



Universidad de Chile

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Escuela de Postgrado

Programa de Magíster en Hábitat Residencial

Instituto de la Vivienda

Hábitat Rural en Movimiento

Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad

San Vicente, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins

Tesis para postular al Grado Académico de Magíster en Hábitat Residencial

Postulante: Liliane Etcheberrigaray Cárdenas

Profesora Guía: Paola Jirón Martínez

Santiago, marzo 2019

Hábitat Rural en Movimiento. Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad

Universidad de Chile

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Escuela de Postgrado

Programa de Magíster en Hábitat Residencial

Instituto de la Vivienda

Hábitat Rural en Movimiento

Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad

San Vicente, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins

Tesis para postular al Grado Académico de Magíster en Hábitat Residencial

Postulante: Liliane Etcheberrigaray Cárdenas

Profesora Guía: Paola Jirón Martínez

Santiago, marzo 2019

A todas las mujeres en movimiento, en especial a aquellas que compartieron sus experiencias cotidianas con alegría y motivación.

Tabla de Contenidos

Introducción	11
Resumen	11
Antecedentes Generales del Problema	15
Objetivos de la Investigación	18
Preguntas de Investigación	18
Objetivo general	18
Objetivos específicos	18
Hipótesis de la investigación	18
Capítulo 1. Marco Teórico y Conceptual	19
1.1 Movilidad Cotidiana	20
1.2 El cambio del paradigma rural	22
1.3 Proceso de transformación de las áreas rurales	25
1.4 El espacio donde habita el movimiento	27
1.5 Infraestructura de la Movilidad	29
1.6 Espacio y Lugar	35
1.7 Hábitat Residencial. La experiencia de habitar el movimiento	38
1.8 Configuración espacial del habitar rural desde la movilidad	39
Capítulo 2. Enfoque metodológico cualitativo	41
Fase 1: Acercamiento a los habitantes rurales	42
Construcción de relatos piloto	42
Fase 2: Elección del área de estudio	43
Fase 3: Selección de los casos de estudio	45
Fase 4: Seguimiento y relatos de los casos de estudio	46
Fase 5: Creación de bitácoras fotográficas de prácticas de movilidad	46
Bitácora de Estrategia Metodológica	47
Capítulo 3. Prácticas de Movilidad en la comuna de San Vicente	48
3.1 Análisis de los casos de estudio	56
3.1.1 Caso de estudio 1. Sonia Rojas.	56
Movimiento de Sonia	56
Significado de la movilidad de Sonia	58
Práctica de Movilidad de Sonia	63
3.1.2 Caso de estudio 2: Angélica Torres	70
Movimiento de Angélica	70
Significado de la movilidad de Angélica	71
Práctica de movilidad de Angélica	72
3.1.3 Caso de estudio 3: Claudia González	81
Movimiento de Claudia	82

Hábitat Rural en Movimiento. Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad

Significado de la movilidad de Claudia	82
Práctica de movilidad de Claudia	85
3.1.4 Objetos de la movilidad	98
Indumentaria	98
Objetos personales	99
Dispositivos electrónicos	100
Cargas	101
3.5 Conclusiones del capítulo	111
Capítulo 4. Lugares y espacios de interacción de los habitantes rurales desde la movilidad.	113
4.1 La lugarización del espacio rural	114
4.1.1 Lugares itinerantes	115
4.1.2 Lugares estacionarios	117
4.1.3 Lugares espontáneos estáticos	118
4.1.4 Lugares espontáneos móviles	122
4.2 ¿Cuál es la forma predominante de interacción social en la ruralidad?	124
4.2.1 Tipos de interacciones sociales	125
Capítulo 5. Configuraciones espaciales del habitar rural desde la perspectiva de la movilidad	136
Conclusiones y Recomendaciones	140
Conclusiones metodológicas	140
Movilidad en la Planificación Territorial	141
Una nueva mirada desde el marco normativo: Ley de Aportes y el concepto de movilidad	142
Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público	143
Futuras investigaciones y desafíos en materia de movilidad desde el MINVU	144
Recomendaciones sobre medidas y proyectos para mejorar la movilidad rural	145
Bibliografía	147
Anexos	151
Piloto 1: Liliana	151
Piloto 2. Teresa	156
Piloto 3. Marcia	158

Índice de figuras y fotografías:

Figura 1. Relación entre movilidad y ciudad. Elaboración propia a partir de bibliografía.	30
Figura 2. Relación entre movilidad y ciudad. Elaboración propia a partir de bibliografía.	31
Figura 3: Rol de la infraestructura en la significación del lugar.	32
Figura 4: Espacialidad móvil y el concepto de enclave.	37
Esquema 1: Configuración espacial desde la movilidad. Elaboración propia.	40
Figura 5-6: Manifestaciones de movilidad en San Vicente.	48
Figura 7: Bicicletas estacionadas en árboles.	49
Figura 8: Bicicletas estacionadas en calzadas y apoyadas en vereda.	49
Figura 9: Estacionamientos de bicicletas.	50
Figura 10: Estacionamientos informales de bicicletas.	50
Figura 11: Bicicletas estacionadas afuera de una cantina.	51
Figura 12: Motociclista.	51
Figura 13: Feriante de la tercera edad moviliza sus productos en moto eléctrica.	52
Figura 14: Madre e hija comparten bicicleta adaptada para ambas.	52
Figura 15: Madre e hija comparten bicicleta adaptada para ambas.	53
Figura 16: Bicicletas circulan por calzada, convivencia vial.	53
Figura 17: Convivencia vial.	54
Figura 18: Peatones con coches y niños.	54
Figura 19: Cuatro jóvenes intentan cruzar la carretera en bicicleta sin pasos seguros.	55
Figuras 20 y 21: Ciclistas y peatones en bermas de carreteras de alto tráfico.	55
Figura 22: Distancia que recorre Sonia desde su casa al centro de la ciudad.	57
Figura 23: Distancia de 2.5 kilómetros de recorrido en transporte público y bicicleta.	57
Figura 24: Tractor circulando afuera de la casa de Sonia.	58
Figura 25: Las bicicletas de Sonia: Mini y Cleta.	59
Figura 26: Ciclovía interrumpida.	60
Figura 27: Inicio del trayecto desde la casa de Sonia.	64
Figura 28: Peatones y jinetes transitando por las ciclovías.	64
Figura 29: Al ser usada por caballos, la ciclovía presenta suciedad en su superficie.	65

Figura 30: Ciclovías fragmentadas por los accesos a las viviendas.	65
Figura 31: No existen barreras que protejan al ciclista de los automóviles.	66
Figura 32: La ciclovía produce una segregación de la movilidad peatonal.	66
Figura 33: Durante el trayecto, el peligro de accidentarse y caerse.	67
Figura 34: Peligrosa zanja al costado de la ciclovía.	67
Figura 35: Carretera de la Fruta que divide Pueblo de Indios con el centro.	68
Figura 36: El centro de la ciudad de San Vicente.	68
Figura 37: En el centro de la ciudad.	69
Figura 38: El espacio público está adaptado para una gran afluencia de ciclistas.	69
Figuras 39 y 40: Recorrido de Angélica, 29 kilómetros. Google Earth.	70
Figura 41: El espacio que cobija el desplazamiento de Angélica.	75
Figura 42: Los pies se hunden en la tierra, entre las huellas de los tractores y camiones.	75
Figura 43: Camino público sin bermas ni veredas.	76
Figura 44: Vista de Angélica durante la caminata.	76
Figura 45: Vista desde el paradero de Santa Amelia.	77
Figura 46: Paradero precario de Santa Amelia.	77
Figura 47: Ruta que Angélica recorre en bus.	78
Figura 48: Acceso al Terminal de Buses de San Vicente. Fuente: Google Earth	79
Figura 49: Angélica y José Ignacio en el Terminal de Buses.	79
Figura 50 y 51: Bus que llevará a Angélica a casa.	80
Figura 52 y 53: Trayecto de Claudia. 38 kilómetros desde San Vicente a Coinco.	81
Figura 54: Alejandra conduciendo a las 7:15 a.m.	90
Figura 55: Vista desde el lugar de Claudia, antes del amanecer.	90
Figura 56: Cuando amanece, el sol les da de frente.	91
Figura 57: Durante el trayecto, es posible apreciar grandes extensiones de siembras.	91
Figura 58: Comienzan a visualizarse hileras de árboles que enmarcan el camino.	92
Figura 59: La localidad de Guacarhue	92
Figura 60: El camino se configura entre cerros.	93
Figura 61: Municipalidad de Coinco.	93

Hábitat Rural en Movimiento. Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad

Figura 62: Banco donde Claudia espera la micro.	94
Figura 63: Interior de la micro.	95
Figura 64: Terminal de colectivos de Quinta de Tilcoco.	96
Figura 65: Vista de Claudia desde el colectivo.	96
Figura 66 y 67: Paradero informal en la carretera.	97
Figura 68: Objetos personales en las prácticas de movilidad cotidiana.	102
Figura 69: Objetos personales, indumentaria y cargas en las prácticas de movilidad.	102
Figura 70: Indumentaria, objetos personales y cargas en las prácticas de movilidad.	103
Figura 71: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.	103
Figura 72: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.	104
Figura 73: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.	104
Figura 74: Objetos personales y cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.	105
Figura 75: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.	105
Figura 76: Objetos personales, cargas e indumentaria en las prácticas de movilidad.	106
Figura 77: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.	106
Figura 78: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.	107
Figura 79: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.	107
Figura 80: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.	108
Figura 81: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.	108
Figura 82: Dispositivos electrónicos en las prácticas de movilidad cotidiana.	109
Figura 83: Dispositivos electrónicos en las prácticas de movilidad cotidiana.	109
Figura 84: Dispositivos electrónicos en las prácticas de movilidad cotidiana.	110
Figura 85: Lugares de interacción de habitantes rurales desde la movilidad.	113
Figura 86: Espacio interior de un bus con destino a la Comuna de San Vicente.	116
Figura 87: Restaurant El Portalón. Parada de ciclistas y personas en tránsito.	117
Figura 88: Dos mujeres conversan a un costado de la carretera.	118
Figura 89: Familia a un costado de la carretera esperando el transporte público.	119
Figura 90: Trabajadores y transeúntes compran alimentos a comerciante en moto.	120
Figura 91: Dos conocidos entablan conversación a un costado del camino. San Vicente.	121

Figura 92: Alumnos y apoderados comparten a la salida del colegio. San Vicente.	123
Figura 93: Interacción presencial en lugar itinerante.	126
Figura 94: Interacción presencial en lugar itinerante.	126
Figura 95: Interacción presencial en lugar estacionario.	127
Figura 96: Interacción presencial en lugar estacionario.	127
Figura 97: Interacción presencial en lugar estacionario.	128
Figura 98: Interacción presencial en lugar espontáneo estático.	128
Figura 99: Interacción presencial en lugar espontáneo estático.	129
Figura 100: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.	129
Figura 101: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.	130
Figura 102: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.	131
Figura 103: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.	131
Figura 104: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.	132
Figura 105: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.	132
Figura 106: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.	133
Figura 107: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.	134
Figura 108: Interacción virtual en lugares estacionarios.	134
Figura 109: Interacción virtual en lugares estacionarios.	135
Figura 110: Interacción virtual en lugares estacionarios.	135
Figura 111: Interacción virtual en lugares itinerantes.	135
Figura 112: Configuración espacial de la movilidad de Sonia.	137
Figura 113: Configuración espacial de la movilidad de Angélica.	138
Figura 114: Configuración espacial de la movilidad de Claudia.	139

Introducción

Resumen

La movilidad está presente de manera inherente en la vida cotidiana de los habitantes, relacionada a la mayor parte de las actividades habituales, ya sea como causa o a consecuencia de éstas. Sin embargo, aun siendo la movilidad una práctica habitual y un componente esencial en la percepción de la calidad de vida de las personas, no se ha analizado en profundidad en contextos de ruralidad, restándole visibilidad a la experiencia misma de movilidad y su significado en territorios caracterizados por la dispersión territorial y la carencia de servicios. Es por esto, que la tesis pretende relevar la movilidad y su relación con la ruralidad y la infraestructura, analizando las implicancias de esta relación en la configuración del territorio desde la perspectiva de la experiencia del movimiento.

El desarrollo de la vida rural tiene gran importancia para el desarrollo de nuestro país¹, la identidad de los habitantes rurales se encuentra vinculada fuertemente al contexto geográfico en el que habitan, a las tradiciones propias de las comunidades y a las posibilidades de acceso a servicios y fuentes laborales. En este escenario, la movilidad rural se constituye como una dinámica red de desplazamientos cotidianos² caracterizada por las limitaciones propias de un territorio alejado de los principales polos de desarrollo, donde escasea el servicio de transporte público y la infraestructura de la movilidad no favorece el desplazamiento cotidiano de los habitantes.

En términos físicos, el hábitat de la movilidad se compone tanto de una red de infraestructura vial, como de lugares colectivos y espacios que albergan transitoriamente a los habitantes dentro de sus desplazamientos, y cuyas características físicas y espaciales, así como su implicancia en la experiencia de movilidad, han sido poco consideradas en los procesos de diseño de infraestructura, planificación territorial y mejoramiento del territorio rural.

¹ PNUD, 2008. Informe sobre Desarrollo Humano en Chile Rural.

² Jirón, Lange, Bertrand, 2010.

La presente investigación se centra en el hábitat en movimiento, enfocándose en la movilidad como eje estructurador del hábitat residencial rural, buscando develar los elementos que configuran la espacialidad experimentada desde el habitante en movimiento, concluyendo que, dentro de esta red colectiva de desplazamientos, existe una estrecha relación entre infraestructura y producción del espacio. A través de la observación y acompañamiento de las prácticas cotidianas de movilidad rural, es posible re conceptualizar la noción de lugar, identificando procesos de conformación y adaptación espacial por parte de los habitantes rurales, promoviendo relaciones de conciliación entre el medio físico y el habitante.

Desde la perspectiva de la movilidad rural, se hacen patentes componentes como la configuración espacial del territorio, la experiencia de movilidad desde el sujeto y su significado, y la infraestructura de la movilidad, que permite la interacción entre el sujeto y el territorio a través del movimiento. También es posible percibir espacialmente el territorio desde la perspectiva de los flujos y el movimiento de sus habitantes, quienes, a través de éste, se desarrollan y construyen su experiencia de vida.

A través de la investigación se analizaron las prácticas cotidianas de movilidad rural, determinando que éstas se sustentan desde la experiencia de los habitantes, cuyas vidas en movimiento, trazan una red de decisiones de desplazamiento que dan forma a la identidad cultural propia de las comunidades, la forma de interactuar con otros y la relación con el territorio. Esta Tesis se enmarca en el Proyecto FONDECYT N° 1140519 “Understanding mobility strategies to perform daily activity-travel in two Chilean cities”.

Summary

Mobility is inherently present in the daily life of the inhabitants, related to most of the usual activities, either as a cause or as a consequence of them. However, even though mobility is a common practice and an essential component in the perception of the quality of life of people, it has not been analyzed in depth in rural contexts, reducing the visibility of mobility itself and its meaning in territories. characterized by territorial dispersion and lack of services. It is for this reason that the thesis aims to reveal mobility and its relationship with rurality and infrastructure, analyzing the implications of this relationship in the configuration of the territory from the perspective of the experience of the movement.

The development of rural life is very important for the development of our country, the identity of rural inhabitants is strongly linked to the geographical context in which they live, to the traditions of the communities and to the possibilities of access to services and sources. labor In this scenario, rural mobility is constituted as a dynamic network of daily displacements characterized by the limitations of a territory far from the main development poles, where the public transport service is scarce and the infrastructure of mobility does not favor daily commuting Of the inhabitants.

In physical terms, the mobility habitat is composed of a network of road infrastructure, as well as collective places and spaces that temporarily shelter the inhabitants within their displacements, and whose physical and spatial characteristics, as well as their implication in the experience of mobility, have been little considered in the processes of infrastructure design, territorial planning and improvement of rural territory.

This research focuses on moving habitat, focusing on mobility as the structuring axis of rural residential habitat, seeking to unveil the elements that configure the spatiality experienced from the inhabitant in movement, concluding that, within this collective network of displacements, there is a close relationship between infrastructure and production of space. Through the observation and accompaniment of the daily practices of rural mobility, it is possible to conceptualize the notion of place, identifying processes of conformation and spatial adaptation by rural inhabitants, promoting conciliation relations between the physical environment and the inhabitant.

From the perspective of rural mobility, components such as the spatial configuration of the territory, the mobility experience from the subject and its meaning, and the infrastructure of mobility, which allows the interaction between the subject and the territory through the movement. It is also possible to perceive the territory spatially from the perspective of the flows and movement of its inhabitants, who, through it, develop and build their life experience.

Through the investigation, the daily practices of rural mobility were analyzed, determining that these are based on the experience of the inhabitants, whose lives in movement, draw a network of displacement decisions, form a form of the cultural identity of the communities, the way of interacting with others and the relationship with the territory. This Thesis is part of the FONDECYT Project No. 1140519 “Understanding mobility strategies to perform daily activity-travel in two Chilean cities”.

Antecedentes generales del problema

La movilidad en las áreas rurales adquiere dimensiones inadvertidas para muchos actores relacionados a la planificación territorial, la infraestructura y el transporte. Los habitantes rurales deben desplazarse largas distancias por el territorio para realizar la mayoría de sus actividades cotidianas, como trabajar, estudiar, abastecerse, realizar trámites, recrearse o socializar. Esto significa disponer una gran cantidad de tiempo en correspondencia al elevado número de viajes por grupo familiar en distintos momentos del día y en distintos modos de transporte, realidad que determina la construcción del hábitat residencial de dichas familias. Las prácticas de movilidad moldean la rutina diaria de seis millones de chilenos rurales³, configuran los límites de sus territorios y determinan la construcción de su hábitat. Esta práctica combina aspectos sociales, culturales y económicos, y al mismo tiempo define espacios de interacción y socialización, en un contexto rural carente de espacios públicos, infraestructura, equipamiento y servicios, lo que impacta en las dinámicas de movilidad de las personas.

Las prácticas de movilidad se manifiestan territorialmente, ordenadas a través de la infraestructura, sobre la cual se posiciona el flujo cotidiano de los habitantes rurales, cuyas prácticas determinan los límites del territorio que reconocen como propio, las relaciones que establecen con otros habitantes, sus encuentros, la forma de hacer comunidad y sociedad. El tiempo que permanecen en movimiento determina inversamente el tiempo que dedican a sus familias o a otras actividades cotidianas del hogar.

Si bien el desplazamiento cotidiano de los habitantes es una práctica característica del paisaje rural, éste no se encuentra analizado en profundidad desde la experiencia de los sujetos y su relación con la infraestructura que sustenta y acoge dichos desplazamientos. Las distancias recorridas, el tiempo y el espacio, son variables a considerar a la hora de analizar en primera persona cómo es la experiencia de moverse a diario por territorios extensos, dispersos y desconectados, donde dificultades como la baja frecuencia del transporte público, el estado

³ PNUD, 2008. Informe sobre Desarrollo Humano en Chile Rural.

precario de las bermas y veredas por donde transitan las personas o las condiciones climáticas, influyen y determinan el desarrollo de la vida de una familia.

Es importante comprender las implicancias que tiene la movilidad en la calidad de vida de las comunidades rurales ya que produce cambios profundos en la forma que las personas entienden su espacio en el mundo, su sentido de pertenencia y la formación territorial⁴. Sin embargo, no se visualiza por parte de autoridades, planificadores territoriales u organismos a cargo de proveer y mantener la infraestructura vial, la espacialidad de la movilidad rural, más allá de aquello relacionado específicamente al transporte, dejando de lado las experiencias cotidianas de los habitantes rurales en movimiento y la construcción del espacio desde dicha experiencia. La observación y el análisis de la dimensión espacial de la movilidad rural es trascendental para mejorar la calidad de la infraestructura y los espacios de permanencia de los habitantes rurales. Del estudio de la espacialidad de la movilidad, se entienden relaciones funcionales entre la infraestructura y los habitantes que, si se toman en consideración, pueden favorecer la experiencia de movilidad cotidiana e influir en la toma de decisiones tanto desde el ámbito de la planificación territorial, como en las inversiones en obras públicas que ejecuta el Estado.

La concepción de infraestructura de transporte (rutas, caminos, terminales, garitas), sin considerar la experiencia de la componente humana, determina una priorización de los modos motorizados de transporte en desmedro de aquellos no motorizados, lo que invisibiliza al habitante. Así también, no reparar en la espacialidad de la movilidad conlleva a inadvertir la relación del habitante con el medio que lo contiene, lo que perpetúa una situación de inequidad respecto al derecho a moverse de forma segura, que todos los habitantes deberían tener. En consecuencia, si no se reconoce la experiencia de movilidad desde la perspectiva del sujeto, no es posible abordar las soluciones esperando satisfacer las necesidades de los habitantes.

⁴ Sánchez, 2016.

Hábitat Rural en Movimiento. Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad

A través del análisis de las prácticas de movilidad es posible comprender cómo se configura el territorio rural desde la visión y experiencias móviles de sus habitantes, y descubrir que los habitantes rurales reconocen la importancia del paisaje circundante, ya sea natural o construido, con todas sus componentes y limitantes, incorporándolo como un actor que determina la construcción de su itinerario cotidiano. Por esta razón es posible deducir que la movilidad y la experiencia del desplazamiento cotidiano de los habitantes rurales, tienen grandes implicancias para la construcción del hábitat residencial y, por consiguiente, de su calidad de vida.

Profundizar en la significación de las prácticas de movilidad rural, ofrece la posibilidad de nutrir la mirada con que se analizan las dinámicas territoriales a distintas escalas, de determinadas comunas, y las formas de vida de sus habitantes. Desde la perspectiva del movimiento en la vida rural, es posible identificar aspectos culturales propios de una determinada comunidad.

Objetivos de la Investigación

Preguntas de Investigación:

¿Cómo se puede comprender el hábitat residencial rural en la actualidad a partir de las prácticas de movilidad de sus habitantes?

¿Cómo se relaciona la movilidad cotidiana y la infraestructura con el habitar rural en la actualidad?

Objetivo general:

Analizar la configuración espacial del hábitat residencial rural desde un enfoque de movilidad.

Objetivos específicos:

1. Describir las prácticas de movilidad en el Hábitat Residencial Rural de la comuna de San Vicente, en la Región del Libertador Bernardo O'Higgins.
2. Analizar los lugares y espacios de interacción de los habitantes rurales desde la movilidad.
3. Analizar configuraciones espaciales del habitar rural desde la perspectiva de la movilidad de sus habitantes.

Hipótesis de la investigación

La movilidad permite comprender una nueva ruralidad basada en el movimiento. La relación entre movilidad y ruralidad, determina el hábitat residencial rural en la actualidad, manifestada espacialmente en el territorio por medio de configuraciones espaciales vinculadas a las prácticas, lugares, infraestructura e interacción social de los habitantes.

Capítulo 1. Marco Teórico y Conceptual

La práctica de movilidad es definida por diversos autores en el ámbito de las ciencias sociales: “*como aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares*”⁵, sin embargo, poco se conoce respecto a las implicancias que esta práctica adquiere en la producción del hábitat residencial de las familias rurales, en la percepción del espacio y en la construcción de su experiencia.

