ELCI, 2010)



ANEXO N°4: OFERTA DE RECORRIDOS BARRIO EL TABACO (Fuente: CEUT, 2015).



ANEXO N°5 OFERTA DE RECORRIDOS BARRIO LAS COLINES (Fuente: CEUT, 2015).



ANEXO N°6 MAPA DE RELOCALIZACIÓN FAMILIAR POST TERREMOTO (Fuente: CEUT, 2011).

Talca: Localización original de familias relocalizadas en nuevos conjuntos pos terremoto