La experiencia del desplazamiento vivido por los sujetos, permite identificar diversos significados para cada práctica de movilidad, atribuyéndole a esta práctica, la capacidad de representar social y culturalmente a los habitantes rurales. Este enfoque se apoya en la concepción de que la movilidad se refiere tanto al acto de desplazarse de un lugar a otro usando algún modo de transporte, como al significado social y cultural de ese desplazamiento⁶, e incluye en cierto grado la definición otorgada por Ascher⁷, que incorpora a la discusión, la idea de que la movilidad es *un derecho de las personas, que trasciende la eficiencia de llegar de un lugar a otro en el menor tiempo y al menor costo posible, e incumbe el disfrutar de la experiencia de moverse.*

En este sentido, es importante considerar las experiencias de movilidad de los sujetos en relación al impacto que éstas adquieren en la cotidianidad de sus vidas, tomando en cuenta tanto la forma en que las personas se relacionan con el territorio a través de sus desplazamientos, como la forma en que se relacionan entre ellas en un contexto de intercambio social durante los trayectos. Consecuentemente, para efectos del análisis de casos, se considerará a la movilidad como una práctica social que “*involucra todas las formas en que las personas se relacionan socialmente para cambiar de lugar, lo cual considera la suma de viajes realizados y las distancias atravesadas, pero también las*

⁵Jirón, Lange, Bertrand, 2010.

⁶Dávila, 2012.

⁷Ascher, 2005.

*expectativas, experiencias, consecuencias e impacto que estos viajes tienen sobre la vida de la gente y cómo afectan las prácticas de movilidad y el diario vivir”*⁸

Respecto al movimiento propiamente tal, Cresswell señala que el movimiento por si solo es una cierta movilidad , pero plana y vacía, por lo tanto, si el movimiento es *el equivalente dinámico de localización*– referido a un punto en el espacio –, es posible concebir la movilidad como *el equivalente dinámico de lugar*⁹. De acuerdo al autor, *entender la movilidad humana como el equivalente dinámico de lugar es entonces, reconocer la complejidad y profundidad de este movimiento espacial.* ¹⁰el cual, en palabras del autor, corresponde a un *movimiento tanto físico como emocional, el cual está intrínsecamente vinculado a experiencias y significados producidos y reproducidos por el proceso mismo de movilidad*¹¹.

1.1 Movilidad Cotidiana

En el ámbito de la vida cotidiana, ya sea en territorios urbanos o rurales, los desplazamientos efectuados por los habitantes influyen directamente en la calidad de vida de cada individuo y de su grupo familiar. Factores como el motivo del viaje, el medio de transporte utilizado o las condiciones geográficas del territorio, tienen directa relación con las prácticas de desplazamiento desarrolladas y con el tiempo empleado en el traslado. La conjunción de estos factores, determina la forma en que los habitantes se relacionan cotidianamente con el contexto, la infraestructura, el espacio y con otros miembros de una comunidad, configurando la experiencia de vida de una persona.

⁸Jirón, 2008.

⁹Cresswell, 2006.

¹⁰Ibíd.

¹¹Ibíd.

Así como las prácticas de movilidad cotidiana son significativas en el análisis urbano, al revelar aspectos importantes de la calidad de vida urbana¹², en los contextos de ruralidad, la observación y análisis de los desplazamientos de la población que habita estos territorios, entrega luces de cómo está relacionada su calidad de vida, con la forma en que los habitantes rurales fluyen y se organizan a través del territorio para satisfacer sus necesidades.

Si bien comprendemos que la movilidad cotidiana rural nos revela aspectos de la relación de las personas con los espacios por los que se desplazan, en el sentido de develar cómo éstas se adaptan y son condicionadas por las condiciones existentes del territorio circundante, debemos entender que el contexto en el cual centramos el análisis – el territorio rural - es a su vez, un resultante de procesos propios de transformación económica de nuestro país, cuya evolución a través del tiempo, ha modificado las condiciones de vida rural y por consiguiente, la forma en que los habitantes se relacionan con su entorno a través de la movilidad.

En este contexto, actualmente, este estudio se plantea como parte del denominado "giro de la movilidad", promovido por teóricos y analistas empíricos, como Urry, quien lo percibe como una forma diferente de pensar en el carácter de las relaciones económicas, sociales y políticas desde la movilidad¹³. En este sentido, según el autor, el giro de la movilidad conecta el análisis de diferentes formas de viaje, transporte y comunicación con las múltiples formas en que se realiza y organiza la vida económica y social a través del tiempo y en varios espacios. Lo anterior adquiere relevancia en los territorios rurales, al aumentar los movimientos de los habitantes, materias primas, información, entre muchas otras variables, de manera que, en el futuro, al aumentar la movilidad rural, mayor será el desafío por adaptar la infraestructura a los requerimientos de los habitantes. El territorio rural se transforma a paso rápido, en un escenario dinámico de constantes transformaciones productivas, laborales, educacionales y, en consecuencia, será necesaria una nueva forma de analizar la ruralidad, teniendo a la movilidad como eje.

¹²Jirón, Lange, Bertrand, 2010

¹³Urry, 2007. (p.6)

1.2 El cambio del paradigma rural

“En América Latina, y en Chile en particular, cada día es menos nítido determinar qué es lo rural. Desde un punto de vista económico, la nueva ruralidad es cada vez menos dominada por la actividad primaria agropecuaria. La brecha cultural entre la población rural y la urbana (especialmente entre los jóvenes) es cada día menor. La gran mayoría de las zonas rurales han dejado de estar aisladas y los habitantes rurales tienen una relación casi cotidiana con los centros urbanos. Muchas personas viven en un tipo de espacio, pero trabajan en el otro”¹⁴

De acuerdo a los Censos de población en nuestro país desde el año 1952¹⁵, el concepto de población rural ha ido evolucionando de acuerdo a indicadores asociados al acceso a los servicios, a la dependencia hacia las actividades primarias de producción, al tipo de asentamiento y su densidad poblacional. De acuerdo al Censo del año 1952, se consideraba población rural, “*la que vive en centros poblados sin servicios de tipo urbano y que depende fundamentalmente de la producción primaria*”, el año 1982, se integró el concepto de “*paisaje natural*”, refiriéndose al territorio que acogía a la población rural, haciendo referencia por primera vez al contexto o espacio en el que habitaban y se desarrollaba la vida fuera de los límites urbanos.

Actualmente, de acuerdo a los Censos de población de los años 1992 y 2002, se considera población rural, al “*asentamiento humano concentrado o disperso con 1.000 o menos habitantes, o entre 1.001 y 2.000 habitantes, en los que menos del 50% de la población económicamente activa se dedica a actividades secundarias*”. En consecuencia, la ruralidad oficial corresponde al porcentaje de la población comunal que habita en asentamientos definidos como rurales según los criterios oficiales¹⁶, no considerándose los factores asociados a la movilidad como consecuencia directa de la forma de asentamiento y a la localización de los enclaves rurales dentro del territorio.

¹⁴Berdegú. Jara, Modrego, San clemente. y Schejtman, 2010.

¹⁵CEPAL, 2013.

¹⁶ INE, 2005.

En los últimos tiempos, debido a mejoras en el acceso a transporte motorizado público y privado, la movilidad de los habitantes rurales ha aumentado de forma significativa, pudiendo realizar viajes diarios de hasta 100 kilómetros - sólo de ida -para estudiar, trabajar, realizar compras, satisfacer necesidades de abastecimiento o recreación. Debido a los cambios de esta dinámica, es pertinente abordar la ruralidad desde la perspectiva propuesta por el “giro de la movilidad”¹⁷.

De acuerdo a Urry¹⁸, a veces parece como si todo el mundo estuviera en movimiento, y en esta declaración no se exceptúan aquellos habitantes de las áreas rurales de nuestro país, de acuerdo al autor, jubilados, estudiantes internacionales, terroristas, turistas, empresarios, estrellas del deporte, solicitantes de asilo, refugiados, personas que trabajan en la calle, viajeros, jóvenes profesionales de la telefonía móvil, entre muchos otros, parecen encontrar que el mundo contemporáneo es su ostra o al menos su destino.

Se predijo que para el año 2010, se alcanzara al menos la cifra de un billón de llegadas internacionales cada año, comparadas a los 25 millones del año 1950, existiendo cuatro millones de pasajeros aéreos cada día¹⁹, movilizándose entre diferentes países.

Sumado a este contexto global de movilidad, se espera que en el año 2050, entre el 48% y el 57% de la población mundial viva en áreas urbanas²⁰, pudiendo triplicarse el área urbanizada que éstas ocupan, esto puede sugerir, entre otras cosas, un claro proceso de transición de la vida rural, ya sea por la pérdida del recurso de suelo en pos de ampliar los límites urbanos, como también la migración de población rural hacia las ciudades, en respuesta a la atracción que éstas generan, al concentrar la mayor parte de la oferta en servicios y equipamientos, oportunidades laborales y de desarrollo económico.

Este proceso de urbanización no implica la desaparición de la vida rural, sino más bien, una reinterpretación de ella, en consideración a que la nueva ruralidad se concibe como una realidad social en permanente transformación e hibridaje con la vida urbana, que ha debido adaptarse constantemente a los procesos de urbanización del suelo rural y la modificación de las dinámicas

¹⁷Urry, 2007, *Mobilities*.(p.6)

¹⁸Ibíd. (p.3)

¹⁹Ibíd. (p.3)

²⁰ ONU, 2014.

de movilidad, y a los cambios en la producción silvoagropecuaria, principal actividad económica de estos territorios.

De acuerdo al Informe del PNUD sobre Desarrollo Humano en Chile Rural del año 2008, el concepto de ruralidad debe entenderse desde una mirada amplia, situando el estudio no sólo en los pueblos, aldeas o caseríos, sino también en las ciudades de los territorios rurales, entidades urbanas que articulan junto a estos territorios, redes cada vez más complejas de dependencia, comunicación e intercambio. De este modo, la ruralidad en nuestro país puede considerarse aún más amplia de lo que por definición oficial es, cerca de tres veces la población que hoy es definida como rural conforme al Informe del PNUD.

Si bien la agricultura es la actividad que sustenta la mayor parte de las localidades rurales, solo una parte de los habitantes rurales trabajan en ella. El acceso a educación técnica y profesional por parte de los jóvenes, apoyado por mejores posibilidades de acceso a centros de educación media y superior, ha generado un distanciamiento natural entre los jóvenes profesionales y las actividades agrícolas, diversificándose la noción que se tiene del habitante rural y por consiguiente de su identidad.

Actualmente la ruralidad se experimenta de una manera distinta, la mejora en la conectividad vial de los territorios, el acceso a la información y el desarrollo de las telecomunicaciones, ha desfigurado los límites entre lo rural y lo urbano, asemejándolas condiciones de vida de ambos. Lo rural ha dejado de ser sinónimo de pobreza, analfabetismo e incomunicación. Desde la perspectiva de la movilidad, se ha mejorado la frecuencia del transporte público y la infraestructura vial, potenciando los desplazamientos de los habitantes rurales y aumentando su frecuencia.

La mejora en la frecuencia de transporte público otorga certezas a los habitantes y, por consiguiente, los impulsa a desplazarse con mayor frecuencia que en el pasado. Es común encontrar personas que efectúan desplazamientos de largo alcance a diario, como atreverse a estudiar o trabajar en otra ciudad o incluso en otra región, apoyados por la certeza de que podrán retornar a sus hogares al final de la jornada.

Lo anterior apoya lo señalado por el PNUD, por cuanto se señala que *“La antigua ruralidad cambia y se disuelve en una nueva relación entre las ciudades de tamaño intermedio y los campos, al punto de que hoy puede decirse sin riesgo de decir un absurdo que “lo rural hoy también es urbano”*”.

1.3 Proceso de transformación de las áreas rurales

“Chile es más rural de lo que se piensa. Lo rural no está desapareciendo; está lleno de potencialidad. Ocurre que lo rural ha cambiado tanto que ya casi no lo reconocemos con ese nombre. Para verlo necesitamos un nuevo enfoque, un nuevo lenguaje, una nueva forma de medirlo”.²¹

De acuerdo a lo que actualmente se concibe como rural, es posible deducir que ya no corresponde a una realidad altamente contrastada con los modos de vida del resto de la sociedad²². En este sentido, la movilidad es un aspecto determinante en los territorios rurales, con un rol estructurante en el desarrollo y en la calidad de vida de las familias, por cuanto corresponde a una dinámica que determina aspectos fundamentales de la conformación del hábitat residencial, basada en los desplazamientos cotidianos de los habitantes y su relación directa en la elección del lugar de trabajo o residencia, de las posibilidades de estudio, abastecimiento y atención de necesidades básicas de las familias.

La forma de ocupación del territorio rural ha ido complejizándose conforme se dinamizan los procesos de urbanización del suelo agrícola. Desde la mirada de la planificación territorial, si bien la normativa vigente prohíbe crear nuevos núcleos urbanos al margen de la planificación, han surgido nuevos enclaves habitacionales como villorrios, parcelas de agrado, loteos informales y proyectos habitacionales construidos por el Estado, modificando la estructura social del territorio rural y las prácticas de movilidad de sus habitantes.

²¹PNUD, 2008.

²²Ibid.

Diversas transformaciones de orden legal²³ y de políticas públicas en materia habitacional²⁴, han dado paso a una compleja red de asentamientos humanos de diversa condición social, con marcados contrastes respecto al acceso a los servicios y a las posibilidades de movilidad de sus habitantes, los cuales han adoptado estrategias de movilidad condicionadas a los territorios en los que residen, acomodándose a los recursos disponibles y a las posibilidades de su entorno. Dentro de dichas estrategias, diversos modos de transporte juegan un papel importante para satisfacer las necesidades de desplazamiento hacia el lugar de trabajo, educación o para realizar compras y viajes cortos; entre ellos, el uso de la bicicleta adquiere protagonismo por ser un medio de transporte accesible para la mayoría de las familias, eficiente y económico, seguida de la caminata y el uso del transporte público – buses interurbanos, micros y colectivos - cuando se trata de distancias más largas. En último término se encuentra el transporte privado, el cual es utilizado por un segmento de habitantes con mayores ingresos.

Los habitantes rurales presentan un importante arraigo espacial y cultural con su territorio, en el cual se relacionan con la comunidad que integran y comparten valores, principios y formas de habitar²⁵, siendo parte importante de su vida cotidiana el desplazamiento desde el hogar hacia distintos puntos. En ese sentido, es posible ejemplificar el movimiento de un habitante, donde el hogar será siempre el punto de inicio y término, independiente de si es urbano o rural. No obstante ello, en las áreas rurales el desplazamiento en sí mismo es un obstáculo más difícil de superar, en comparación con el acceso a vivienda o a servicios²⁶ más extenso en distancia y más complejo en modos de transporte, por lo que el tiempo empleado en ello es determinante en la calidad de vida de las familias.

En este sentido, la localización de la fuente laboral es un factor relevante para los habitantes y para sus prácticas de movilidad. La localización y proliferación de los asentamientos rurales, muchas veces responde a factores de localización de las propias fuentes laborales, condicionadas por las posibilidades de movilizarse, en este sentido la relación entre el trabajo y la movilidad es indivisible.

²³ DL 3.516, 1980 y DFL 458, 1976.

²⁴ MINVU, DS 10, 2015.

²⁵ Del Acebo, 1996.

²⁶ Orfeuil, 1999.

Las nuevas viviendas se concentran en torno a fundos, viñedos, packings, o actividades productivas relacionadas a la industria agropecuaria. A modo de ejemplo, en la actualidad, las propias fuentes laborales han dispuesto terrenos aledaños para satisfacer las necesidades habitacionales de sus trabajadores y reducir los tiempos de viaje.

1.4 El espacio donde habita el movimiento

En el ámbito espacial de la ruralidad, la movilidad se presenta como un actor relevante a la hora de analizar las configuraciones espaciales del territorio, en relación con los desplazamientos habituales en las áreas rurales, reconociendo a la movilidad, como configuradora de las relaciones entre los habitantes rurales y el espacio, con el cual se produce una interrelación de adaptación recíproca, lo que en definitiva construye una experiencia de vida en movimiento.

El espacio rural se encuentra interrelacionado con los habitantes, existiendo una correspondencia mutua en la transformación de ambos, en el sentido que los habitantes, a través de sus prácticas de movilidad, transforman el territorio y a la vez se encuentran condicionados por él, transformando sus estrategias de desplazamiento en atención a éste, otorgándole dinamismo al sistema de relaciones entre territorios y comunidades, donde se conjugan los factores laborales, educativos, de ocio, salud, sociales y culturales, entre otros, incidiendo en la configuración del hábitat residencial de los asentamientos rurales.

Territorialmente podemos reconocer al medio rural como un escenario diverso que muchas veces no acoge de manera satisfactoria los desplazamientos cotidianos de los habitantes. Dentro de este escenario, la carencia de infraestructura adecuada para los distintos modos de desplazamiento de los habitantes, ya sea sobre la bicicleta o peatonalmente, genera que éstos se adapten a lo existente a través de estrategias complejas de movilidad.

Cuando hablamos de espacio, en un sentido arquitectónico, nos referimos a la capacidad que tiene un lugar para enmarcar nuestros actos²⁷, el que a su vez está determinado por límites perceptibles y cuyas características determinadas y escalas, nos condicionan sensorialmente transformando la experiencia de habitarlo. Al percibir un espacio, nos centramos en el volumen que éste ocupa y a nuestro cuerpo en relación a él, ya sea delimitado por límites materiales, fácilmente tangibles, como también por olores, texturas y colores, que pueden sugerir un volumen espacial aun cuando los límites no pertenecen al ámbito material.

En palabras de Lefebvre *“el espacio no es nunca producido al modo en que se produce un kilo de azúcar o un metro de tela. No es un mero agregado de los lugares y sitios de esos productos”*, en alusión a que el espacio no se configura como una cosa o un elemento en sí mismo, aislado del proceso de creación. En este sentido, Lefebvre señala que el espacio es el resultado de superestructuras sociales, afirmando que éste constituye una relación social inherente a las relaciones de propiedad - la propiedad del suelo, de la tierra en particular-, ligado a su vez a las fuerzas productivas que conforman esa tierra, ese suelo.

Para el autor, en el contexto de su producción, el espacio es definido como un *“producto que se utiliza, que se consume, y que es también medio de producción: redes de cambio, flujos de materias primas y de energías que configuran el espacio y que son determinados por él. En consecuencia, ese medio de producción, producido como tal, no puede ser separado de las fuerzas productivas, incluyendo la técnica y el conocimiento, ni separado de la división social del trabajo, que lo modela, ni de la naturaleza, ni del Estado y las superestructuras de la sociedad”*²⁸

De la perspectiva expuesta, es posible entender que el espacio, por sobre lo que entendemos como espacio arquitectónico, se percibe como un flujo de energía que le da forma y que a su vez es condicionado por él, adquiriendo sentido en el contexto de movilidad cotidiana por cuanto, a través del movimiento, son las propias personas las que configuran sus propios espacios,

²⁷Pérez y Gardey. 2011.

²⁸Lefebvre, 1974.

construyéndolos a medida que se manifiesta el movimiento. Estos espacios muchas veces desapercibidos, generan emociones en los habitantes conforme realizan sus trayectos cotidianos, experimentando la relación directa entre ellos y los límites físicos e inmateriales con los cuales conviven a lo largo de los trayectos.

En el contexto de movilidad, es necesario que ésta sea considerada en conjunto con los espacios de detención, transición o pausa, que experimentan los habitantes y también los medios de transporte que éstos utilizan.

En este sentido, se reconoce la necesidad de conectar la práctica social de movilidad con el espacio que la acoge. En armonía por la planteado por Creswell y Merriman²⁹, *“al igual que los espacios de descanso o amarre, las movilidades también necesitan espacios en los que establecer la movilidad: carreteras, aire, mar, vías férreas, puentes. Estos espacios tienen su propia gramática que puede dirigir o limitar la movilidad. Producen contextos estructurales o infraestructurales para la práctica de la movilidad. Son agentes en la producción de movilidades. Pero los espacios no son simplemente contextos, sino que también se producen activamente por el acto de moverse”*

1.5 Infraestructura de la movilidad

A lo largo del tiempo, los asentamientos humanos, ya sean ciudades o territorios rurales, se han entendido a la luz de su capacidad para acoger y refugiar prácticas humanas inmóviles, así como también por el hecho que son internamente y externamente atravesados por infraestructuras vinculadas a la circulación de personas, vehículos y objetos³⁰.

²⁹Creswell, Merriman, 2012.

³⁰Jensen, 2015,

Si bien la mayor parte de los estudios de infraestructura se centran en las ciudades, como polos concentradores de población, artefactos y flujos, es posible comprender el territorio rural de forma equivalente, configurado por “enclaves” o sitios delimitados y fijos, y “armaduras”, o canales de infraestructura y espacios en tránsito³¹.

De acuerdo a Jensen, quien, a partir de la dicotomía sedentaria-nómada de la movilidad, explora una posición alternativa de “pensamiento crítico de la movilidad” a través de la teoría cultural, la geografía humana y la sociología, es necesario realizar una comprensión relacional del lugar, un sentido en red del poder y una reconfiguración en la forma en que la identidad y la pertenencia están conceptualizadas. A partir de ello, como se aprecia en la figura 1, es posible re conceptualizar la movilidad y la infraestructura como sitios de potencial interacción significativa entre los habitantes, de placer y de producción cultural. Para ello es preciso detenerse en los espacios de la infraestructura, y explorar la importancia de la movilidad cotidiana en la creación de flujos de significado y la cultura del movimiento³².



Figura 1. Relación entre movilidad y ciudad. Elaboración propia a partir de bibliografía.

³¹ Shane, 2005.

³² Jensen, 2015.

En este sentido, como se expresa en la figura 2, la experiencia de la movilidad se compone de dos aspectos claves: la estasis o estancamiento, y el flujo, los que se combinan con la interacción corporal de las relaciones espacio temporales de los habitantes, apropiándose del espacio y transformando el simple movimiento en una experiencia de habitar la infraestructura, señalado como un sentido de decisión móvil.³³

De acuerdo con esto, la infraestructura actúa como la columna vertebral de la red, re significando el concepto de “lugar” en el territorio, el cual se compone tanto del “movimiento” como de las “propiedades morfológicas” del contexto. Esta re significación va en concordancia con el hecho que el habitante no solo observa el territorio mientras se mueve, sino que lo constituye mediante la práctica de la movilidad³⁴.

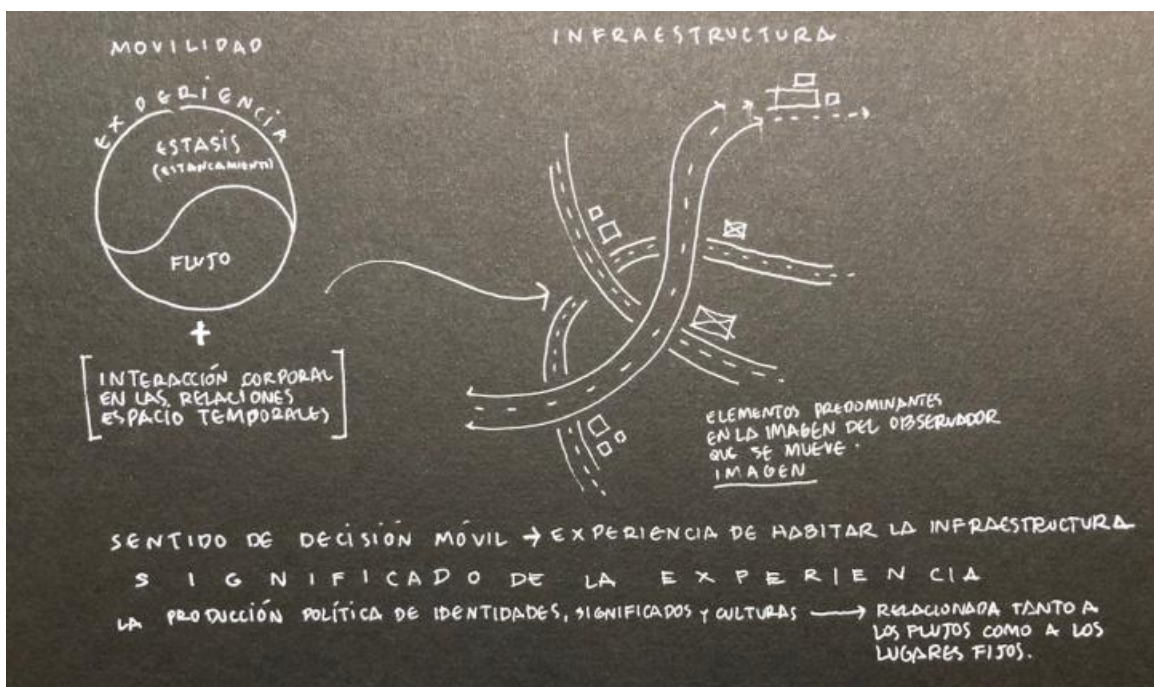


Figura 2. Relación entre movilidad y ciudad. Elaboración propia a partir de bibliografía.

³³ Jensen, 2015.

³⁴Ibíd.

Morfológicamente, la infraestructura vial existente configura una red de flujos que caracterizan espacialmente a los distintos asentamientos rurales. Esta grilla, que canaliza los flujos y la vinculación de los nodos en las complejas redes de distribución, actúa como dispositivo de selección y secuenciación³⁵ del movimiento, definiendo a su vez, la forma en que se urbaniza el territorio y la configuración de los asentamientos humanos, los cuales, frecuentemente se encuentran estructurados por ejes viales de alto tráfico y de carácter productivo, contrastándose con caseríos alineados en torno a calles secundarias o equipamientos básicos.

De acuerdo a la normativa de tránsito vigente en Chile³⁶, en áreas rurales las velocidades máximas permitidas se encuentran en el rango de 100 km/hr 120 Km/hr., lo que se traduce en automóviles, camiones y buses transitando a gran velocidad por áreas con alta presencia de peatones y ciclistas, los cuales se mueven a través de una infraestructura vial cuyo diseño responde casi exclusivamente a estándares relacionados a las velocidades del transporte motorizado.

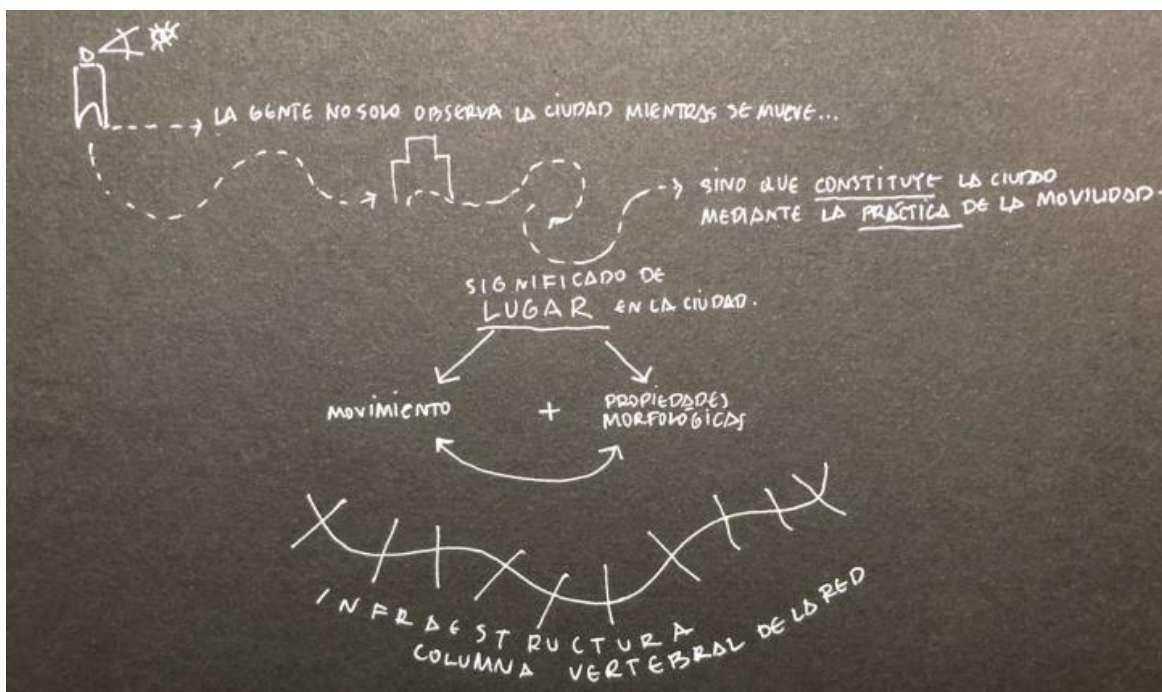


Figura 3: Rol de la infraestructura en la significación del lugar. Elaboración propia a partir de bibliografía.

³⁵ Jensen, 2015.

³⁶ DFL 1, 2009. (D.O. 11.11.18)

Desde la perspectiva de la movilidad, la infraestructura juega un papel importante en la observación de la experiencia del habitante (figura 3), si bien nuestros territorios se encuentran configurados por una potente red de infraestructura vial, compuesta por rutas nacionales, caminos pavimentados y vías secundarias que conectan a los pequeños y medianos asentamientos con los centros poblados de mayor escala, y por donde circula numeroso transporte de carga desde y hacia los sectores agrícolas productores de materias primas, en palabras de Alan Latham³⁷, “*se ha prestado menos atención a las prácticas a través de las cuales las infraestructuras urbanas son habitadas por habitantes urbanos*”. En contextos rurales, el foco de atención se ha puesto en la provisión de infraestructura en forma de carreteras y caminos, para facilitar el desplazamiento de vehículos motorizados, atendiendo al déficit de caminos existentes, por sobre la consideración que sobre esta red, no sólo transitan vehículos motorizados, sino un flujo humano en diversos modos no motorizados de transporte. Este flujo se contrapone a lo que el autor llama “*la obstinación de una infraestructura vial diseñada principalmente para el tráfico motorizado*”, donde tanto peatones como ciclistas evidencian “*una amplia gama de enfoques para negociar el movimiento*” a través del territorio, ofreciendo pocas posibilidades de desplazamiento para los habitantes que se trasladan en bicicleta y para aquellos que lo hacen de forma peatonal, relegándolos a espacios residuales dentro de la misma red, como bermas en mal estado y acotados tramos de ciclovías, los cuales pierden continuidad a lo largo del camino. Esta situación condiciona fuertemente las posibilidades de movilidad de los habitantes rurales, obligando a los ciclistas y peatones a transitar por vías de alta velocidad y compartir el espacio vial con camiones de carga pesada y alto tráfico de vehículos medianos.

Este enfoque ayuda a comprender la forma en que se habita la infraestructura³⁸ - escenario que acoge los desplazamientos cotidianos, tanto a través de espacios diseñados por los planificadores, como de aquellos que no son parte de ella -y cómo, partir de la consideración de las diferentes prácticas de movilidad que alberga, se puede optimizar su diseño.

³⁷Latham, 2015.

³⁸Ibíd.

Mientras que la proliferación de ciclistas en las ciudades es una especie de retorno³⁹, en las áreas rurales el uso de la bicicleta ha sido parte de la identidad rural desde tiempos remotos, configurándose como un modo de transporte principal de la vida rural, en el sentido que es versátil, flexible, económico y democrático⁴⁰, y que trae consigo un impacto ambiental y beneficios para la salud, al alcance de la mayor parte de la población, independiente de su edad, género o condición social, medio de transporte que hasta hace un tiempo, para muchos, era obsoleto, respondiendo a la percepción de que los caminos se entendieron como espacios de uso exclusivo del transporte motorizado, aun cuando la bicicleta utiliza y obedece a la misma infraestructura destinada a los automóviles⁴¹. Este sentido de inequidad respecto a las posibilidades que brinda la infraestructura a los distintos modos de transporte, puede observarse empíricamente en el territorio, al visualizar que aun cuando se comparte la infraestructura, esta se encuentra diseñada para el uso seguro de un solo tipo de transporte – el motorizado - en detrimento de aquel de menor escala – peatones y ciclistas-, transformándose en una dificultad y un desafío, en vez de un espacio por el cual transitar.

La movilidad sólo es posible a condición de que exista una infraestructura inmóvil, y mientras más crece nuestra “civilización de la velocidad”, más aumenta la inmovilidad de las infraestructuras que la hacen posible⁴² (economías, leyes, instrumentos de medición, inversiones, tecnologías, etc.). En este sentido, es imposible hacer una historia de la movilidad y el movimiento sin realizar, al mismo tiempo, la historia de las inmovilidades, de los lugares concretos donde se produce, política y materialmente, la circulación de objetos y personas⁴³.

Si bien, dentro de la normativa vigente – Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones - se comprende a la infraestructura como un uso de suelo, compuesto por edificaciones, instalaciones y redes o trazados destinados al transporte⁴⁴, esta definición invisibiliza al componente humano que la utiliza, que le da forma y que se transforma a partir de ella. Artefactos y espacios como calles, caminos, carreteras, senderos, ciclovías, terminales de

³⁹Latham 2015.

⁴⁰Aldred, 2013; Furness, 2010; Pucher y Buehler, 2012.

⁴¹Furness, 2010; McShane, 1994

⁴²Latour 2009.

⁴³Tironi, 2011.

⁴⁴ DS N° 47, 1992.

pasajeros y paraderos, más allá de conformar una red compleja destinada al transporte, acogen por momentos las vidas de las familias rurales y su cultura.

1.6 Espacio y lugar

En atención a la re significación de lugar desde la perspectiva de la movilidad, como sitios de potencial interacción significativa⁴⁵, es debido contextualizar la transformación de un espacio en un lugar, considerando la denominación que Cresswell realiza de “*lugar*” como una “*ubicación significativa*”⁴⁶, esta definición reconoce que cada punto puede ser un espacio, pero el hecho de transformarlo en algo significativo, a través de las personas, es lo que lo convierte en un lugar, y es a estos lugares a los cuales los habitantes se encuentran unidos de una manera u otra, en la práctica de movilidad.

Según YiFu Tuan, al analizar las relaciones entre espacio-lugar; y movimiento – pausa: “*Lo que comienza como un espacio indiferenciado se convierte en lugar a medida que lo conocemos... Si pensamos en el espacio como lo que permite el movimiento, entonces el lugar es pausa; cada pausa en el movimiento hace posible que la ubicación se transforme en lugar*”⁴⁷. En este sentido, de acuerdo a la relación que realiza el autor, es posible distinguir lugares asociados a las pausas en el movimiento dentro de la red de infraestructura, los cuales, independiente de su morfología o límites físicos, constituyen lugares donde se habita el movimiento.

Los lugares, aunque casi siempre tienen una forma concreta, no siempre son estacionarios⁴⁸. *Un barco, por ejemplo, puede convertirse en un tipo especial de lugar para personas que lo comparten en un viaje largo, incluso aunque su ubicación está cambiando constantemente*⁴⁹. En este sentido, si los lugares deben tener alguna relación con los humanos y la capacidad humana para producir y consumir significado⁵⁰, no es necesario el carácter estático de éstos para producir trascendencia en los habitantes durante su práctica de movilidad, por esta razón, es

⁴⁵ Jensen, 2015.

⁴⁶Cresswell, 2004

⁴⁷Tuan 1977.

⁴⁸Jensen, Ole B., 2015, Mobilities, Critical concepts in built environment

⁴⁹Cresswell, 2004.

⁵⁰Cresswell, 2004.

posible establecer diferentes tipos de lugares, asociados a las diferentes formas de moverse, de detenerse y de construir la experiencia móvil, a partir del significado.

En contextos urbanos, se ha analizado la construcción de lugares de la movilidad desde una perspectiva de “lugarización en movimiento” que permite transformar el espacio en sí mismo en lugares móviles⁵¹, donde el lugar cobra un nuevo sentido al vincularse con el ineludible giro desde un espacio fijo con significado, a un espacio móvil con múltiples significados simultáneos⁵².

Los autores reconceptualizan el lugar al presentar la idea de lugares móviles dentro de la práctica de movilidad cotidiana urbana, presentándose el proceso de lugarización móvil⁵³ mediante dos clasificaciones de lugar: lugares móviles, como aquellos lugares que las personas se apropian para reflexionar o contemplar, al momento de moverse; y lugares transientes, como una segunda forma de lugar generada en la movilidad, que se refiere a espacios fijos que son de importancia para las personas al momento de moverse a través de ellos, correspondiendo a lugares de tránsito y transición⁵⁴.

Si bien este proceso de lugarización móvil está vinculado directamente con la movilidad cotidiana en contextos urbanos, es relevante establecer que en las áreas rurales suceden diferentes procesos de lugarización, con características específicas de acuerdo al contexto y a la cultura de las comunidades, siendo posible identificar procesos de lugarización colectiva, vinculados a las prácticas de sus habitantes, quienes originan la lugarización a medida que se desplazan e interactúan entre ellos. En este sentido, la interacción social entre habitantes, sus prácticas y su relación con la infraestructura, determina particulares formas de apropiación espacial significativa.

⁵¹Jirón e Iturra, 2012.

⁵²Jirón e Iturra, 2011.

⁵³Ibíd.

⁵⁴Ibíd.

Hábitat Rural en Movimiento. Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad

Los habitantes rurales generan procesos de lugarización ya sea en detención o en movimiento, pueden pausar su recorrido ya sea para cambiar de modo de transporte, esperar en un paradero, detenerse a saludar a algún conocido en la calle, continuar socializando con algún conocido mientras se mueven, o descansar del peso que llevan a cuestas. Muchas veces las pausas están asociadas a espacios físicos o enclaves (figura 4) que contienen a la persona, como una garita o un terminal, en estos espacios interactúan personas cuyos trayectos o destinos son similares, generando actos de socialización. Por esta razón, las pausas en los trayectos se convierten en actos de habitar, actos que a su vez son acogidos por un espacio, a veces físico, a veces percibido sensorialmente por el viajero, el cual deviene en un lugar de la movilidad al adquirir significado por parte de los habitantes.



Figura 4: Espacialidad móvil y el concepto de enclave. Elaboración propia a partir de bibliografía.

En el contexto de lugarización, el movimiento y las pausas que lo componen, conforman una frecuencia de flujos que se desenvuelve a través del territorio. Para Lefebvre⁵⁵, el tiempo y el espacio se deben concebir juntos en forma de ritmo, el ritmo une elementos que marcan el tiempo y distinguen momentos en él. Consecuentemente, cuando se habla de movilidad, se piensa en un flujo constante desde y hacia lugares, matizado por distintos cambios en la velocidad y en el paisaje, en este sentido, tan importante como lo es el desplazamiento, lo son las pausas o detenciones propias de esta dinámica.

1.7 Hábitat Residencial. La experiencia de habitar el movimiento

Desde la perspectiva de la movilidad, la significación del movimiento desde la experiencia del habitante, juega un papel significativo, configurándose el medio como un espacio simbólico⁵⁶, incorporando a los habitantes rurales a la discusión, cuyos trayectos diarios y la incidencia de éstos en sus vidas, son poco abordados, y cuya comprensión conlleva a un entendimiento integral del territorio, más allá de los límites políticos administrativos, la componente física y los datos censales. Es imprescindible entonces, entender la movilidad rural, más allá de los datos de origen y destino de los habitantes, y centrar la observación en *“comprender los procesos, escalas, diversidad de experiencias de movilidad, a fin de poder entender cómo éstas otorgan significado y afectan las relaciones sociales”*⁵⁷

A partir del enfoque de la experiencia y el significado de la movilidad cotidiana, es posible reconocer diversas situaciones y calidades espaciales, a medida que el habitante desarrolla su desplazamiento, profundizando en la espacialidad del movimiento desde una perspectiva significativa del lugar. En el mismo contexto, a través del relato de un habitante, se pueden describir espacialmente momentos y pausas dentro del desplazamiento cotidiano, reconociendo límites físicos que contienen el espacio por el cual transita o descansa una persona, reconociendo

⁵⁵ Lefebvre, 1974.

⁵⁶ Muñoz, 2013.

⁵⁷ Jirón, Lange, Bertrand, 2010.

a través de estos límites, el espacio donde habita la movilidad de cada habitante rural y la experiencia inherente en este proceso de producción del lugar.

De acuerdo a los conceptos anteriormente expuestos, la definición de Hábitat Residencial, como “el resultado de un proceso en permanente conformación de lugares en distintas escalas referidas al territorio, que se distinguen por una forma particular de apropiación, dado por un vínculo cotidiano con unidades de experiencias singulares, potenciando relaciones de identidad y pertenencia, a partir de lo cual el habitante lo interviene y configura⁵⁸”, adquiere relevancia en el estudio y análisis de las prácticas de movilidad, por cuanto a través del movimiento, es posible visibilizar la producción del hábitat residencial rural desde los propios habitantes, identificando relaciones de identidad cultural, formas de relacionarse con el entorno y con la sociedad misma, desde la experiencia cotidiana.

1.8 Configuración espacial del habitar rural desde la movilidad

Tomando como base teórica la generación de lugares desde la movilidad⁵⁹ y situando el foco de este proceso en contextos rurales, es preciso determinar a qué se refiere la configuración espacial del habitar rural desde la movilidad. En este sentido, el término configuración se comprende como “*disposición de las partes que componen una cosa y le dan su forma y sus propiedades*”⁶⁰ el cual, ligado a procesos de lugarización de los espacios⁶¹, supone una relación tanto de la componente física del territorio, como de su componente social.

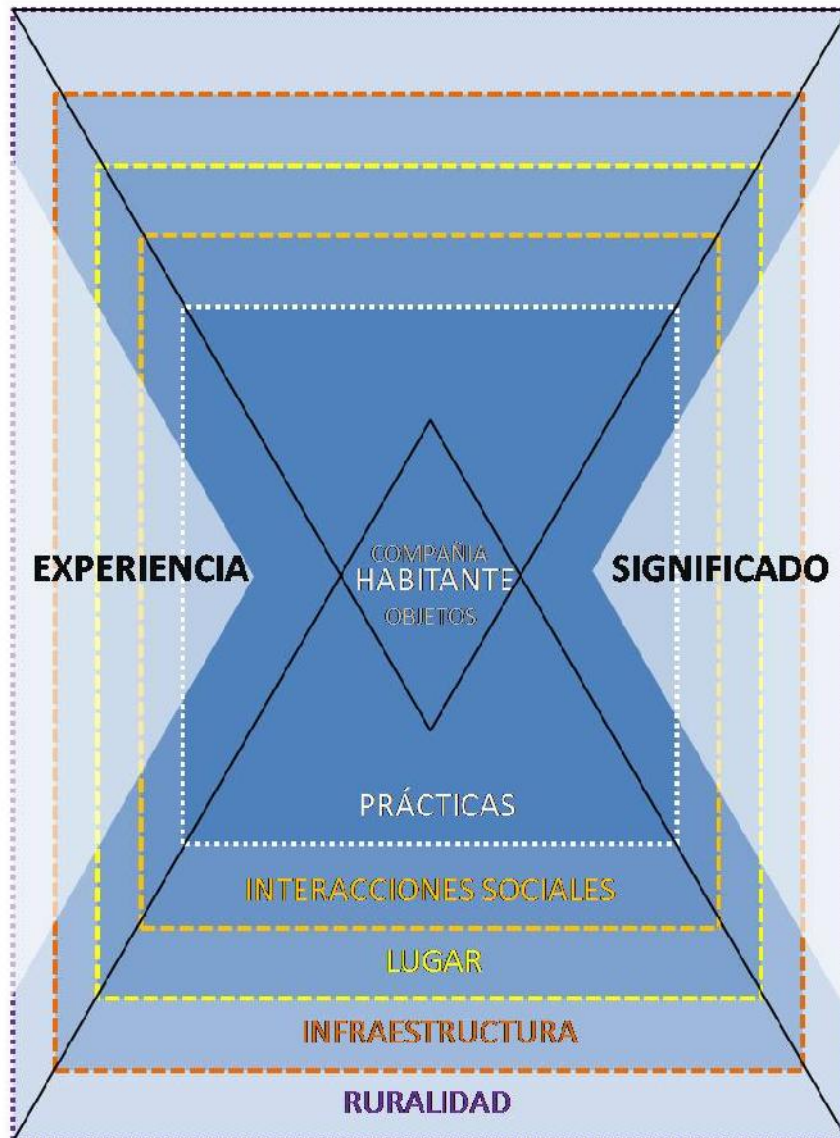
Desde la perspectiva de la movilidad en la ruralidad, es posible identificar configuraciones espaciales determinadas por la relación entre la infraestructura existente, el territorio circundante, las prácticas de movilidad de los habitantes, los lugares, y los procesos de interacción social que se originan cotidianamente y crean un sentido colectivo de movilidad. De acuerdo con lo anterior, la configuración espacial desde la movilidad, se plantea como un proceso dinámico de transformación del espacio y adaptación por parte de los habitantes, combinando todos los factores que intervienen en la movilidad rural.

⁵⁸INVI. Glosario del Hábitat Residencial, 2005.

⁵⁹ Jirón e Iturra, 2011.

⁶⁰ Real Academia Española.

⁶¹Tuan 1977.



Esquema 1: Configuración espacial desde la movilidad. Elaboración propia.

A partir de la conjunción entre los elementos que intervienen en los procesos de conformación espacial desde la movilidad, es posible comprender situaciones cotidianas de movilidad rural, desde el análisis de cada una de sus componentes, situando al habitante al centro del proceso, como gestor espacial desde su propia movilidad, estableciendo especializaciones de sus propias prácticas cotidianas, las cuales adquieren múltiples dimensiones y escalas territoriales, en virtud de la magnitud de las relaciones entre los elementos.

Capítulo 2. Enfoque metodológico cualitativo

La metodología se basa en un acercamiento empírico de la experiencia de los habitantes rurales, la observación de sus prácticas de movilidad y su propia percepción del significado de movilidad cotidiana. Se analizan los resultados obtenidos desde el enfoque del hábitat residencial, como el resultado de un proceso en permanente conformación de lugares en distintas escalas referidas al territorio⁶², basándose en el hecho que la movilidad cotidiana es un proceso dinámico y complejo de construcción de la identidad rural de los habitantes, presente en todos los ámbitos de su vida.

Para lo anterior, se recurre al análisis fenomenológico de las prácticas de movilidad, el cual intenta comprender las percepciones de la gente, sus perspectivas e interpretaciones, profundizando en develar cómo es la experiencia de movilidad y cuál es su significado desde el habitante.

La investigación cuenta con las siguientes etapas y métodos de recopilación de información:

Fase 1:

Acercamiento a los habitantes rurales mediante entrevistas no estructuradas.

Construcción de relatos piloto.

Fase 2:

Elección del área de estudio.

Fase 3:

Selección de los casos de estudio.

Fase 4:

Seguimiento y relatos de los casos de estudio.

Fase 5:

Creación de bitácoras fotográficas de prácticas de movilidad.

⁶² INVI. Glosario del Hábitat Residencial, 2005. Disponible en: <http://www.invi.uchile.cl> (Consulta: marzo de 2014).

Fase 1:

Acercamiento a los habitantes rurales

Con anterioridad a la elección de casos de estudio, se realizaron entrevistas abiertas a habitantes rurales del sur de Chile, relacionados al investigador, a objeto de indagar extensamente y en profundidad, las prácticas de movilidad y sus implicancias en la vida cotidiana. Se eligió a tres familiares mujeres, las cuales han experimentado la movilidad a diario por diversas circunstancias laborales y familiares. Mediante las entrevistas abiertas, se analizaron sus dinámicas diarias de movilidad, y las razones que motivaban sus desplazamientos.

Construcción de relatos piloto

Como parte del análisis de las dinámicas de movilidad, se solicitó a los tres casos pilotos, construir auto etnografías en el formato de relato escrito, a través de las cuales proyecten sus experiencias, situaciones cotidianas, anécdotas, con respecto a sus prácticas de movilidad cotidiana. De esta manera, las participantes construyeron relatos personales, de los cuales se extrajeron ideas y fenómenos empíricos no percibidos en las entrevistas abiertas, los que sirvieron de base para orientar metodológicamente el análisis de las prácticas de movilidad de los casos de estudio definitivo.

Los tres casos piloto se efectuaron con la finalidad de probar que la construcción del relato de libre formato, concentra una mayor cantidad de información que una entrevista abierta, ya que visibiliza fenómenos de la vida cotidiana que a primera vista no están relacionados con la movilidad, pero que se desencadenan a raíz de ella, tales como: rituales y estrategias previas, la consideración del factor climático, la preparación de los artefactos electrónicos y objetos que acompañan al viajero, y las relaciones de movilidad y anclaje que se originan al ausentarse de casa, ya que muchas veces para que un habitante rural pueda moverse fuera de su hogar, otro debe quedarse en su lugar.

Del análisis de los casos piloto⁶³, es posible concluir que si bien las tres mujeres comparten el mismo territorio y los mismos espacios –el mismo pueblo, la misma garita, los mismos medios de transporte, hacen dedo, caminan, toman bus –sus experiencias personales son disímiles y ponen énfasis en distintos aspectos de su cotidianidad. Mientras una de ellas relata metódicamente, paso a paso, lo que hace para ir a comprar a otra ciudad, otra se centra en las dificultades que tiene a diario para llegar a su lugar de trabajo, al relatar de accidentes, inclemencias del tiempo, cansancio y hambre a causa de su experiencia. Desde una tercera perspectiva, se observa el paisaje y se centra en la posibilidad que tiene de conversar con amistades, sociabilizar en la garita con gente conocida y aprovechar el tiempo de viaje para estudiar.

Cada relato nos habla del habitante en relación a su cultura, sus creencias, lo que es o no importante para ellas mientras experimentan el movimiento, podemos observar, que mientras para una el significado de la movilidad cotidiana es una instancia social, para otra corresponde a una dificultad diaria que determina su día e impacta en su calidad de vida.

Fase 2: Elección del área de estudio

Las dinámicas económicas y sociales de una comuna rural, están directamente ligadas a las actividades económicas primarias, como la agricultura, estableciendo numerosas relaciones de articulación e interdependencia con el resto del territorio. Esto impacta en las relaciones de movilidad de sus habitantes, por cuanto éstos deben relacionarse con más de una ciudad o aldea de manera cotidiana, ya sea para concurrir al trabajo, centros educacionales, de salud o comerciales. La interdependencia de un habitante rural con diversos territorios a lo largo del día genera una dinámica de movilidad multimodal que resulta nutritiva a la hora de analizar las experiencias de los desplazamientos cotidianos.

⁶³ Anexo 1. Sistematización y análisis de casos piloto.

Dentro de los territorios denominados como rurales, cuya actividad económica predominante corresponde a la agricultura y que presentan en la actualidad una mayor cantidad de comunas rurales, la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, en la zona central del país, corresponde a la segunda región más rural de Chile,⁶⁴ con 32 comunas rurales, de un total de 33.

La región del Libertador General Bernardo O'Higgins, se encuentra situada en el centro sur del país, con una superficie de 16.387 km², tiene como límite norte la Región de Valparaíso en el sector costero y la Región Metropolitana en su parte central. Representa el 2.16% de la superficie del país. De acuerdo al Censo del año 2002, la población regional es de 780.627 habitantes, equivalente al 5,16% de la población nacional y su densidad alcanza a 47.6 hab/km. La población rural corresponde a 232.043 personas, lo que representaba el 29.7% de la población total regional. Actualmente, de acuerdo a los resultados parciales del Censo del año 2017, la población regional corresponde a 914.555 habitantes, un 5,9% del total nacional.

La región se caracteriza por la concentración de población rural, fuertemente ligada a la actividad agrícola y productiva, y una cultura estrechamente relacionada al campo chileno. La identidad cultural y los modos de vida están relacionados a territorios típicamente huasos, en su versión campestre y minera, las cuales se constituyeron en las piedras angulares de la región.

En este contexto, la comuna de San Vicente, corresponde a la tercera entidad poblada más importante de la Provincia de Cachapoal, presentando un 45,43 % de población rural⁶⁵, de acuerdo a datos censales, durante los años 1992 y 2002, la tasa de crecimiento fue de un 14,5%, superior al promedio nacional, siendo además la cuarta comuna más poblada de la Región. Ubicada en el centro del valle de Cachapoal, corresponde a una ciudad rural que concentra una variada oferta de servicios, equipamientos y fuentes laborales, lo que la potencia como nodo articulador de un territorio rural de mayores proporciones, al cual sirve como centro de servicios y abastecimiento.

⁶⁴Berdegué, Jara, Modrego, San Clemente, y Schejtman, 2010.

⁶⁵Censos años 2002 y 2017.

Por su ubicación privilegiada en el centro mismo de la Región - a 54 km. de la capital regional Rancagua -la comuna de San Vicente se convierte en un importante centro subregional de abastecimiento de localidades de menor escala, con servicios intermedios y variadas fuentes laborales, reconocido polo de atracción que concentra equipamientos educacionales, diversos centros comerciales, equipamiento de salud y servicios, lo que permite que las comunas adyacentes como Peumo, Pichidegua, Malloa y Quinta de Tilcoco, se abastezcan en San Vicente y generen una relación de dependencia comercial importante, lo que se traduce en una alta movilidad de población que diariamente se desplaza desde y hacia la comuna, por diversos motivos. Por esta razón, se elige a la comuna de San Vicente como escenario sobre el cual se analizarán las experiencias de tres mujeres de distintas edades, ocupaciones y prácticas de movilidad, que viven, viajan y satisfacen sus necesidades en esta ciudad, nodo articulador del territorio rural de la Región.

Fase 3: Selección de los casos de estudio

Para describir las dinámicas de movilidad de la comuna de San Vicente, serán analizadas las prácticas cotidianas de tres mujeres, Sonia, Angélica y Claudia, que utilizan diversos medios de transporte: bicicleta, transporte público, transporte privado y caminata, ésta última presente de forma complementaria a los tres casos. Las identidades de estas tres mujeres fueron modificadas para proteger su anonimato.

La elección de los casos específicos se realizó a través de la observación en terreno, realizando entrevistas a personas que utilizan la bicicleta, el transporte público y el transporte privado. Es así como se eligió a Sonia, quien utiliza la bicicleta como medio de transporte principal y se mueve desde su hogar en Pueblo de Indios hacia el centro de San Vicente para vender sus productos. Angélica en tanto, utiliza el transporte público para abastecerse en San Vicente, concurriendo frecuentemente desde la localidad rural donde vive. Finalmente se eligió a Claudia, quien vive en San Vicente y combina el transporte público y el transporte privado para dirigirse a su trabajo en la comuna vecina de Coinco.

Fase 4: Seguimiento y relatos de los casos de estudio

De acuerdo a la metodología expuesta previamente, se invitó a los tres casos de estudio a proyectar sus experiencias cotidianas de movilidad, a través de la metodología utilizada anteriormente en los casos piloto. Tomando en consideración las características de las tres mujeres, sus edades, ocupaciones, y los métodos que les eran más cómodos de utilizar, se construyeron auto etnografías en forma de relatos escritos e historias relatadas en audio. En los relatos es posible conocer, desde las propias palabras de las personas, habladas o escritas, la experiencia cotidiana de movilidad.

Mediante la construcción de los relatos, los participantes expresaron libremente sus prácticas de movilidad, vinculadas a prácticas en el hogar, vivencias personales, anécdotas y sentimientos, respecto a su forma de moverse y habitar el territorio. Adicionalmente, mediante el sombreado o acompañamiento a los participantes de la investigación de manera individual en sus rutinas diarias⁶⁶, se analizó cada práctica de movilidad en su contexto natural, tratando de interpretar los fenómenos desde la perspectiva de los sujetos involucrados y el significado que adquiere la movilidad para ellas. Se realizó el trabajo de campo observando lo que la gente hace mientras se mueve, cómo se comporta y cómo interactúan entre sí con otros habitantes rurales.

Fase 5: Creación de bitácoras fotográficas de prácticas de movilidad

Finalmente, tomando como base las prácticas cotidianas de las participantes, se construyeron bitácoras fotográficas de cada una de las dinámicas, replicando el trayecto de las participantes desde la observación espacial del investigador, para construir una cronología visual del movimiento observado. Estas bitácoras son la base gráfica para analizar las prácticas desde una mirada físico espacial.

⁶⁶ Jirón, 2010.

Bitácora de Estrategia Metodológica

Objetivo General	Analizar la configuración espacial del hábitat residencial rural desde un enfoque de movilidad.	
Objetivos Específicos	Técnica/Método	Instrumentos de recolección de información
1. Describir las prácticas de movilidad en el Hábitat Residencial Rural de la comuna de San Vicente.	Entrevistas abiertas Observación Sombreo	Relatos escritos Notas de campo
2. Analizar los lugares y espacios de interacción de los habitantes rurales desde la movilidad.	Entrevistas abiertas Observación	Notas de campo.
3. Analizar configuraciones espaciales del habitar rural desde la perspectiva de la movilidad de sus habitantes.	Observación Bitácora fotográfica	Notas de campo Análisis fotográfico

Capítulo 3. Prácticas de movilidad en la comuna de San Vicente



Figura 5-6: Manifestaciones de movilidad en San Vicente.

La ciudad de San Vicente es un enclave estratégico dentro del valle de Cachapoal, al ser un polo económico, laboral y educacional, atrae un gran número de población flotante diariamente desde las localidades y comunas aledañas. Esta condición se combina con el movimiento interno de los habitantes de San Vicente, dando como resultado una ciudad caracterizada por una movilidad dinámica que combina los distintos modos de transporte, existiendo una convivencia vial entre el transporte público, los automóviles, los peatones y ciclistas, situación que se aprecia en las figuras 5 y 6.

En materia de movilidad, San Vicente destaca del resto de comunas por ser un referente en el uso de la bicicleta (figuras 7 a 21), la que es utilizada por un gran número de habitantes de todas edades, y de todos los estratos sociales, característica por la cual, es denominada en el imaginario colectivo, como la ciudad de las bicicletas.

A pesar de que no existen estudios ni políticas públicas que releven la importancia del uso de la bicicleta en la comuna - la cual sólo cuenta con ciclovías en sectores rurales adyacentes - la ciudad se encuentra concebida a una escala armónica con el habitante, ofreciendo amplias veredas para peatones, vialidad urbana en buen estado y numerosos paraderos techados para bicicletas, los cuales son ampliamente utilizados y cuidados por los habitantes, lo que da cuenta de una consideración especial desde la propia comunidad.



Figura 7: Bicicletas estacionadas en árboles.



Figura 8: Bicicletas estacionadas en calzadas y apoyadas en vereda.



Figura 9: Estacionamientos de bicicletas.



Figura 10: Estacionamientos informales de bicicletas. Prohibición de estacionar bicicletas.



Figura 11: Bicicletas estacionadas afuera de una cantina.



Figura 12: Motociclista.



Figura 13: Feriante de la tercera edad moviliza sus productos en moto eléctrica.



Figura 14: Madre e hija comparten bicicleta adaptada para ambas.



Figura 15: Madre e hija comparten bicicleta adaptada para ambas.



Figura 16: Bicicletas circulan por calzada, convivencia vial.



Figura 17: Convivencia vial.



Figura 18: Peatones con coches y niños.



Figura 19: Cuatro jóvenes intentan cruzar la carretera en bicicleta sin pasos seguros.



Figuras 20 y 21: Ciclistas y peatones en bermas de carreteras de alto tráfico.

3.1 Análisis de los casos de estudio

Los tres casos de estudio se analizarán desde tres componentes de la movilidad: movimiento, significado y práctica⁶⁷, estos aspectos se combinan en un momento determinado y permiten comprender la movilidad como una expresión vivencial del movimiento. En primer lugar, se describirá el movimiento físico de cada caso de estudio en relación a las variables de origen y destino de los traslados, relevando la distancia, el tiempo y la localización geográfica de ese movimiento sobre el territorio, para luego analizar el significado de movilidad de cada caso, reuniendo las apreciaciones cualitativas que la práctica de movilidad adquiere en la vida cotidiana. Finalmente, se analizará la práctica de movilidad en base a relatos escritos, fotografías y observaciones del investigador, que dan cuenta de cómo es la naturaleza del movimiento, y qué vivencias experimenta el sujeto a medida que se desplaza, conformando la narrativa del significado⁶⁸ de la movilidad.

3.1.1 Caso de estudio 1: Sonia Rojas

Movimiento de Sonia

Sonia es una mujer de 51 años que vive en la localidad de Pueblo de Indios, distante del centro de la ciudad de San Vicente. Casada con Germán, madre de 3 hijos que no viven con ella, trabaja desde su casa elaborando chocolates, por lo que su rutina cotidiana de movilidad se modifica constantemente de acuerdo a los pedidos realizados y otras actividades complementarias.

Para movilizarse, ya sea por trabajo u otros fines, usa principalmente la bicicleta y en ocasiones el transporte público. Según comenta, sufre de problemas en los tendones y de movilidad en el brazo izquierdo, lo que no le permite cargar demasiado peso ni caminar mucho, por lo que prefiere movilizarse mayormente en dos ruedas.

⁶⁷Creswell, 2014.

⁶⁸Cresswell, 2014.



Figura 22: Distancia que recorre Sonia desde su casa al centro de la ciudad.



Figura 23: Distancia de 2.5 kilómetros de recorrido en bicicleta.

Significado de la movilidad de Sonia

Cuando debe dirigirse al centro de la ciudad, Sonia recorre una distancia de 2.5 kilómetros. Este recorrido lo realiza frecuentemente, demorando 25 minutos en bicicleta, como se aprecia en las figuras 22 y 23. Es común, al salir de casa, observar caballos, motos y tractores que dan cuenta de las múltiples formas en que los habitantes se mueven diariamente por el entorno (figura 24).

Tiene dos bicicletas para distintos propósitos; la que llama “Mini” que usa para realizar compras en el negocio cercano, visitar a su padre y su tía que viven en Pueblo de Indios; y la “Cleta”, que usa para hacer ciclismo de ruta y viajes al centro (figura 25). Comenta que con la “Cleta” ha recorrido grandes distancias en carretera, llegando a San Fernando (26 km.) y Malloa (15 km.), sólo para recrearse. Los viajes que realiza Sonia tienen múltiples propósitos y varias paradas, relacionándose con varios actores a través de sus prácticas de movilidad, como su familia, sus clientes, las personas que le realizan encargos y a quienes visita por trámites varios.



Figura 24: Tractor circulando afuera de la casa de Sonia.



Figura 25: Las bicicletas de Sonia: Mini y Cleta.

Como ciclista y según su percepción, las ciclovías nuevas que construyó el Ministerio de Vivienda recientemente en Pueblo de Indios (figura 26) le incomodan y están mal diseñadas, la rugosidad del pavimento y las interrupciones en el trayecto por los rebajes de solera, generan tiritones en la bicicleta y en sus dientes, por lo que prefiere usar la calzada, aunque a primera vista sea más peligrosa, comenta que encuentra más peligrosa la nueva ciclovía por la altura que tiene respecto al suelo, porque carece de barreras de protección y está junto a una zanja profunda llena de maleza y agua, un pedaleo en falso en la ciclovía significa caer a la acera o a la zanja, y prefiere no arriesgarse.



Figura 26: Ciclovía interrumpida.

A través de su relato escrito es posible identificar distintos factores que inciden en su práctica cotidiana de movilidad, como la elección de su ropa, al elegir colores vistosos para ser vista por los automovilistas: *“Hoy me levanté a las 9:00 hr., anoche dejé todo el vestuario listo para salir a correr en bicicleta, calza, polera encendida verde limón, calcetas verdes y gorro verde”*. Iré en bicicleta al Banco del Estado a sacarle un dinero a mi padre. Compraré el diario y ahí me voy a Requegua hasta el paradero uno. Tomé rumbo a Requegua, voy rezando ya que murió mi cuñada, que bello el paisaje, le doy gracias a Diosito por permitirme disfrutar del paisaje, me siento feliz, llegué al paradero N° 1 de Requegua, todo muy bien, tomo agua y descanso unos momentos. Mi vecina Gaby me hizo un encargo dejar un dinero a una amiga, la Minita, hago ese trámite y ahora me voy de regreso”

De acuerdo a lo relatado, la preparación y antelación con que se programan las prácticas de movilidad rural es algo habitual, parte del día anterior está destinada a programar el trayecto, los accesorios, elementos de protección, vestimenta y consultar por algún encargo a la gente cercana.

“Voy de regreso y me muero de frío porque ahora hay mucho viento helado, la hice cortita porque ya tengo los labios morados de frío. Sólo me demoro veinte minutos...llegué a casa, agradezco a Diosito por que llegué muy bien, Germán ya llegó de misa. Ahora tomo la bicicleta y voy donde mi papá y le llevo el dinero que tenía que retirarle y le llevo un pan añejo para sus gallinas”

De acuerdo a la percepción de Sonia, el tiempo y la temperatura son factores que están presentes en su trayecto. Al pedalear, el frío y el viento se sienten con más intensidad, lo que puede derivar en problemas de salud si no se toman las medidas preventivas o no se utiliza una vestimenta adecuada.

“Después de almorzar voy a pagar una cuenta, más allá del Cementerio Católico, pero voy feliz de nuevo en mi cleta, llego donde la Sra. Nana la dueña de casa, saludo y luego pago. Ahora voy a mi casa a disfrutar de un arroz con leche especial. Después de esta gran cicletada, hice gimnasia, ahora un rico baño y después sigo cortando papeles para los bombones, es una gran pega hoy, es un día de mucho movimiento.”

Las prácticas de movilidad cotidiana de Sonia, se relacionan transversalmente con diversos aspectos de la conformación de su hábitat. En primera instancia, la movilidad de Sonia es crucial para su trabajo, su vida familiar y social, razón por la cual, debe viajar al centro con frecuencia, utilizando principalmente la bicicleta, y en algunas ocasiones el transporte público.

Durante sus viajes al centro, la pausa que realiza en su restaurant favorito, es importante para ella, tomarse un café con vainilla luego de haber realizado la venta de sus productos, se configura como un regalo antes de regresar a casa. Este restaurant pertenece a la memoria de Sonia y adquiere una carga simbólica para ella y su trabajo.

Es en este espacio donde ordena sus ventas y cuenta el dinero recaudado. Si bien esta práctica puede realizarla en su casa, Sonia elige un lugar dentro de su trayecto para detenerse, descansar y cerrar su labor.

La forma en que Sonia percibe el espacio mediante la movilidad, es a través de sus sentidos, es así como el paisaje, los olores, los sabores y la música, se conforman como hitos dentro de su experiencia y definen límites espaciales y pausas simbólicas. A través de los olores, Sonia puede determinar situaciones dentro del trayecto que modifican su conducta, para ejemplificar lo anterior, relata que se encuentra con perros muertos a un costado del camino y el olor a descomposición la obliga a pedalear muy rápido respirando por la boca. Ella identifica estos lugares de antemano, por lo que sabe dónde debe acelerar el paso. Estos factores intervienen en las prácticas de movilidad de Sonia, influyendo en la elección de una determinada ruta.

También el clima es un factor significante en la práctica de movilidad de Sonia, determinando cómo se siente respecto al desplazamiento: *“Estaba muy agradable el clima, estaba nublado, pero no hacía frío, me encantó, había mucho olor a los aromos que se veían muy lindos, además mucha música, cuecas, como es parte de campo, porque yo no voy por dentro y hay mucho olor a asado, yo veía que en las casas había muchas visitas todo muy grato y yo feliz en mi Cleta, me encanta”* En el relato, Sonia se centra en el paisaje y en cómo los olores que percibe a través del camino, dan cuenta de lo que sucede en el contexto cercano. De manera particular, hace hincapié en lo feliz que se siente al pedalear en su bicicleta. En este sentido, en los relatos escritos, es frecuente encontrar referencias a los sentimientos que la movilidad evoca en los habitantes, como una experiencia cargada de significado.

Práctica de movilidad de Sonia

A partir de la práctica de movilidad de Sonia, es posible advertir los obstáculos con los que debe lidiar a diario y la negociación de la infraestructura existente con otros usuarios. La infraestructura destinada a la bicicleta, en este caso las ciclovías recientemente construidas, más que mejorar las condiciones de movilidad de los usuarios, suponen una competencia por el espacio y una negociación constante.

Al iniciar su trayecto, Sonia debe dirigirse en bicicleta a la ciclovía a un costado del camino que conecta Pueblo de Indios con el centro de San Vicente, (figura 27), donde no existe vereda destinada a la circulación peatonal, por lo que sabe que deberá convivir con caballos, peatones, otras bicicletas (figuras 28 y 29). La ciclovía se encuentra interrumpida por rebajes de acceso a las viviendas (figura 30), por lo que relata que debe disminuir la velocidad y prepararse para la vibración de su bicicleta al pasar por este tramo. Sobre la marcha, es común para ella encontrarse con peatones que caminan por la ciclovía (figura 32), lo que obliga a bajar la velocidad para permitirles el paso.

A un costado del camino, existe una peligrosa zanja a la que puede caer si no toma las precauciones del caso (figura 34), es profunda y no existen barreras que protejan al ciclista de una caída, lo que da cuenta que el diseño de la ciclovía es ineficiente para las personas que la utilizan a diario. Al pedalear a una velocidad constante, el trayecto se hace relativamente corto, por lo que se llega en breves minutos al cruce con la carretera. Este punto es el más peligroso (figura 35), ya que no se encuentra regulado y es inseguro para los habitantes de la comuna, debiendo convivir con automóviles y camiones que transitan a gran velocidad. En este punto han sucedido numerosas muertes de peatones y ciclistas, por lo que señala que extrema los cuidados al cruzar la carretera. Ya en el centro de la ciudad, las condiciones viales están adaptadas para el tránsito en bicicleta de toda la comunidad (figuras 36 a 38) a pesar de la inexistencia de ciclovías. Es frecuente ver adultos mayores pedaleando por las calles, sin necesidad de utilizar las veredas, ya que la ciudad se encuentra adaptada culturalmente a todos los modos de transporte.



Figura 27: Inicio del trayecto desde la casa de Sonia. Inexistencia de vereda destinada a la circulación peatonal, la ciclovía es utilizada por peatones.



Figura 28: Peatones y jinetes transitando por las ciclovías, lo que supone obstáculos para el tránsito libre de las bicicletas.



Figura 29: Al ser usada por caballos, la ciclovía presenta suciedad en su superficie, lo que interfiere con el libre tránsito de los ciclistas.



Figura 30: Ciclovías fragmentadas por los accesos a las viviendas, tránsito interrumpido, la bicicleta vibra, haciéndose peligroso e incómodo para el ciclista.

Hábitat Rural en Movimiento. Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad



Figura 31: No existen barreras que protejan al ciclista de los automóviles que pasan a gran velocidad, sobre todo en las curvas.



Figura 32: La ciclo vía produce una segregación de la movilidad peatonal, la cual no está considerada.



Figura 33: Durante el trayecto, el peligro de accidentarse y caerse al costado de la ciclovía, es una preocupación constante del ciclista.



Figura 34: Peligrosa zanja al costado de la ciclovía.



Figura 35: Carretera de la Fruta que divide Pueblo de Indios con el centro de San Vicente, no hay atravesos demarcados, constituyéndose en un cruce peligroso.



Figura 36: El centro de la ciudad de San Vicente, es utilizado por ciclistas de todas las edades.



Figura 37: En el centro de la ciudad, es posible identificar establecimientos comerciales con alta presencia de ciclistas, los que se adaptan al espacio existente para estacionarse.



Figura 38: El espacio público está adaptado para una gran afluencia de ciclistas, disponiendo de estacionamientos techados, cercanos a centros comerciales.

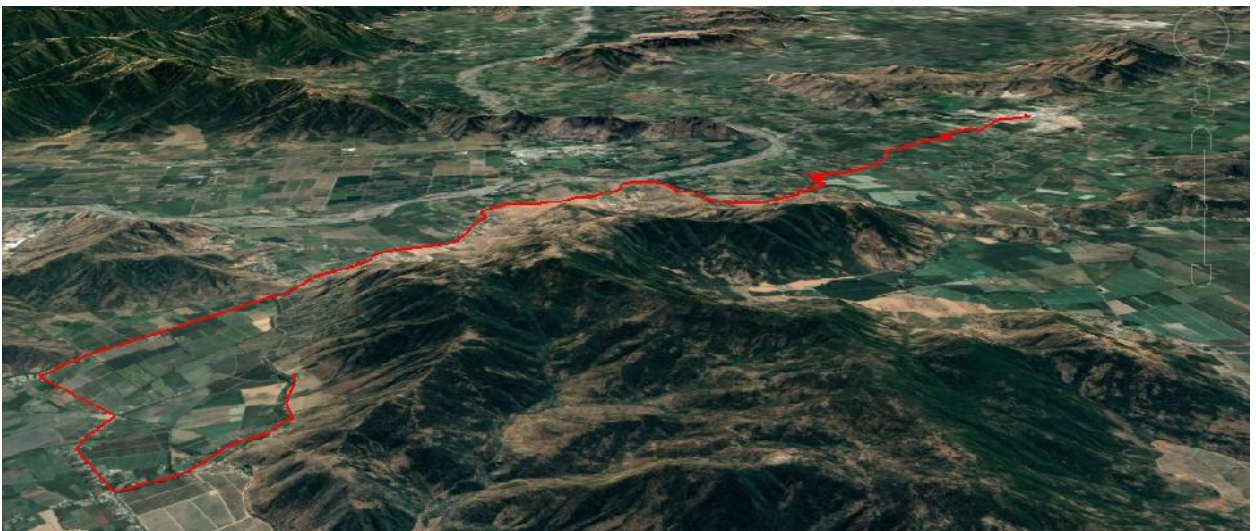
3.1.2 Caso de estudio 2: Angélica Torres

Movimiento de Angélica

Angélica tiene 33 años, vive en la localidad rural de El Salto, colindante a San Vicente. Dueña de casa, vive con su hijo de 5 años, José Ignacio, sus padres y un hermano. Debe viajar constantemente a San Vicente a comprar mercadería. La vivienda de Angélica se encuentra ubicada al interior de la Viña Undurraga y no cuenta con caminos públicos ni locomoción directa, por lo que el trayecto que realiza cada vez que sale de su casa, comienza con una caminata de tres kilómetros.



Figuras39 y 40: Recorrido de Angélica, 29 kilómetros. Google Earth.



Significado de la movilidad de Angélica

El viaje que Angélica realiza cada quince días desde su vivienda hasta el centro de San Vicente, adquiere relevancia en su vida cotidiana y en su grupo familiar. Ella es la encargada de comprar la mercadería necesaria para el hogar, por lo que sus prácticas de movilidad determinan la subsistencia de la familia por una quincena. Durante su trayecto de 29 kilómetros, Angélica experimenta extensas caminatas por viñas y caminos rurales, incertidumbre de la hora en que llegará a su destino, largas esperas en lugares poco habitables, viajes en buses pequeños, muchas veces de pie, para regresar por el mismo camino, esta vez portando una carga significativa de mercadería que acarrea junto a su pequeño niño.

La práctica de movilidad de Angélica es multimodal, considera caminata, hacer dedo y utilizar el transporte público. Las pausas en el trayecto de Angélica corresponden a los tiempos de espera entre una modalidad y otra; cuando culmina la caminata y espera algún automóvil que pueda llevarla al paradero, cuando llega al paradero y espera que pase el bus, y la pausa que realiza al esperar el bus de regreso en el terminal de buses de San Vicente.

De regreso, Angélica nuevamente repetirá las mismas pausas, esta vez con el factor de la carga a cuestas y el cansancio asociado al viaje. Esta repetición de hitos produce una duplicidad en la movilidad cotidiana, fenómeno que debe considerarse cuando se habla de experiencia y significado, ya que si bien, el espacio físico que contiene los desplazamientos es el mismo - paraderos, terminales, el interior de un bus o una bóveda de árboles - se perciben de distinto modo al experimentar el viaje de regreso a casa. El sujeto se encuentra cansado, desconcentrado, experimentando dificultades para movilizarse, que impactan directamente en su calidad de vida.

Práctica de Movilidad de Angélica

La tarea de viajar a San Vicente quincenalmente, la realiza en compañía de su hijo. Ambos inician su trayecto por tres kilómetros a pie hasta el camino público más cercano, a través de un camino rural al interior de la Viña Undurraga, por el que no transita transporte público y donde la frecuencia de vehículos para hacer dedo, es muy baja. El camino, si bien es agradable desde la perspectiva del espacio y el paisaje circundante, no posee condiciones adecuadas para el tránsito peatonal, como veredas o bermas. Las ruedas de los tractores dejan surcos en el barro y se transforma en una plataforma dura e inestable para caminar (figuras 41 y 42).

Al llegar al camino público de la localidad del Salto (figura 43), aumentan las posibilidades de ser acarreados por algún automóvil, pero el camino no brinda condiciones amigables para el peatón, no existen veredas, y la berma se encuentra en mal estado. A cada lado del camino es posible encontrar acequias por lo que el tránsito peatonal se realiza por la calzada, compartiendo el espacio con los automóviles que circulan. Deben hacer dedo para llegar al paradero del sector rural de Santa Amelia y esperar aproximadamente media hora a que pase la micro o el colectivo que los llevará a la ciudad. Cuando no es llevada a dedo por algún automovilista, Angélica debe caminar casi tres kilómetros hasta el paradero del bus que la llevará a San Vicente. El trayecto lo realiza a un costado del camino, por los cercos de los campos aledaños (figura 44).

Al llegar al cruce de Santa Amelia, Angélica puede distinguir el lugar donde está su casa, a los pies del cerro (figura 45). Desde ese punto se dirige al paradero donde debe esperar el bus que la llevará a San Vicente. Espacialmente, el paradero de buses de Santa Amelia (figura 46), es una construcción precaria de ladrillos y planchas de zinc dispuestas como cubierta, y no ofrece buenas condiciones de habitabilidad para la permanencia. En este lugar Angélica debe esperar hasta media hora.

Atendiendo a la gran demanda de viajeros rurales y a la poca frecuencia del transporte, muchas veces viajan de pie en el bus, hasta el Terminal de Buses de San Vicente, cuyo trayecto demora aproximadamente 45 minutos. El camino es agradable y tranquilo, bordea viñas, pequeñas localidades y plantaciones frutales. El espacio interior del bus contrasta con el espacio abierto del paisaje exterior, ofreciendo una ruta escénica para los viajeros. El camino tiene muchas curvas por lo que el tránsito es lento y pausado, recogiendo a toda la gente que espera a un costado del camino. Al llegar a San Vicente (figura 48), Angélica realiza los trámites necesarios y las compras en el supermercado más cercano al Terminal de Buses.

Cuando concluye, se traslada caminando al terminal, donde se sienta rodeada de las bolsas de supermercado y su hijo (figura 49), a esperar a que llegue el bus que la llevará de vuelta al paradero de Santa Amelia, desde donde no tiene certeza de cómo llegará a casa.

Una vez que se estaciona el bus en el andén, Angélica guarda sus bolsas en el maletero y se sube junto a su hijo (figuras 50 y 51). El bus no tarda en llenarse por lo que el tiempo empleado en la disposición de las bolsas es vital para encontrar asientos disponibles para ambos. Durante el trayecto de regreso, ya cansada, se preocupa de que el niño no incomode al resto de los pasajeros.

En el viaje de regreso, a veces viaja sentada, aunque muchas veces lo hace de pie, ya que el transporte es poco frecuente y se llena rápidamente. En el trayecto habla por teléfono con su familia, programa su llegada y cuida a su hijo al interior del bus, es su única preocupación durante el viaje, de acuerdo a lo que comenta. Al consultarle por sus compañeros de viaje, hace hincapié en que conoce a la mayoría de los viajeros con los que comparte el bus, manifiesta que *“al contrario de la ciudad, donde está toda la gente con el celular, en los buses se conversa, hay ambiente”*⁶⁹. Desde el paradero donde se bajan del bus, deben hacer dedo nuevamente para acercarse a su casa y si tienen suerte llegar lo más cerca posible, de todos modos, tendrán que caminar otra vez los tres kilómetros por el interior de la Viña Undurraga, esta vez cargando las bolsas de supermercado con la mercadería.

⁶⁹ Toro, Angélica, Transcripción de relato oral.

El trayecto de Angélica para viajar a San Vicente se divide en tres modalidades, a pie, a dedo en automóvil y en transporte público. Lo realiza quincenalmente para ir al supermercado y realizar trámites. Regresa con mucha carga, a veces utiliza un coche de bebé para poder cargar cosas de regreso, ella describe el viaje como una experiencia “*agotadora, calurosa, larga y cansadora, para nada relajante*”, a pesar de que el entorno rural en el que vive se compone de bellas vistas y grandes extensiones de viñas. Angélica no tiene tiempo de disfrutar del paisaje circundante ya que éste presenta diversas dificultades durante gran parte del trayecto de ida y vuelta. Cuenta que su hijo le ayuda con la carga más liviana, aunque a veces se queja porque no le gusta caminar los tres kilómetros de vuelta, a él le gusta andar en colectivo, señala, porque es más rápido.



Figura 41: El espacio que cobija el desplazamiento de Angélica está compuesto de un conjunto de plátanos orientales que configura una bóveda natural.



Figura 42: Los pies se hunden en la tierra, entre las huellas de los tractores y camiones que ingresan a la Viña Undurraga, por lo que se hace difícil el tránsito a pie.



Figura 43: Camino público sin bermas ni veredas.



Figura 44: Vista de Angélica durante la caminata.



Figura 45: Vista desde el paradero de Santa Amelia.



Figura 46: Paradero precario de Santa Amelia.



Figura 47: Ruta que Angélica recorre en bus.

Hábitat Rural en Movimiento. Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad



Figura 48: Acceso al Terminal de Buses de San Vicente. Fuente: Google Earth.



Figura 49: Angélica y José Ignacio en el Terminal de Buses.



Figura 50 y 51: Bus que llevará a Angélica y José Ignacio a casa.



3.1.3 Caso de estudio 3: Claudia González

Movimiento de Claudia

Claudia es una joven mujer de 28 años que vive junto a sus padres en San Vicente. Hace un año trabaja en la Municipalidad de Coinco, comuna cercana a San Vicente, razón por la cual regresó a vivir junto a su familia. Sus prácticas de movilidad se relacionan directamente con sus padres, quienes durante un año se han turnado para ir a dejarla a al trabajo, a 38 kilómetros de su casa.

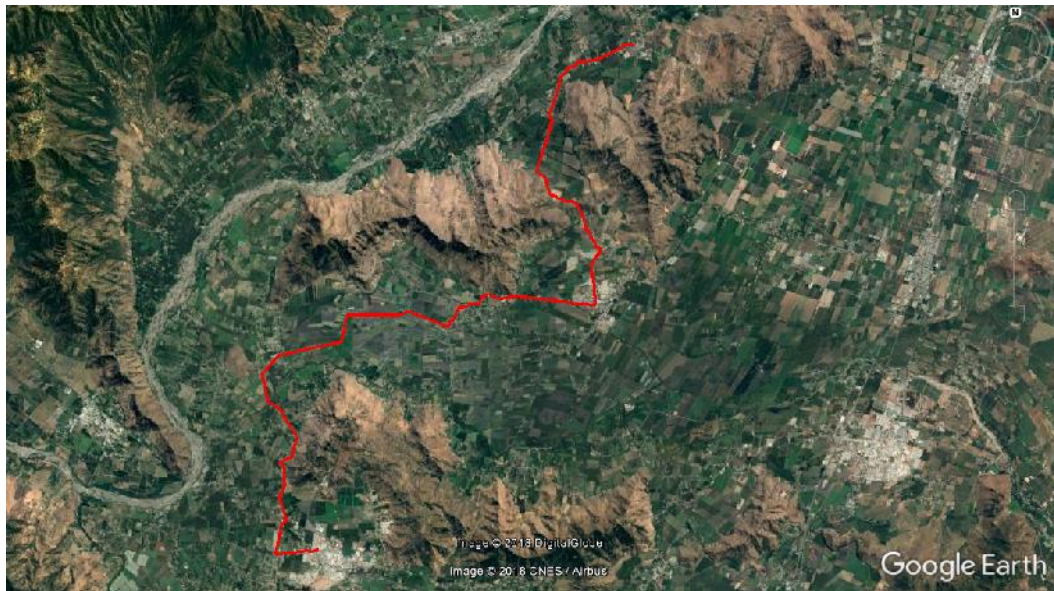
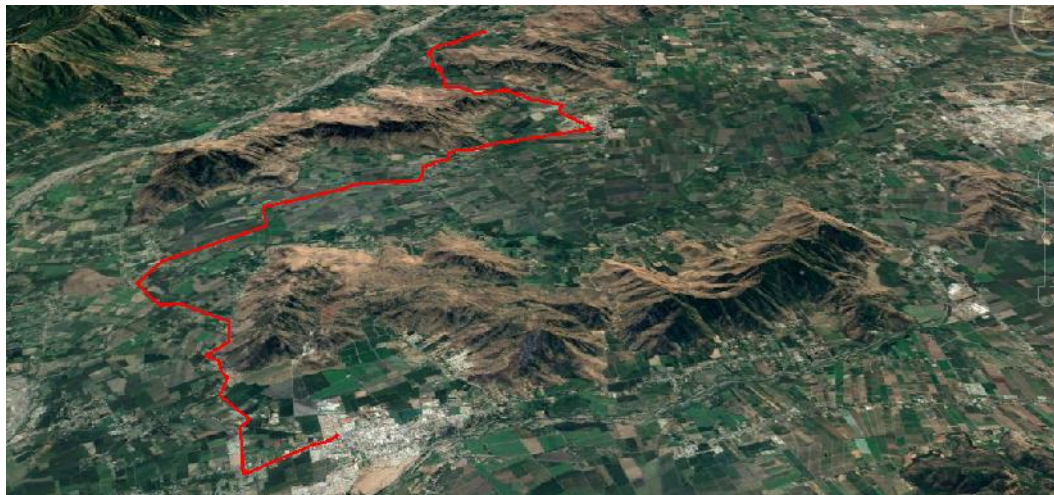


Figura 52 y 53: Trayecto de Claudia. 38 kilómetros desde San Vicente a Coinco. Google Earth.



Significado de la movilidad de Claudia

Claudia depende absolutamente de la disponibilidad de sus padres para llegar a su trabajo, ya que no existe transporte público directo entre San Vicente y Coinco, y la frecuencia de buses y colectivos que cubren parcialmente la ruta que necesita recorrer, es muy baja. Por esta razón, Alejandra (51), su mamá, la va a dejar a diario, generando una dualidad en las prácticas cotidianas de movilidad, ya que las necesidades de Claudia obligan a Alejandra a modificar sus propias dinámicas de desplazamiento: *“Mi mamá me va a dejar al trabajo. En principio mi papá me iba a dejar al trabajo, han sido las circunstancias laborales de mis papás las que determinan quien me va a dejar, cuando mi papá estuvo cesante, él me iba a dejar, ahora está trabajando y mi mamá ya no está trabajando en la oficina, entonces es ella la que tiene tiempo. Cuando ella trabajaba en la oficina, entraba a las 9, y me podía ir a dejar igual.”*⁷⁰

“A mi vieja igual le gusta caleta, porque cuando me salió la pega, a ella le daba pánico andar en auto sola, mi mamá lleva muchos años manejando, doce o trece años, y en todo este tiempo nunca se había atrevido a salir de San Vicente, manejaba adentro, entonces nunca se había atrevido a salir a Rancagua sola, o a San Fernando, porque le tenía miedo. Miedo a andar en carretera, a que le pasara algo, como que le acomodaba más la situación a escala del pueblo, y cuando salió esta pega, mi mamá me dijo que esto era un pie forzado para manejar sola”

Actualmente, la mamá de Claudia se ha independizado en temas de movilidad, *“mi mamá agarró la confianza y va para Rancagua sola o San Fernando sola, ya maneja más independiente y le perdió el miedo a la carretera, se sabe el camino de memoria, se sabe los baches, los hoyos, todo”*. Si bien al principio lo tomó como un pie forzado, esta independencia la ha motivado a cambiar su vida, como comenzar a estudiar una carrera y realizarse profesionalmente.

⁷⁰Transcripción de relato oral de Claudia.

Las implicancias que la movilidad cotidiana tiene para Claudia, van desde la cantidad del tiempo que emplea para moverse - el cual es inversamente proporcional al tiempo que destina a sus pasatiempos y al tiempo que pasa en familia - hasta pensamientos negativos sobre su rutina y su trabajo, lo que se traduce en malos estados de ánimo para enfrentar sus jornadas, sobretodo en invierno; *“No me gusta sentir que repito la rutina de nuevo, no es que no me guste ir al trabajo, pero la rutina aburre un poco, le pasa a todo el mundo, y es el sueño igual, despertarse a las 6:30 de la mañana, sobre todo en invierno, cuando andamos todos idiotas, llegar a la Muni cuando empieza a aclarar, con el camino de noche, y ahora en verano por el contrario, nos llega el sol de frente a las 7.30 de la mañana”*

De regreso a su hogar, Claudia repite ciertos ritos a los cuales les ha hecho un espacio dentro de su rutina, *“De vuelta me voy escuchando música y no voy tan pendiente del camino, voy más pegada. Me voy siempre en la ventana, a veces espero que se desocupe una ventana para sentarme, y me cambio, es cuático porque no voy mirando para afuera, es maña yo creo, costumbres que uno tiene.”* La movilidad cotidiana de Claudia implica repetir ciertas prácticas y transformarlas en hábitos, escuchar música o elegir un determinado asiento, se transforman en hábitos de los cuales es difícil salir. *“No puedo salir de mi casa sin audífonos, si no los llevo es tragedia, a veces se me acaba la batería del celular, pero llevo un pendrive de repuesto, un mp3 antiguo, y cuando lo saco de la mochila la gente me mira como diciendo...No puedes usar eso todavía... me ha salvado muchas veces.”*

Los actos habituales que realiza Claudia en su desplazamiento tienen su propio lugar en el trayecto, en su *espacio personal*, ya sea en el asiento de la ventana o parada en el pasillo, se las arregla para involucrarse en la música y desconectarse del espacio físico y de las personas que la rodean en el bus. *“Es un espacio súper fértil creativamente hablando, pero me desenchufo mucho, me encierro, ese instrumento me lo permite, los audífonos, esos momentos son los que tengo para divagar, ordeno mi agenda, cosas pendientes, trato de ser más productiva a veces, pero a veces vengo tan reventada que es y una droga para mi enchufarme a los audífonos. Siento que no soy muy presente, tengo la mente muy dispersa. No siento que sea tan bueno para mi personalidad. Me desenchufo no más.”*

La experiencia cotidiana de Claudia se ve marcada por las estaciones del año y las implicancias que tiene para ella el regresar a su hogar de noche, muchas veces el regreso está marcado por la incertidumbre de no saber si hay locomoción disponible, *“En verano el regreso es bacán porque baja el sol, en invierno a esa hora está oscuro, todo es una lata en invierno, los colectivos no trabajan desde una hora, se oscurece y ellos se van no más, quedo botada y tengo que llamar a mis papás, esperarlos tomando un café, mis papás siempre me salvan. No sé qué haría si no están ellos, tengo la fortuna que si llamo ellos van a llegar. Una vez tuve que llamar a un tío.”*

La incertidumbre en la disponibilidad del transporte público, fuerza a Claudia a barajar alternativas y estrategias riesgosas que debe tener en consideración por si no encuentra colectivo. *“Lo que nunca he hecho es hacer dedo, soy miedosa, me siento indefensa, me podría pasar cualquier cosa, aunque nunca me he topado con una experiencia turbia, esa sería una opción en el caso de quedar botada, porque no hay más locomoción colectiva, entre quedar botada y no tener a nadie, tendría que hacer dedo”*. Claudia ha llegado a tardar 2 horas y media en regresar a casa, al relatar su experiencia, llama la atención el efecto que esta incertidumbre genera en ella, *“Lo que más odiaba al empezar a trabajar era la sensación de que no puede ser que de aquí en adelante pierda todo este tiempo tratando de llegar a la casa, eso me pone idiota, la única manera de hacerlo más productivo es que a veces dibujo en los paraderos, me preguntaba qué podía hacer en ese rato para hacerlo productivo”*.

Sobre su experiencia, relata que tiene *sentimientos encontrados*, por una parte, el trayecto de regreso le gusta y es un momento de descanso, donde escucha música y duerme y se relaja, por otro lado, cuando las cosas no se coordinan y no alcanza a tomar locomoción, se frustra, comenta que la solución sería llamar todos los días al paradero de colectivos, pero no llama.

Claudia se define como una persona sensitiva y estética, para ella los colores y los cambios del paisaje generan emociones mientras se mueve, llenando el entorno de simbolismos que adquieren significado *“el camino para allá es amigable, tiene muchas curvas, pero es tranquilo, (El Cristo, Tunca, Zúñiga, Guacarhue, Quinta de Tilcoco, La Viña y Coinco) es muy lindo, a mí me encanta el paisaje rural, creo que me he re encantado con el paisaje rural viajando, el camino a Coinco*

es súper dinámico, el campo es muy dinámico, vas viendo los procesos de la siembra y la cosecha, es muy bonito porque vas viendo los choclos, un día, ves que está todo listo, el trigo, y al otro día ves que está todo cortado, ahora están florecidas las cerezas, ahora dieron frutos, ahora sacaron todos los frutos, así también las estaciones se notan ene en invierno, verano, primavera; las nubes, el paisaje, yo encuentro que en el punto que es más bonito, es en otoño, cuando hace frío, cuando hay neblina, se ve muy sureño, por ejemplo el verano es súper árido, el calor los cerros son súper áridos, son súper amarillos, secos, pero en invierno es como andar en el sur, todo verde y mojado”

Respecto al espacio social que se genera al compartir el viaje con otras personas, señala que a pesar que conoce gente que regularmente viaja, no socializa tanto en el camino porque prefiere escuchar música, y no desarrolla sus habilidades sociales.

Práctica de movilidad de Claudia

De acuerdo al relato, la práctica de movilidad de Claudia comienza antes de salir de su casa, ella singulariza todas las acciones que realiza previamente -desde que suena el despertador hasta que se sube al auto - como prácticas de movilidad cotidiana. Respecto a la su experiencia cotidiana, y al momento en que ella considera que comienza su rutina de movilidad, señala lo siguiente: “Siempre he tenido la intención de anticiparlo un poco, pero termino siempre haciéndolo todo sobre la marcha, tengo una rutina muy cuadrada, empieza a las 6:30, suena el despertador y tengo 5 minutos de estar depresiva en la cama, y pensando que puedo inventar para no ir al trabajo, si me duele la guata, tengo que acompañar a mi mamá al médico...después traspaso esa barrera y me levanto, mientras tanto mi mamá se levanta como a las 7, se viste y prende el auto para sacarlo, y me está esperando afuera y salimos”. Dentro del esquema diario, destina tiempo para deprimirse y encontrar excusas para no levantarse, lo que habla de su experiencia cotidiana, la reticencia a levantarse da ciertas luces del significado que adquiere para ella la práctica de movilidad.

En base a su experiencia, cobra relevancia la preparación previa y la compañía de su mamá en el trayecto:” Cuando *salimos a las 7:15*(figura 54), *todo bien, porque la gran dificultad está en el Cruce de El Cristo, (intersección con la Ruta de la Fruta H-66), porque ahí no hay semáforo y queda la escoba porque vienen autos de todos lados, y cuando hay cola, es una pérdida de tiempo enorme y desde ahí, desde ese punto, depende la hora en que voy a llegar a la pega”*

Existen ciertos hitos durante el trayecto que pueden impactar en el resto del desplazamiento, puntos de inflexión que impactan en todo el conjunto de acciones que realiza para llegar a su trabajo. En este caso, el cruce con la Carretera de la Fruta supone una dificultad mayor, ya que implica una pérdida de tiempo por la falta de un cruce regulado y la gran afluencia de camiones y automóviles. Este cruce condiciona la duración del resto del trayecto (figura 55).

El viaje de Claudia y su mamá en la mañana, demora 45 minutos, respecto a la relación con el contexto rural, desde la perspectiva del automovilista, relata sus apreciaciones sobre el paisaje y el contexto geográfico que percibe (figura 56): “*El paisaje me lo sé de memoria, pero me gusta porque se notan los cambios de estación, y lo bueno es que vas viendo el paisaje de la agricultura y todo ese movimiento, cuando cosechan, o empiezan a sembrar.* Las apreciaciones de Claudia respecto al espacio se enmarcan desde la perspectiva de un arquitecto. Al relatar el contexto rural y la espacialidad que la acoge, otorga referencias a los hitos geográficos presentes en su trayecto, como los cerros del valle (figura 57). Respecto al camino que recorre, lo define como amigable, haciendo hincapié en su relato, en los cambios del paisaje conforme cambian las estaciones, y cómo ese cambio de escenario la hace sentir (figura 58).

Claudia se centra en los hitos que ve mientras viaja, al ser un trayecto extenso, debe pasar por pueblos y localidades distintas, guiándose por ellas para determinar si va en buen horario para llegar a su trabajo, ya sea por el entorno construido o la velocidad a la que viaja (figura 59). “*El camino por Guacarhue es muy bonito porque pasas por dentro, vas a otra velocidad, hay más lomos de toro, ves un poco más la rutina del pueblo, no es tan carretera, pasas por el pequeño centro donde hay una iglesia, una placita, y fachadas continuas de casas coloniales con corredores, me gusta esa parte, y cinco minutos después llegamos a Coinco. Me doy cuenta por*

el lugar y la hora, si vamos bien o vamos atrasadas, porque por ejemplo siempre pasamos por Guacarhue veinte para las ocho, por Quinta un cuarto para las ocho, por la Viña diez para las ocho y así... Llego acá a las ocho sin problemas y mi mamá se devuelve, le gusta el viaje.”

El paisaje se transforma en un telón de fondo para Claudia (figura 60), sobre el cual realiza un proceso de lugarización y ubicación respecto a los hitos que visualiza. Al viajar en automóvil, la relación de Claudia con el contexto se da visualmente, no experimenta los cambios del entorno como lo haría alguien que se moviliza en bicicleta, camina o que utiliza el transporte público, por lo que la relación con el territorio se da de forma contemplativa, siendo el espacio al interior del automóvil, que comparte con su mamá, el que caracteriza el trayecto. Al llegar a Coinco, Claudia se despide de su mamá, quien regresa por el mismo camino hacia San Vicente.

Por la tarde, Claudia no repite la misma rutina de regreso a su casa. Su mamá no la va a buscar, por lo que debe tomar el transporte público. En su práctica de regreso, Claudia debe utilizar dos tipos de transporte público y caminar hacia su hogar. De los 45 minutos del viaje de la mañana, Claudia puede llegar a tardar dos horas y media, tres veces más de lo que demora en la mañana. Esto, a raíz de la baja frecuencia del transporte público, lo que genera extensos momentos de espera e incertidumbre respecto a la hora de llegada.

Espera en la plaza de Coinco que pase la micro que la llevará a Guacarhue (figura 62). La plaza se encuentra a un costado de la Municipalidad, por lo que calcula la hora de salida justo en el momento en que debe llegar el transporte. Este cálculo muchas veces le falla y debe esperar media hora más a que pase otra micro.

“Cuando dan las 5:30 comienzo a finalizar lo que estoy haciendo porque la micro pasa 10 para las 6, a veces pasa un cuarto para las 6, y yo sé que tengo que estar saliendo a esa hora. Espero la micro. Si a las 6:00 no ha pasado, significa que ya pasó y me la perdí y tengo que esperar la siguiente, que pasa a las 6:30, eso me latea mucho porque es horrible, se me atrasa todo significa que voy a llegar una hora más tarde a la casa, porque en esperar a que pase la otra micro media hora después, y llegar a Quinta de Tilcoco, y si tengo suerte de agarrar un colectivo que salga al tiro cuando yo llego, es media hora más, entonces es hartito rato.”

Ha habido momentos en los que me he llegado a demorar 2 horas y media en llegar a la casa, por errores de coordinación, porque hacer calzar la micro con el colectivo, y yo llego... y se acaba de ir a San Vicente uno y tengo que esperar a que se llene otro colectivo y eso es media hora más...”

Claudia atribuye la demora, a errores de coordinación de su parte, ya que debe coordinar los tiempos de salida de la micro desde Coinco, con las salidas de los colectivos desde Quinta de Tilcoco, los que no tienen horario fijo, sino que dependen de completar los cupos para irse. La incertidumbre es una constante de regreso a casa, ya que la movilidad depende de muchos factores sobre los cuales no se tiene control, como la disponibilidad de colectivos, la velocidad de la micro, la salida desde el trabajo, entre otros.

Una vez en la micro (figura 63), Claudia se relaja y escucha música. Elige siempre el asiento de la ventana para ver el paisaje mientras viaja. El vehículo va lento y mientras llega a Quinta de Tilcoco, Claudia aprovecha de descansar, pensar y escuchar música. No le gusta socializar con la gente con la que comparte el espacio del bus. El asiento que ocupa se transforma en el espacio personal de Claudia mientras viaja. Durante el trayecto, llama por teléfono al paradero de colectivos para que la esperen y así no pierde tiempo esperando que se llene otro colectivo. *“La micro que va dese Coinco a Quinta de Tilcoco se va a la vuelta de la rueda, y me deja en la plaza, es más amigable, más fresquito, se demora 25 minutos. Llegamos a Quinta a las 6:15 o 6:20.”*

Claudia ha tenido que adoptar estrategias para asegurar su regreso a casa dentro de los márgenes aceptables de tiempo, es por esto que relata la gestión que realiza con los conductores de colectivos, y la coordinación que tiene con ellos, con los cuales se da una relación social de cooperación *“Cuando me avivo, llamo por teléfono en el camino al paradero de los colectivos y me esperan. Somos amigos ya, nos vemos todos los días, de repente hay un caballero que me llama, siempre viajo con uno diferente, hay uno que los jueves siempre me llama para preguntar si voy a viajar”*

El colectivo la está esperando para partir a San Vicente (figura 64). La dinámica de los colectivos es llenar todos los espacios y salir, no siguen un horario determinado, muchas veces en invierno, cuando oscurece, ya no están, lo que significa quedarse botada en la plaza de Quinta de Tilcoco.

Al salir del paradero de colectivos, Claudia vuelve a conectarse con sus audífonos, pero siempre atenta al conductor por el espejo retrovisor, por si éste le habla o le pregunta por el paradero.(figura 65). Al llegar a San Vicente, Claudia se baja en la Carretera de la Fruta, en el paradero de Agrosuper, una entrada informal sobre un puente, por la que caminará 400 metros hasta su casa (figuras 66 y 67).

“Cuando las condiciones son favorables y todo se coordina, llego a San Vicente a las 7:00 de la tarde, que dependiendo de donde entre el colectivo, es donde me deja, o en el Monolito o en Agrosuper, y de ahí a me voy caminando a Las Toscanas que es donde yo vivo. Los colectivos no pueden entrar porque los multan. Paso en el camino a casa a comprar verduras, pan, para la once, tomo once, veo tele.”

En un día ideal, Claudia demora casi el doble del tiempo de la mañana, y en días donde falla la coordinación, tres veces más que el viaje de la mañana. Esto impacta considerablemente en el tiempo disponible para realizar sus actividades diarias, ya que el tiempo empleado en moverse, diariamente, puede alcanzar las 3 horas y media. La baja frecuencia del transporte público es una constante que debe tener en consideración a diario, su tiempo familiar y de recreación, está condicionado por el tiempo que destina a la movilidad. Para ella, no fue posible elegir la fuente laboral por cercanía al hogar, situación que fuerza su traslado diario a una comuna distante casi 40 kilómetros de su casa.



Figura 54: Alejandra conduciendo a las 7:15 a.m.



Figura 55: Vista desde el lugar de Claudia, antes del amanecer.



Figura 56: Cuando amanece, el sol les da de frente, entorpeciendo la visibilidad del camino. Aunque incómodo, es agradable para Claudia sentir el sol en la mañana.



Figura 57: Durante el trayecto, es posible apreciar grandes extensiones de siembras, apareciendo los cerros como los grandes hitos referenciales que enmarcan el espacio.



Figura 58: Comienzan a visualizarse hileras de árboles que enmarcan el camino, el espacio de la carretera se tensiona paulatinamente.

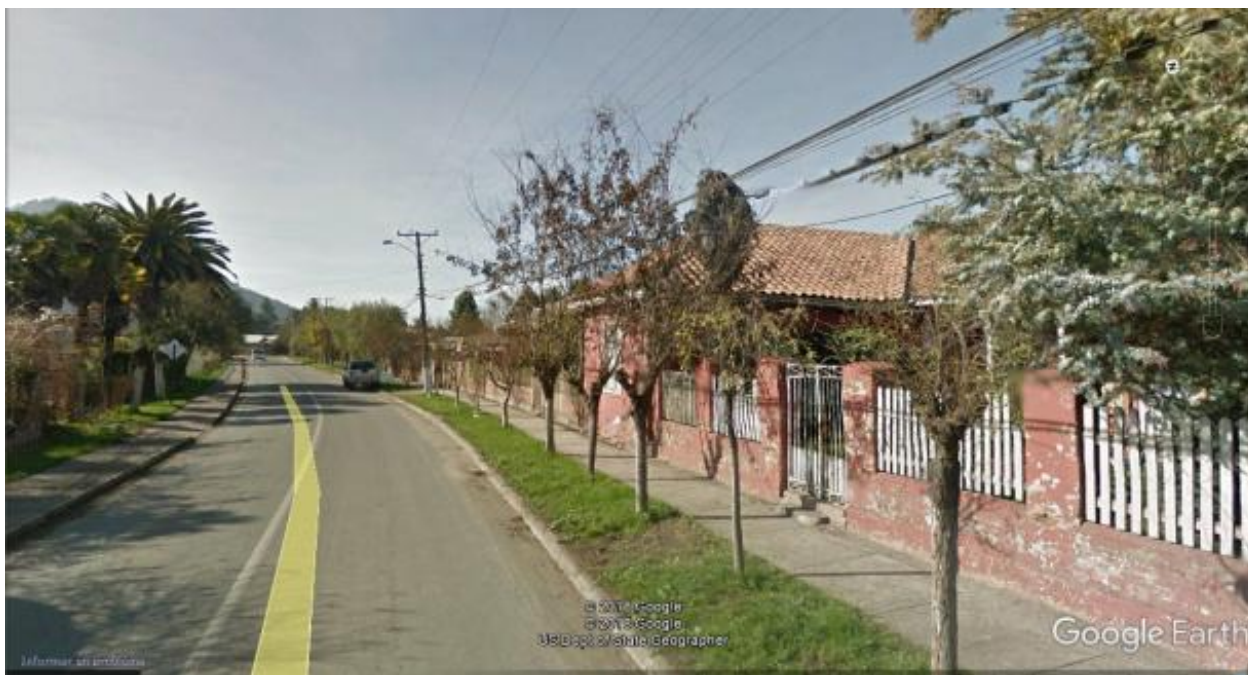


Figura 59: La localidad de Guacarhue marca un hito en el recorrido de Claudia, le llama particularmente la atención la arquitectura del pueblo.



Figura 60: El camino se configura entre cerros, que reconoce como referencias en el trayecto. *Fuente: Google Earth.*



Figura 61: Municipalidad de Coinco. *Fuente: Google Earth.*

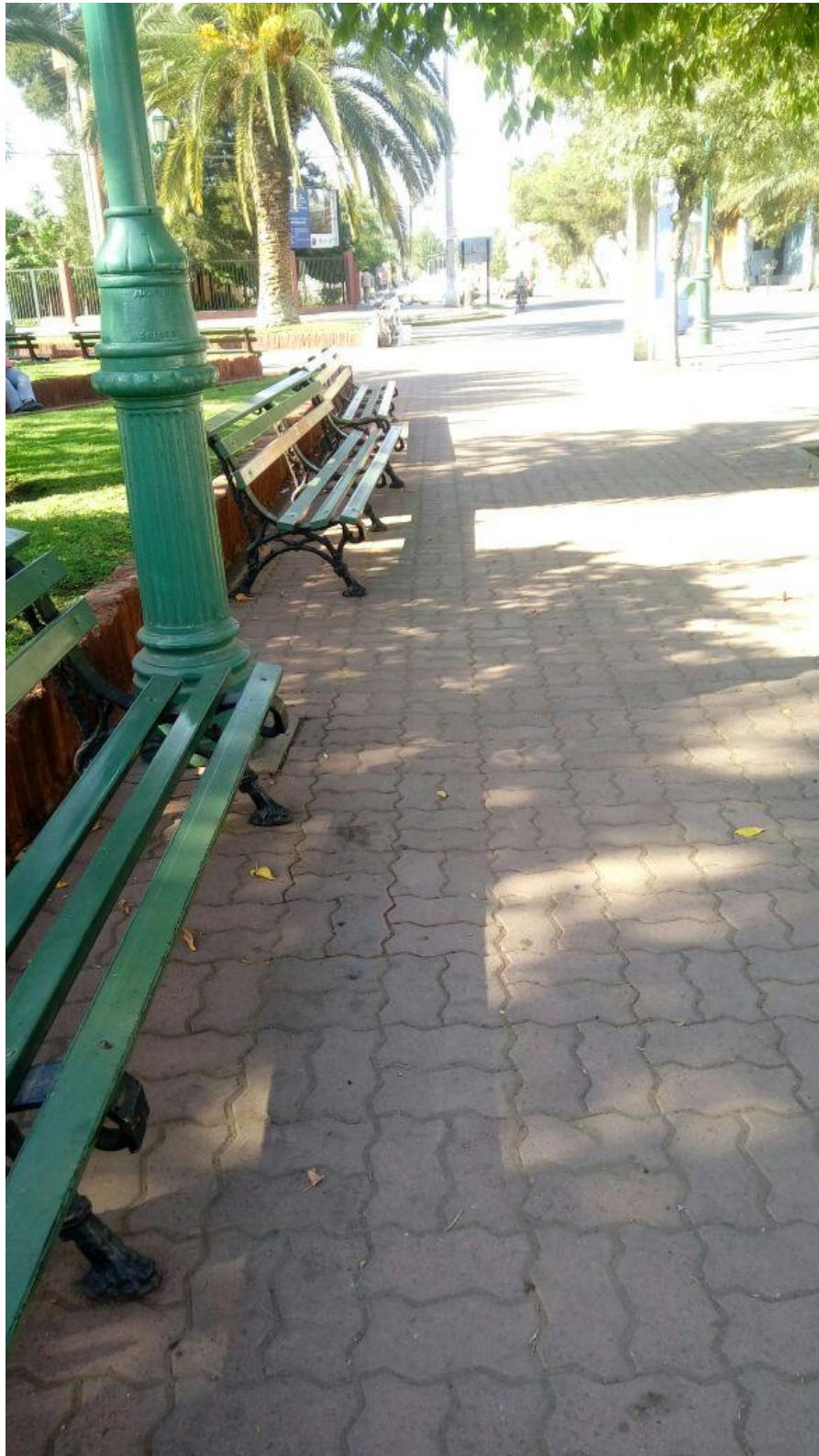


Figura 62: Banco donde Claudia espera la micro.



Figura 63: Interior de la micro.



Figura 64: Colectivero esperando a Claudia. Terminal de colectivos de Quinta de Tilcoco.



Figura 65: Vista de Claudia desde el colectivo.



Figura 66 y 67: Paradero informal en la carretera.



3.1.4 Objetos de la Movilidad

Dentro de las prácticas de movilidad, los objetos que acompañan el movimiento de los habitantes rurales juegan un rol determinante en la experiencia, en su comodidad, la configuración del espacio personal, la relación con el contexto y los otros habitantes.

Los objetos, como participantes de la movilidad⁷¹, tienen la facultad de posibilitar la movilidad cotidiana, contribuir a la conformación del espacio personal de los habitantes o, en ocasiones, influir en las estrategias que deben formular los sujetos para poder movilizarse.

En contextos de movilidad rural, es posible identificar cuatro tipos de objetos que acompañan el movimiento, en orden de proximidad o integración con el individuo:

Indumentaria⁷²

La elección de las prendas de vestir, es un factor determinante a la hora de experimentar la movilidad rural. Cubrir el cuerpo es una comunicación no verbal que expone significados y habla de la identidad de cada persona⁷³.

Cuando se experimenta el movimiento, el habitante se comunica con el contexto a través de las texturas, formas y colores, que elige como indumentaria. Esta vestimenta varía de acuerdo al modo de transporte que se utiliza en los desplazamientos cotidianos, manifestándose en colores específicos, o un determinado tipo de calzado, de acuerdo a la experiencia del usuario.

La tipología de la indumentaria seleccionada para cada momento, identifica y destaca al habitante en los contextos en los que se mueve. De acuerdo a los relatos de habitantes rurales, la indumentaria es un factor a considerar para programar sus prácticas de movilidad: *“Debo ver el tiempo para programar mi vestuario. Me baño con anterioridad, ya que el día del viaje puede no haber agua en este pueblo”*⁷⁴

⁷¹ Lazo, 2017.

⁷² Definición: Nombre genérico de la ropa que cubre y resguarda el cuerpo humano.

⁷³ Charo P., (2011), Escritos en la Facultad N°71, Año VII, Vol. 71, septiembre 2011, Buenos Aires, Argentina

⁷⁴ Liliana, relato escrito. Caso piloto.

La indumentaria elegida por los habitantes, da cuenta de la relación que tienen éstos con el contexto en el que viven y con los modos de transporte que utilizan. De este modo, un viaje en bicicleta genera un determinado tipo de prenda, donde la elección del color se relaciona a la seguridad del viaje y a la necesidad de ser vista por los automovilistas: *“Anoche dejé todo el vestuario listo para salir a correr en bicicleta, calza, polera encendida verde limón, calcetas verdes y gorro verde. Iré en bicicleta al Banco del Estado a sacarle un dinero a mi padre”*⁷⁵

Las condiciones climáticas están presentes en la elección de la indumentaria, si bien esto puede resultar obvio, para un habitante rural, el cual utiliza la bicicleta o camina por el territorio, las inclemencias del tiempo le afectan directamente, ya que no se moviliza dentro de un lugar móvil y su relación con el exterior se da directamente: *“Voy de regreso y me muero de frío porque ahora hay mucho viento helado”*⁷⁶

La indumentaria también se relaciona a los lugares a través de los cuales el habitante se mueve, el saber moverse por el territorio se relaciona al conocimiento – por parte del habitante - de las calidades espaciales que ofrecen los lugares de su cotidianidad: *“Camino varios metros desde mi casa al paradero del bus, allí espero varios minutos porque los buses no paran, ni llevan gente de pie, como está lloviendo me mojo, porque las garitas no son lo mejor”*⁷⁷

Objetos personales

Los objetos personales que acompañan a la movilidad, son transversales a todos los habitantes y se refieren aquellos ítems que utilizamos cotidianamente como complemento a nuestra indumentaria y que posibilitan los desplazamientos y los caracterizan. Es posible observar el uso de carteras, bolsos, muletas, botellas (figura 70), carritos (figura 68 y 69), libros, carpetas, anteojos, paraguas, los cuales varían de acuerdo a las prácticas cotidianas de movilidad rural, en virtud de las necesidades de los habitantes a lo largo de la jornada.

⁷⁵ Sonia, relato escrito.

⁷⁶ Ibíd.

⁷⁷ Liliana, relato escrito. Caso piloto.

En ocasiones, es posible advertir que los habitantes toman decisiones en base a sus objetos personales, relacionados a su seguridad y comodidad durante la práctica de movilidad. *“El día del viaje, no llevo nada de valor para que no me roben”*⁷⁸

Dispositivos electrónicos

El uso de dispositivos electrónicos en las prácticas de movilidad, suponen nuevas formas de comunicación y socialización entre los habitantes, quienes pueden tener una marcada dependencia respecto al uso de estos artefactos (figura 82), ya sea para efectos de continuar labores profesionales, comunicarse con familiares para gestionar la llegada al hogar, escuchar música, relajarse o simplemente aislarse del entorno. *“No puedo salir de mi casa sin audífonos, si no los llevo es tragedia, a veces se me acaba la batería del celular, pero llevo un pendrive de repuesto, un mp3 antiguo, me ha salvado muchas veces.”*⁷⁹

El uso de estos dispositivos posibilita que los habitantes puedan continuar desarrollando actividades mientras se mueven por el territorio (figura 83), en este sentido, en términos de espacio y tiempo, son utilizados por los habitantes durante es un momento protegido del día, durante el cual no se encuentran trabajando, ni estudiando, ni haciendo compras, lo que genera una posibilidad de conexión-desconexión relevante (figura 84): *“Es un espacio súper fértil creativamente hablando, pero me desenchufo mucho, me encierro, ese instrumento me lo permite, los audífonos, esos momentos son los que tengo para divagar, ordeno mi agenda, cosas pendientes, trato de ser más productiva a veces, pero a veces vengo tan reventada que es y una droga para mi enchufarme a los audífonos”*⁸⁰.

La gestión del hogar también es posible - de forma remota - a través del uso de estos dispositivos, en la medida que las entrevistadas manifestaron la posibilidad de comunicarse con sus familiares mientras viajaban, instruyendo respecto a las tareas del hogar o para profundizar lazos afectivos: *“En el viaje escucho música y hablo por teléfono, también converso con alguna persona”*⁸¹.

⁷⁸ Liliana, relato escrito. Caso piloto.

⁷⁹ Claudia, relato oral.

⁸⁰ Claudia, relato oral.

⁸¹ Liliana, relato escrito. Caso piloto.

Cargas

En contraposición a lo que ocurre en contextos urbanos – donde un habitante puede pasar diariamente al supermercado de camino a casa – en áreas rurales, dada la dificultad propia de la movilidad rural y la escasa oferta de lugares de abastecimiento, los viajes necesarios para el abastecimiento del hogar se dan con menos frecuencia, y por consiguiente, suponen un mayor volumen de mercadería a cuestas.

En contextos de ruralidad, es común observar en los terminales y paraderos, una gran cantidad de carga dispuesta en el suelo, o apilada junto a las oficinas de atención de los buses: un quintal de harina de 46 kilos (figura 81), sacos con alimento para los animales del hogar, 5 kilos de azúcar, cajas con mercadería amarradas con pita, bolsas de basura (figura 72), bolsas de supermercado anudadas (figura 71 y 75), cajas con televisores (figura 74), electrodomésticos (figura 73), sacos a cuadrillé (figuras 78 y 79), bolsos de niños (figura 80), entre muchos otros productos, que generalmente deben cargar una o dos personas con mucha dificultad (figura 77).

La gestión de la carga en la práctica de movilidad, si bien es una práctica habitual e incorporada en la rutina de las familias, se convierte en un obstáculo difícil de salvar, agregando un estrés adicional al cansancio, sobrecarga y preocupaciones que una persona debe llevar a cuestas, condicionando de forma negativa la experiencia de movilidad de los habitantes rurales.

De acuerdo a la observación y a la metodología fotográfica, es posible exponer ejemplos de la diversidad de objetos que acompañan las prácticas de movilidad de los habitantes rurales:



Figura 68: Objetos personales en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 69: Objetos personales, indumentaria y cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 70: Indumentaria, objetos personales y cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 71: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 72: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 73: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 74: Objetos personales y cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 75: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 76: Objetos personales, cargas e indumentaria en las prácticas de movilidad.



Figura 77: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 78: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 79: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 80: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 81: Cargas en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 82: Dispositivos electrónicos en las prácticas de movilidad cotidiana

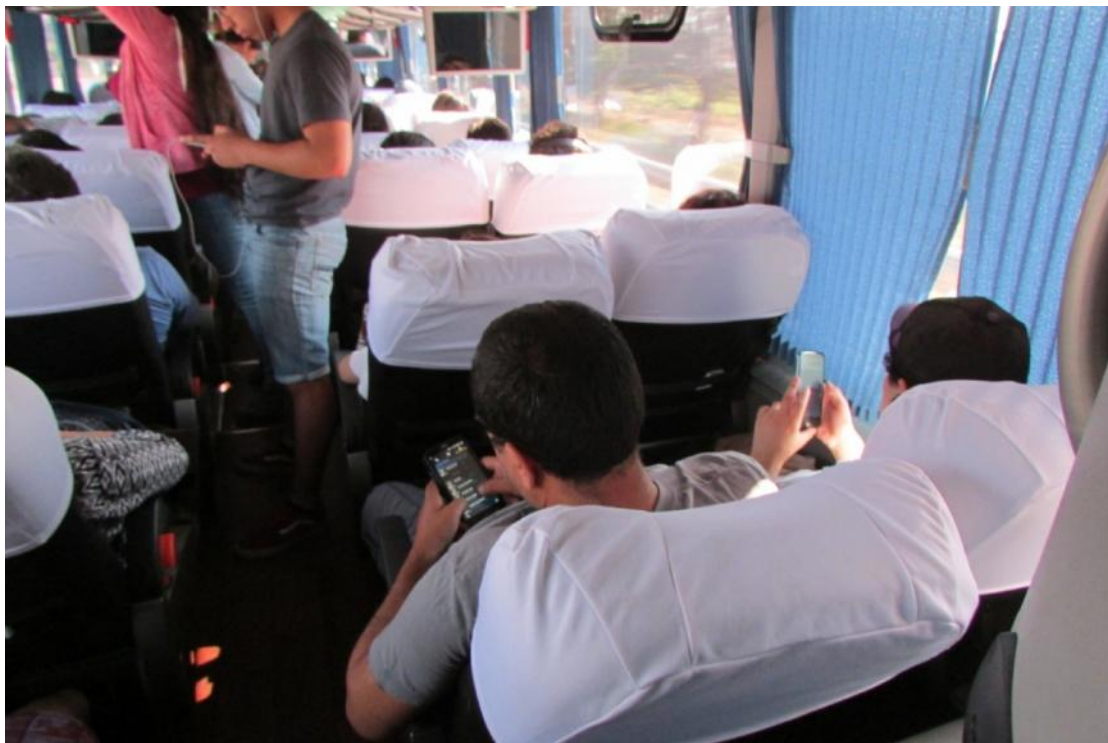


Figura 83: Dispositivos electrónicos en las prácticas de movilidad cotidiana.



Figura 84: Dispositivos electrónicos en las prácticas de movilidad cotidiana.

3.5 Conclusiones del capítulo

De la observación de las prácticas de movilidad de los tres casos de estudio, es posible develar que la movilidad rural es un abanico multimodal de modos de transporte, prácticas, frecuencias y ritmos, que se experimenta de distinta forma dependiendo de cada habitante, su personalidad, el medio de transporte que utiliza, factores que condicionan la experiencia y el significado.

Si bien los tres casos de estudio se analizaron utilizando técnicas de sombreado, relatos escritos y orales, y entrevistas abiertas, es posible identificar diferencias en la expresión de los sujetos analizados en virtud de su propia personalidad, en el caso de Claudia fue posible obtener variada información respecto a todos los aspectos sensoriales de su movilidad en atención a su facilidad para expresarse a través del relato y las entrevistas. En contraste, Angélica, fue más concisa en sus relatos, enfocándose en las dificultades que tiene la movilidad para ella y para su hijo. Finalmente Sonia profundizó en las sensaciones y emociones que adquiere su práctica de movilidad, la que incorpora y vincula dentro de su rutina diaria al interior de su vivienda.

Para los tres casos de estudio, el medio de transporte condiciona la relación del habitante con el contexto y cómo éste experimenta y produce el espacio. En este sentido, el habitante puede ser un actor principal, interviniendo el contexto y viceversa, o un espectador, que se relaciona con el contexto como una película que pasa..En un automóvil por ejemplo, la relación espacial con el contexto se da visualmente, el espacio que experimenta el sujeto corresponde al interior del mismo automóvil, es un espacio íntimo, personal, desde el cual se ve proyectado el paisaje circundante. Existen hitos visuales, que generan ubicación en el territorio, el sujeto puede tener sentimientos agradables respecto al paisaje, incluso prefiriendo el paisaje otoñal o de invierno, dado que no debe experimentar el frío exterior. En este sentido, el espacio interior del medio de transporte es un medio donde pueden darse instancias de socialización entre habitantes, construyéndose lugares partir de las acciones de los viajeros.

Desde la perspectiva del peatón o el ciclista, la relación con el contexto se da uno a uno, el peatón, si bien tiene una relación directa con el paisaje rural, siendo parte de él, debe moverse a través de caminos poco accesibles, sin importar las inclemencias del tiempo, lo que muchas veces no permite experimentar el espacio de forma contemplativa. En esta escala, la relación del espacio con el habitante es directa, el contexto absorbe al sujeto, y la transformación del espacio por parte de éste se da como fruto de una negociación con otros actores, ya sea en la ciclovía, en la vereda o la calzada.

Capítulo 4. Lugares y espacios de interacción de los habitantes rurales desde la movilidad

La movilidad de los habitantes rurales se desarrolla a un ritmo cotidiano, constante, adaptándose a la infraestructura y transformándose a partir de ella, otorgándole dinamismo al sistema de relaciones entre territorios y comunidades, donde se conjugan los factores laborales, educativos, sociales y culturales, incidiendo en la configuración del hábitat residencial de los asentamientos rurales y en calidad de vida de las personas.

Desde esta mirada empírica, es posible espacializar la movilidad y describir los espacios que surgen a raíz de las pausas y los cambios en los modos de transporte que realizan los habitantes durante sus trayectos cotidianos, develando su relación con la arquitectura, la infraestructura y el territorio.



Figura 85: Lugares de interacción de habitantes rurales desde la movilidad.

4.1 La lugarización del espacio rural

El concepto de lugar, en territorios rurales, está relacionado fuertemente a la formación de la identidad de las comunidades y es determinante en los procesos vinculación con el territorio.⁸² *“las personas forman vínculos con el lugar, siendo un componente integral de la identidad propia”*⁸³.

*“La forma en que las personas se relacionan con el territorio, y en particular el sentido de lugar que desarrollan en éste, nos brinda una base para entender sus necesidades y objetivos. Tal sentido de lugar es fundamental para la apropiación y transformación espacial; es el producto de procesos de interacción a través de diferentes niveles de experiencia de dicho lugar”*⁸⁴. La conceptualización de lugar, por tanto, puede dar cuenta de una *“relación directa y dialógica entre movilidad, apropiación espacial, territorio e identidad. De todo lo anterior podríamos señalar que los procesos de movilidad influyen y transforman el entorno físico y cultural”*⁸⁵.

De acuerdo al análisis de las prácticas de movilidad rural, es posible identificar que los actos de los habitantes durante los trayectos, son acogidos por espacios, los que son experimentados por el habitante conforme avanza su trayecto, relacionados con el contexto geográfico y el modo de transporte. En este contexto, la lugarización del espacio rural puede ser clasificada dependiendo del proceso de producción de éste, en base a las interacciones humanas que se desenvuelven en él. Para efectos de la presente investigación, es posible proponer la siguiente clasificación:

- Lugares itinerantes
- Lugares estacionarios
- Lugares espontáneos estáticos
- Lugares espontáneos móviles

⁸² Sánchez, 2016.

⁸³ Storey, 2001.

⁸⁴ Sánchez, 2016.

⁸⁵ Sánchez, 2016.

4.1.1 Lugares itinerantes

Como lugares itinerantes se definen aquellos espacios móviles delimitados físicamente cuyo propósito es contener al habitante durante el trayecto. Corresponden a lugares contenidos en movimiento en los que los sujetos pueden desarrollar en ocasiones, otro tipo de actividades mientras se encuentran en tránsito, como dormir, leer, escuchar música, contemplar el paisaje, trabajar, comunicarse con otros presencial y virtualmente, entre otras prácticas.

Los lugares itinerantes corresponden a espacios determinados por los medios de transporte utilizados por los habitantes, como pueden ser el interior de un automóvil, el interior de un bus, el interior de una carreta, el interior de un camión.

Al interior de un bus, los pasajeros comparten un espacio común, el cual está delimitado por el medio de transporte. En este espacio, es posible observar simultáneamente pasajeros que comparten un determinado lugar, lo que incita a la conversación, como también pasajeros que construyen un espacio íntimo y personal mediante el uso de aparatos electrónicos, o simplemente por el gesto corporal de situarse en el lado de la ventana y contemplar el paisaje circundante.

En los lugares itinerantes, es posible identificar instancias de socialización entre los habitantes, donde comparten, conversan, o escuchan música: *“Nos vamos escuchando música con mi mamá, escuchamos música a gusto mío, pero nunca pongo música que me guste a mí y que no le vaya a gustar a otros, a mi igual me gustan grupos de rock y cosas más pesadas, pero no las pongo cuando estoy con mi mamá, a mi mamá le gusta Bruno Mars⁸⁶”*. Lo anterior da cuenta de una negociación tácita del espacio que los habitantes comparten en un determinado momento, en este sentido la música puede convertirse en una componente agradable al viajar, así como también, si no se respetan los gustos de los que comparten el lugar, puede resultar un factor de disociación que convierte la experiencia de movilidad en un momento desagradable.

⁸⁶ Claudia González, relato oral.

Otras consideraciones sobre el espacio íntimo que comparten personas que viajan juntas, tienen que ver con las formas de comunicación entre ellas, si un individuo insta al otro a comunicarse durante el viaje, en contra de su voluntad, puede generar malestar e incomodidad en ambos. *“Hay días en que andamos las dos poco comunicativas, yo me he dado cuenta que no soy una persona matutina, en las mañanas ando un poco idiota, voy un poco frustrada porque no se me ocurrió nada para quedarme durmiendo, en las mañanas y sobre todo este último mes, con todo el peso del año, ando lenta y cansada y con sueño siempre. De la mitad del camino para allá, empezamos a hablar más, nos vamos conversando y escuchando música”*

Los pasajeros que se movilizan de pie, también construyen su espacio personal mediante el uso de aparatos electrónicos, ensimismándose mientras fijan la mirada en el exterior del bus, o intercambiando breves palabras si las circunstancias lo ameritan. Al interior de un automóvil, por corresponder a un espacio más reducido y contenido, la interacción se da naturalmente entre personas que viajan juntas. La construcción del espacio personal se ensambla con la percepción de contención que los pasajeros adquieren en el automóvil.



Figura 86: Espacio interior de un bus con destino a la Comuna de San Vicente.

4.1.2 Lugares estacionarios

Como lugares estacionarios se definen aquellos lugares fijos que forman parte de la red de infraestructura de la movilidad y cuyo objetivo es contener a los habitantes en el intercambio modal de sus prácticas de movilidad. En este contexto, en las prácticas de movilidad rural, los lugares estacionarios corresponden a enclaves, unidades limitadas que varían respecto a su morfología y apertura hacia el contexto, pudiendo identificarse como sitios de fricción y relativa lentitud⁸⁷. Ejemplos de estos lugares son paraderos, garitas, terminales de buses, terminales de colectivos y edificaciones que juegan un rol de intercambio modal y espera, en los trayectos cotidianos.

“En este paradero no se aguanta el olor a orina, además está lleno de mugre y de papeles pegados por sus paredes y los garabatos y cosas raras escritas...y lo más terrible que estas garitas, no sé quien las diseña ya que se pasa todo el frío y la lluvia por las rodillas y los pies. Serán los ignorantes desde su oficina, ya que no se ponen en el lugar de la gente”⁸⁸



Figura 87: Restaurant El Portalón. Parada de ciclistas y personas en tránsito. Comuna de San Vicente.

⁸⁷ Jensen, 2015.

⁸⁸ Liliana, caso piloto.

4.1.3 Lugares espontáneos estáticos

Como lugares espontáneos estáticos se definen aquellos lugares que no forman parte de la red de infraestructura de la movilidad, pero que sin embargo se originan sobre ella. Estos lugares no se encuentran delimitados o diseñados como enclaves de intercambio modal, espera o interacción, como aquellos estacionarios, sino que se producen espontáneamente a partir de las prácticas de los habitantes, quienes los producen al interrumpir sus trayectos, por ejemplo, al detenerse e interactuar entre ellos, o para esperar a otros sujetos.

Son lugares de relación y contacto entre miembros de una comunidad percibidos sólo en función de las relaciones que le dan lugar. Estos lugares no dejan huellas en la infraestructura, manifestándose y disipándose espontáneamente. Ejemplos de estos lugares son la misma calle, la cicloavía, la berma de una carretera, el cruce de caminos, o las afueras de un negocio de barrio, en los cuales los habitantes en tránsito se encuentran e interactúan, haciendo una pausa en su desplazamiento cotidiano. Pueden manifestarse en la infraestructura sin ningún patrón, como también, su creación iterativa, puede dar cuenta de situaciones especiales como puntos de espera y reunión entre miembros de una comunidad, para poder movilizarse posteriormente en conjunto.



Figura 88: Dos mujeres conversan a un costado de la carretera esperando el transporte público.



Figura 89: Familia a un costado de la carretera esperando el transporte público. Comuna de San Vicente.



Figura 90: Trabajadores y transeúntes compran alimentos a comerciante en moto. Comuna de San Vicente.

Los habitantes rurales advierten estos lugares espontáneos de interacción, dándose situaciones que existen gracias a estas prácticas de socialización. Tal es el caso de pequeños comerciantes que se instalan en los costados de carreteras y caminos para ofrecer sus productos a los transeúntes, generando a su vez un nuevo lugar de intercambio dentro de este flujo cotidiano.



Figura 91: Dos conocidos entablan conversación a un costado del camino. Comuna de San Vicente.

En las áreas rurales, es posible evidenciar la escasez del espacio público como contenedor de la vida social de una determinada comunidad. Es frecuente, durante el trayecto de un sujeto, encontrarse con personas conocidas con las cuales es posible iniciar una conversación, la que puede prolongarse por varios minutos. Estos encuentros, frecuentemente suceden en las bermas de los caminos rurales. En la imagen es posible apreciar dos habitantes entablando una conversación, uno de los cuales se ha detenido y se ha bajado de la bicicleta, y el otro, peatón, ha detenido su caminata, para iniciar un acto de interacción social.

4.1.4 Lugares espontáneos móviles

Como lugares espontáneos móviles se definen aquellos espacios colectivos en movimiento, que, al igual que los lugares espontáneos estáticos, no forman parte de la red de infraestructura de la movilidad y se producen espontáneamente a partir de las prácticas de los habitantes, pero poseen la particularidad que se construyen a raíz del uso de la infraestructura. Estos espacios se producen activamente por el mero acto de moverse colectivamente, y aunque carecen de un continente que los delimite y de una localización fija en el territorio, se evidencian claramente ya que en ellos suceden actos de habitar el movimiento. En estos lugares, los habitantes en tránsito se encuentran e interactúan mientras se movilizan, no interrumpiendo su desplazamiento, sino conjugando interacción con movimiento.

Los lugares espontáneos aparecen con las personas que los producen y desaparecen cuando dichas personas dejan de interactuar y si bien no poseen límites físicos y arquitectónicos, albergan una dinámica vida social entre los habitantes rurales.

Para ejemplificar estos lugares, es necesario considerar los actos de interacción que los construyen, como un grupo de temporeros pedaleando juntos hacia su trabajo, conversando de su día, o una pareja de compañeros de curso caminando juntos hacia el colegio mientras comparten detalles de su vida escolar.

La conformación de estos lugares es posible en las áreas rurales, en atención a las particulares formas de movilidad que tienen ciertos grupos de habitantes y de las características del uso de la infraestructura existente, cuya amplitud y baja intensidad de uso, en ocasiones, permite que los viajeros se agrupen mientras se mueven, constituyendo una masa humana móvil y socialmente activa.



Figura 92: Alumnos y apoderados comparten a la salida del colegio. Comuna de San Vicente.

La ciclovía situada a un costado de la carretera, es utilizada por una gran cantidad de personas, dependiendo del momento del día. A la hora de salida de los colegios, los alumnos y sus familias transitan por este espacio a falta de una vereda. Suceden en este espacio, situaciones de socialización entre apoderados y compañeros de colegio, y entre padres e hijos, los que construyen relaciones familiares mientras se desplazan a pie, constituyendo un lugar espontáneo móvil.

En estos lugares se da, a su vez, la negociación del espacio físico, ya que en un momento deben convivir peatones, ciclistas y alumnos que esperan, ya sea a sus padres o al bus que los trasladará a sus hogares.

4.2 ¿Cuál es la forma predominante de interacción social en la ruralidad?

Durante la práctica cotidiana de movilidad en los territorios rurales, los habitantes se desplazan por un continuo espacial dinámico y multimodal. Al viajar juntos, esperar en un paradero la llegada del bus, o al interior del mismo transporte, el sujeto comparte los espacios con otros habitantes que a su vez presentan prácticas similares de movilidad, y además pertenecen a una misma comunidad. En estos espacios se producen intercambios, conversaciones, reconocimiento y relaciones sociales de interacción, que otorgan un sentido colectivo al desplazamiento y enriquecen la experiencia de movilidad.

Al ser la práctica cotidiana de movilidad, una instancia que congrega a su vez distintos modos de transporte, un sujeto puede experimentar la interacción social tanto en lugares itinerantes, estacionarios y espontáneos, durante una misma jornada, y compartir tanto el viaje de ida y de regreso a su hogar con los mismos integrantes de su comunidad, formándose lazos estrechos de amistad, cooperación e identificación entre ellos, como también estrategias para evitar dichas interacciones. *“He conocido viajeros regulares entre Quinta y San Vicente, los micreros se me repiten de repente. Veo alguna gente más regularmente con los que converso, hay unos niños de mi colegio con los que converso, pero tiendo a ir más antisocial, me hago la dormida también. Es cuático el espacio personal en esos lugares. La micro es más anónima que el colectivo. Igual voy pendiente de los gestos del colectivo para ver si me habla o no me habla, no me relajo”*⁸⁹

En este sentido, es importante establecer que la componente social de la movilidad y el espacio que la alberga, son inseparables⁹⁰, y en consecuencia, ambas deben considerarse de una forma dinámica⁹¹, conformadas desde la interacción entre personas, las cuales se apropian del espacio, lo significan y construyen territorios vinculados íntimamente a su identidad⁹²

⁸⁹ Claudia González, relato oral.

⁹⁰Massey, 1995

⁹¹Papastergiadis, 2000; 52

⁹²Sánchez, 2016.

Desde la perspectiva del habitante, la infraestructura puede convertirse en un escenario de interacción, en este contexto, los lugares son un producto colectivo, construido desde el habitante y sus actos de socialización. En este sentido, la noción del lugar es de quien lo produce. El espacio social está determinado por el ritmo del desplazamiento, la socialización por ejemplo, puede tener lugar a un costado del camino, donde dos conocidos que no comparten el mismo modo de transporte, construyen una instancia de comunicación.

4.2.1 Tipos de interacciones sociales

De acuerdo a la caracterización de lugares en los cuales el habitante habita el movimiento, es posible identificar dos tipos de interacciones sociales: presencial y virtual, las que pueden manifestarse en cada uno de los lugares de la movilidad.

Lugar	Interacción presencial	Interacción virtual
Lugares itinerantes	Encuentro entre dos personas conocidas. Conversación entre personas que viajan juntas. (figura 93 y 94)	La utilización de dispositivos tecnológicos, como teléfonos, Tablet, computadores, sirven para conectarse a la red e interactuar con personas que no se encuentran físicamente en el lugar.(Figuras 108 a 112)
Lugares estacionarios	Encuentro entre miembros de una comunidad que esperan el mismo transporte. (figuras 95, 96, 97)	
Lugares espontáneos estáticos	Encuentro estático entre dos personas que se desplazan en el mismo espacio.(figura 98)	Esta interacción en los lugares de la movilidad permite estrechar relaciones personales, familiares y de trabajo, mientras los habitantes se encuentran en tránsito.
Lugares espontáneos móviles	Interacción en movimiento entre personas que comparten el uso de la infraestructura. (figura 100 y 101)	



Figura 93: Interacción presencial en lugar itinerante.



Figura 94: Interacción presencial en lugar itinerante.



Figura 95: Interacción presencial en lugar estacionario.



Figura 96: Interacción presencial en lugar estacionario.



Figura 97: Interacción presencial en lugar estacionario.



Figura 98: Interacción presencial en lugar espontáneo estático.



Figura 99: Interacción presencial en lugar espontáneo estático.



Figura 100: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.

Atendiendo al hecho de que no todos los habitantes que socializan comparten el mismo modo de transporte, el acto de socializar puede darse de variadas formas. En la figura 100, un grupo de amigos conversa mientras utilizan la ciclovía. Para integrar a todos, se produce una negociación en la velocidad del desplazamiento, para lo cual los ciclistas se transforman en peatones. El espacio móvil, si bien sucede sobre una ciclovía, se construye a un ritmo pausado, propio del desplazamiento peatonal.



Figura 101: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.

La infraestructura vial puede transformarse en un espacio social entre pares que utilizan el mismo modo de transporte. En la figura 101 es posible observar la apropiación y transformación de la carretera por parte de habitantes que montan sus caballos y comparten un espacio de interacción. Esta producción del espacio social, sobre la infraestructura existente, obliga al resto de los transeúntes y automovilistas, a adaptarse, bajar la velocidad y adoptar el mismo ritmo.



Figura 102: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil. Trabajadores conversan durante el trayecto a sus hogares después de la jornada.



Figura 103: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil. Trabajadores agrícolas conversan durante el trayecto a sus hogares a la hora de colación.



Figura 104: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil. Trabajadores agrícolas conversan durante el trayecto a sus hogares.



Figura 105: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil. Trabajadores agrícolas conversan durante el trayecto a sus hogares.

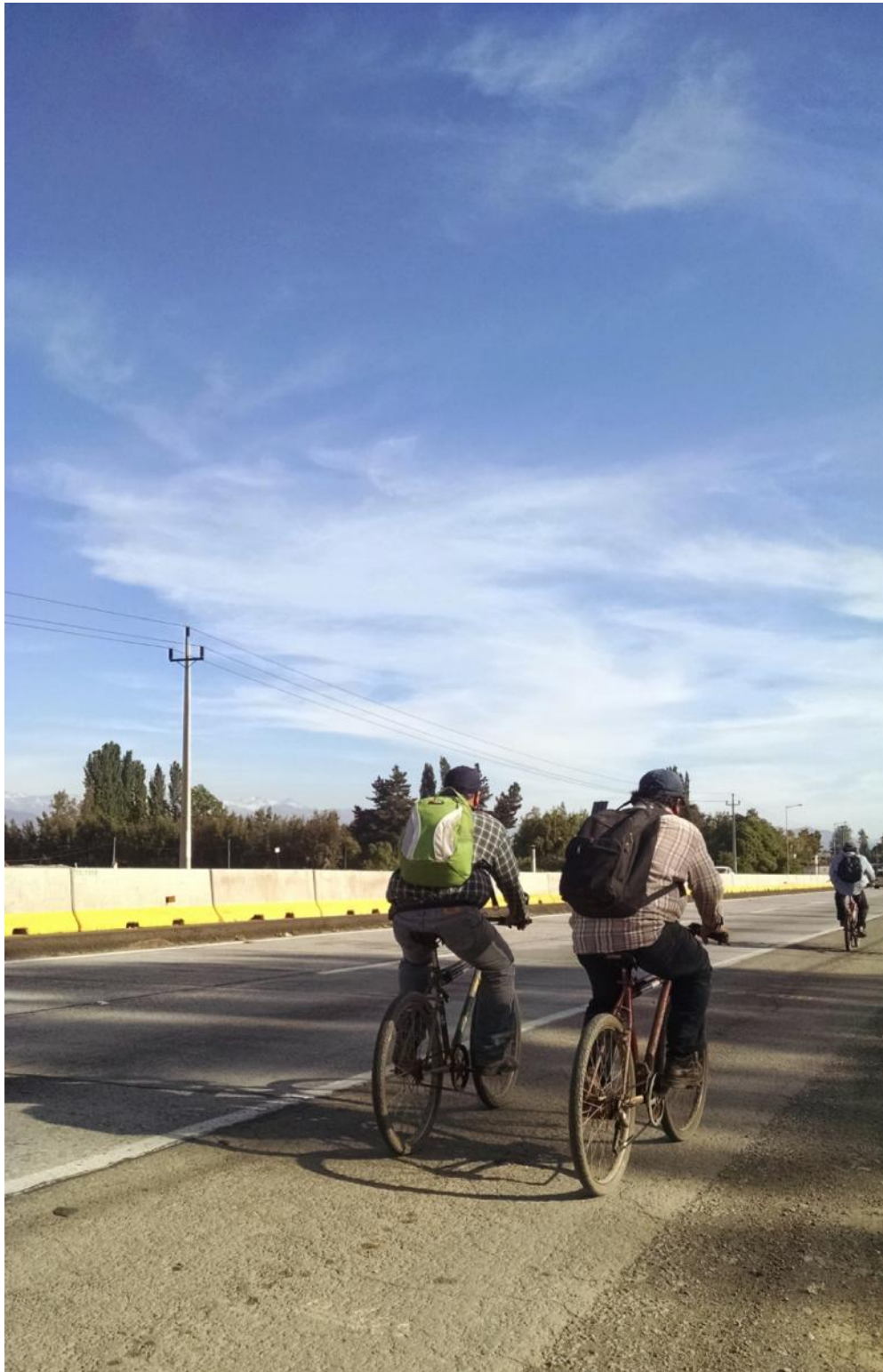


Figura 106: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.



Figura 107: Interacción presencial en lugar espontáneo móvil.



Figura 108: Interacción virtual en lugares estacionarios.



Figura 109: Interacción virtual en lugares estacionarios.

Figura 110: Interacción virtual en lugares estacionarios.



Figura 111: Interacción virtual en lugares itinerantes.

Capítulo 5. Configuraciones espaciales del habitar rural desde la perspectiva de la movilidad

A partir de la relación entre los factores que inciden en la movilidad rural, se determina para cada caso de estudio, cómo se conforma espacialmente el habitar en movimiento. De acuerdo a la pirámide que ejemplifica la configuración espacial de la movilidad, es posible realizar una esquematización con las experiencias de Sonia, Angélica y Claudia, expresando, para cada caso, cómo se manifiesta la experiencia y el significado de sus prácticas - al centro del esquema - en relación a los factores que las enriquecen y complementan, factores que en orden de magnitud, se ubican alrededor de las prácticas, conteniéndolas y siendo contenidos a su vez, por factores mayores como la infraestructura y el territorio rural.

El habitante - ubicado al centro de esta relación espejo - se compone de su aspecto más íntimo, como su compañía, objetos, indumentaria y cargas. Conteniendo al habitante, como capa más próxima a éste, se encuentran las prácticas, las que verbalizan las decisiones en torno a la movilidad cotidiana. En este plano, se ubican aquellas acciones que determinan su experiencia, el propósito de sus desplazamientos y los actos derivados de la práctica de moverse.

Las interacciones sociales suceden a continuación, siendo una consecuencia de los actos anteriormente expuestos, las que se emplazan en espacios, los cuales adquieren significado por parte de los habitantes, quienes al apropiarse de ellos generan procesos de lugarización móvil⁹³.

La infraestructura que contiene estos procesos de lugarización, condiciona a su vez los lugares, las interacciones sociales y las prácticas de movilidad, al mismo tiempo que es condicionada y transformada a partir de ellas, en una interrelación constante. Esta dinámica de condicionamiento mutuo entre las partes, en contextos de ruralidad, adquiere proporciones multidimensionales en relación a las dimensiones físico espacial, socio cultural y político económico, manifestando procesos de identificación cultural de los habitantes rurales, en relación a sus territorios y la forma de habitar el movimiento.

⁹³ Jirón, 2011.



Figura 112: Configuración espacial de la movilidad de Sonia



Figura 113: Configuración espacial de la movilidad de Angélica



Figura 114: Configuración espacial de la movilidad de Claudia

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones metodológicas

De la implementación de la metodología utilizada es posible concluir, que aun cuando los habitantes utilicen el mismo modo de transporte, la misma infraestructura o un espacio determinado, la relación con el contexto no adquiere el mismo significado para todos los casos estudiados. Las diferencias en las prácticas, los lugares que acogen sus desplazamientos, la compañía y las interacciones sociales que pueden darse, condicionan el significado de la movilidad para cada individuo, haciéndola amena o difícil.

En atención a que cada caso corresponde a un habitante particular, con realidades, edades y ocupaciones diferentes, y que cada uno experimenta de distinta manera la movilidad, no existe una manera estandarizada de aproximarse a sus prácticas de movilidad. Lo anterior hace necesario explorar las técnicas de recolección de información y adaptarlas para comodidad del sujeto de estudio, con el objetivo de recabar mayor información.

En este sentido - depende del habitante -si desea compartir sus experiencias a través de un audio, una entrevista o si se da el tiempo de escribir relatos propios de sus prácticas de movilidad cotidiana. Para cada cual, las técnicas de recolección de información se dieron de acuerdo a la personalidad observada en cada mujer entrevistada, generando información de acuerdo a lo que a las entrevistadas les hacía más sentido dentro de sus prácticas de movilidad.

Movilidad en la Planificación Territorial

Actualmente, la planificación territorial de nuestro país no considera el concepto de movilidad como una práctica social⁹⁴, sino que aún se encuentra asociada al transporte público y al uso del automóvil. Se habla de “capacidad vial” de un determinado territorio a la capacidad de satisfacer el crecimiento urbano en un horizonte de tiempo de al menos 10 años, a través de las vías urbanas

⁹⁴ Jirón P.,2010.

Hábitat Rural en Movimiento. Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad

existentes y proyectadas del respectivo instrumento de planificación territorial⁹⁵, definiendo indicadores de análisis asociados a los flujos de vehículos motorizados⁹⁶, dejando de lado el desplazamiento a través de otros modos de transporte no motorizados o alternativos, como los desplazamientos peatonales de los habitantes.

La normativa vigente⁹⁷ establece cuatro niveles de planificación: Plan Regional de Desarrollo Urbano, Plan Regulador Intercomunal o Metropolitano, Plan Regulador Comunal, Plan Seccional y Límite Urbano, de los cuatro niveles, sólo la planificación de nivel comunal considera variables de desplazamiento de la población a través de Estudios de Capacidad Vial (ECV), sin embargo, no es requisito en todas las comunas contar con dicho estudio, excluyéndose aquellas intermedias y menores rurales especializadas en un sector económico y comunas menores urbanas con bajo nivel de congestión existente y proyectado⁹⁸.

Por otra parte, en el nivel intercomunal de planificación territorial, el cual incorpora el desarrollo urbano de un conjunto de comunas con sus respectivas áreas urbanas y rurales, no se contempla el desarrollo de Estudios de Capacidad Vial, dejando de lado las dinámicas de desplazamiento de los habitantes rurales o aquellos cuya movilidad es mixta (urbano-rural) o dependiente de la oferta de servicios de los centros poblados circundantes.

De lo anterior es posible inferir que la movilidad en los territorios rurales no está siendo considerada a la hora de planificar el territorio, los desplazamientos cotidianos de los habitantes rurales son una resultante directa de las dinámicas de localización de vivienda y equipamientos, y sin embargo no se contemplan dentro del diagnóstico al territorio.

⁹⁵ Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, Art. 2.1.10.

⁹⁶ Diagnóstico y propuesta de estrategias metodológicas para la incorporación del concepto de movilidad urbana en los planes reguladores. Informe Final. 2013. Aristo Consultores. PNUD.

⁹⁷ DFL 458, 1976, artículo 28 y siguientes.

⁹⁸ Metodología ECV, Minvu 1997.

Una nueva mirada desde el marco normativo: Ley de Aportes al Espacio Público y el concepto de Movilidad

Durante el año 2016, tras cuatro años de tramitación legislativa, se promulgó la Ley 20.958, que establece un sistema de aportes al espacio público por parte de proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o densificación, este sistema reemplazará los Estudios de Impacto al Sistema de Transporte Urbano (EISTU) por “Informes de Mitigación de Impacto Vial” e impondrá el deber de mitigar, a todos los proyectos que produzcan impacto en el territorio y en la movilidad local.

Esta ley, es considerada la “reforma a la planificación urbana más relevante en 40 años”⁹⁹, introduciendo el concepto de “*movilidad*” tanto en la Ley como en su Reglamento, ausente hasta ese momento de la normativa vigente en materia de Urbanismo y Construcciones y en la discusión sobre planificación territorial, estableciendo mecanismos de mitigación a aquellos proyectos que ocasionen impacto relevante sobre la “movilidad local”, a través de medidas relacionadas con infraestructura de transporte público y privado y la consideración de los modos no motorizados.¹⁰⁰

Estas medidas de mitigación considerarán el impacto del proyecto sobre el sistema de movilidad local, dentro de su área de influencia, propendiendo a que tras su puesta en operación aquél mantenga sus estándares de servicio en un nivel semejante al existente, considerando las características de la zona en que se emplaza y resguardando la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano.¹⁰¹

Es de esperar que, incorporando al habitante, como peatón, ciclista o usuario del transporte público y como receptor y beneficiario directo de las medidas de mitigación, devenga en un cambio de visión respecto a la planificación de nuestras ciudades.

⁹⁹Bresciani, L. Consejo Nacional de Desarrollo Urbano.

¹⁰⁰ Artículo 170, DFL 458, 1976.

¹⁰¹ Artículo 170, DFL 458, 1976

Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público

En el ámbito de la Ley de Aportes al Espacio Público, cada municipio deberá elaborar un “Plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público” incorporando una cartera de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial existentes o asociadas a éstos, debidamente priorizadas, para mejorar sus condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbanas.¹⁰²

El plan deberá someterse a la aprobación del Concejo Municipal respectivo y una vez aprobado, será promulgado por el Alcalde, quien remitirá copia al Gobierno Regional correspondiente. Respecto a las áreas metropolitanas o que estén incluidas en un plan regulador metropolitano o intercomunal, las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo en conjunto con las de Transportes y Telecomunicaciones, con consulta a las Municipalidades respectivas, elaborarán un proyecto de “Plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público” que contendrá proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación de nivel intercomunal o asociadas a éstos.¹⁰³

En este sentido, reconocer áreas intercomunales dentro del ámbito de acción de los Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de nivel intercomunal, ofrece una posibilidad para poner el foco en las prácticas de movilidad rural, ya que dichos planes deben enfocarse en unidades urbanas compuestas por varias comunas que comparten características territoriales similares, incluyendo la totalidad del área comunal de ellas. En este escenario, no sólo estarán consideradas aquellas áreas urbanas comunales, sino también las áreas rurales, donde se genera una gran cantidad de viajes sobre la infraestructura existente, siendo destacables las prácticas en modos no motorizados de transporte, el uso de la bicicleta y la caminata; dinámicas que deben considerarse al momento de elaborar la cartera de proyectos a nivel intercomunal (urbano y rural) para mejorar la movilidad de los habitantes.

¹⁰² Artículo 176, DFL 458, 1976

¹⁰³ Artículo 177, DFL 458, 1976

Futuras investigaciones y desafíos en materia de movilidad desde el MINVU

No obstante es un deber por parte de los Municipios y Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo elaborar los respectivos planes de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público - instrumentos que debiesen abordar los temas asociados a la movilidad en nuestros territorios - actualmente no se cuenta con metodologías definidas para abordar los diagnósticos de movilidad local, tanto urbana como rural, siendo necesario, por parte del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, otorgar directrices oportunas de cómo formular planes enfocados en mejorar condiciones de movilidad, en todas las comunas del país, desde un enfoque ligado a las prácticas de los habitantes, por sobre las estimaciones que puede entregar un Estudio de Capacidad Vial o recomendaciones de transporte por sobre movilidad.

Aún cuando la metodología necesaria para abordar la movilidad desde la institucionalidad es un tema pendiente – el cual se puede abordar en futuras investigaciones - es importante destacar que hasta ahora, el concepto de movilidad no se encuentra mencionado en la Ley General de Urbanismo y Construcciones y sólo se expresa como “movilidad reducida” referida a personas con discapacidad. Por lo tanto, incorporar este concepto a la legislación vigente de urbanismo y construcciones, considerando el impacto que tiene el crecimiento de las ciudades sobre la movilidad local, respecto a todos los modos de viaje¹⁰⁴, supone un reconocimiento al habitante, como peatón, ciclista o usuario del transporte público, y como receptor y beneficiario directo de las medidas de mitigación, lo que corresponde a un cambio positivo de visión respecto a la planificación de nuestras ciudades a las dinámicas de movilidad que conforman nuestro hábitat.

Este cambio de legislación reconoce el real impacto que generan estas intervenciones privadas, generando congestión, mala calidad de vida urbana, segregación, traspasando incluso los límites de la comuna y generando externalidades negativas para todos los habitantes de la ciudad en materia de movilidad y habitabilidad urbana.

¹⁰⁴ Artículo 171, DFL 458, 1976

Recomendaciones sobre medidas y proyectos para mejorar la movilidad rural

A raíz de la investigación realizada, es posible determinar que la movilidad rural sucede en red, es decir, se entiende como una malla de desplazamientos cotidianos donde se entrecruzan experiencias, interacciones, lugarizaciones y significaciones por parte de los habitantes, a medida que se mueven por el territorio. Esta movilidad puede entenderse asimismo como un proceso complejo de conformación espacial, en el cual intervienen a cada momento todas las variables que forman parte de la movilidad de los habitantes rurales, desde sus vivencias, los objetos que llevan consigo, las decisiones que toman respecto a sus vidas y la relación de apropiación de la infraestructura y el contexto rural. En este escenario, cabe preguntarse cómo es posible mejorar la movilidad rural, entendiendo que el centro de las medidas que deben proponerse, es el habitante y su experiencia.

En este sentido, las medidas para mejorar la movilidad rural deben enfocarse en primera instancia en visibilizar al habitante, dotándolo de educación, información y elementos de protección y seguridad. Lo anterior, en base a que el habitante rural, muchas veces, no cuenta con elementos de protección personal mientras se mueve por el territorio, elementos que lo hagan visible para el resto de los actores que comparten la infraestructura, como camiones, buses o automóviles.

En este contexto, es necesario comprender que los espacios públicos como ciclovías, calles, y veredas son compartidas por peatones, caballos, motos, carretas, bicicletas, entre otros modos de transporte. Consecuentemente, la infraestructura que se proyecte debe necesariamente incluir a todos los actores, no siendo pertinente atender la escasez de ciclovías de forma previa y aislada a la escasez de espacio público. Es posible concluir que la existencia de ciclovías no es sinónimo de seguridad y comodidad, como tampoco la falta de éstas es indicador de inseguridad para el ciclista, ya que la infraestructura de movilidad de alto estándar, situada en lugares que no responden a la realidad de los habitantes, genera un problema de relación entre usuarios, más que una solución.

Finalmente, es importante establecer que en territorios rurales, no basta con proveer de ciclovías para los desplazamientos en bicicleta y dejar en segundo plano a los peatones. La falta de espacio público para el tránsito peatonal, como veredas, encuentra un lugar en las pocas ciclovías que se construyen, obligando a los habitantes a negociar el espacio y a convivir en él. En consecuencia, como recomendación de diseño, a partir de la observación de la ruralidad en movimiento, se deben plantear espacios multipropósito donde se dé cabida tanto al peatón como al ciclista, promoviendo la integración de modos no motorizados en vez de la segregación de éstos.

La movilidad en las áreas rurales es una red compleja de distintas conexiones con múltiples modos de desplazamiento de acuerdo a las necesidades. Los habitantes no son sólo ciclistas, peatones, o usuarios de transporte público, sino que combinan todos los modos en sus vidas cotidianas, cuyas experiencias de movilidad y estrategias de adaptación, determinan su relación con el territorio, incidiendo en su calidad de vida.

Bibliografía.

Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. (2010) Plan de Indicadores de Sostenibilidad Urbana de Vitoria –Gasteiz.

ASCHER, F. (2005) Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. ARQ (Santiago) [online]. 2005, n.60 [citado 2012-09-10], pp. 11-19.

BERDEGUÉ, J. Jara, E. Modrego, F. San Clemente, X. y Schejtman, A. 2010. “Comunas Rurales de Chile”. Documento de Trabajo N° 60. Programa Dinámicas Territoriales Rurales. Rimisp, Santiago, Chile.

BERDEGUÉ, J. A. y Proctor F. J., (2014). Ciudades en la Transformación Rural. Serie Documentos de Trabajo N° 130. Grupo de Trabajo: Desarrollo con Cohesión Territorial. Programa Cohesión Territorial para el Desarrollo. Rimisp, Santiago, Chile.

CARO, P., (2014) Las mujeres rurales en Chile, heterogeneidad e inequidad. FAO. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. Oficina Regional para América Latina y el Caribe.

CORONADO, J. A. (11). Hábitat rural y hábitat autónomo: nuevos escenarios hacia una nueva ruralidad. *Revista De La Universidad De La Salle*, (55), 99-114. Recuperado a partir de <https://revistas.lasalle.edu.co/index.php/ls/article/view/521>

CASTELLS M., (1996) El surgimiento de la sociedad de redes. Blackwell Publishers, 1996.

CASTRO A., (2012) Familias rurales y sus procesos de transformación: estudio de casos en un escenario de ruralidad en tensión. *Revista Psicoperspectivas* Vol. 11, N° 1, (enero junio 2012)

CEPAL, 2013, Definición de población urbana y rural utilizadas en los censos de los países latinoamericanos.

CRESWELL T., Merriman P., 2012. *Geographies or Mobilities: Practices, Spaces, Subjects. The cultures of alternatives Mobilities.*

CRESSWELL, T. 2004. *Place: a short introduction* /Tim Cresswell

Censo saños 2002 y 2017.

CRESSWELL,T. (2006) *On the Move: Mobility in the Modern Western World.* London: Routledge.

Hábitat Rural en Movimiento. Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad

DÁVILA, J. (ed.) (2013). Movilidad urbana y pobreza. Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia. University College London – Universidad de los Andes.

DEL ACEBO, E. (1996), Sociología del Arraigo. Una lectura crítica de la teoría de la ciudad. Editorial: Heliasta, Buenos Aires, Argentina, 1996.

Diagnóstico y propuesta de estrategias metodológicas para la incorporación del concepto de movilidad urbana en los planes reguladores. Informe Final. Noviembre 2013. Aristo Consultores. PNUD.

DFL 1, 2009. Actualizado con fecha 11.11.18.

Decreto Supremo N° 47, 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Desarrollo Humano en Chile Rural, (2008), PNUD

Decreto Ley 3.516 de 1980 y artículo 55 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

FUENTES, A., Muñoz M. (2001) Cambios en la Funcionalidad del Uso de Suelo Agrícola en las comunas de Calera de Tango e Isla de Maipo y su incidencia en la comunidad rural. Departamento de Historia y geografía, U. Metropolitana de Ciencias de la Educación. Trabajo presentado al XXII Congreso Nacional y VII Internacional de Geografía 2001, Talca, Chile.

GRAMMONT, H., (2004) La nueva ruralidad de América Latina. Revista mexicana de Sociología. Año 66. Núm. Especial. Instituto de Investigaciones Sociales – UNA. México. PP. 279-300.

HERRERA, R., (2009), Estudio sobre Turismo Rural en Chile. Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura – IICA. Oficina en Chile.

INVI. Glosario del Hábitat Residencial, 2005. Disponible en: <http://www.invi.uchile.cl> (Consulta: marzo de 2014).

ITURRA, L. (2014) Artículo: ¿Dónde termina mi casa? Mirando el hábitat residencial desde la noción de experiencia Revista INVI N° 81, agosto 2014, volumen N° 29: 221-248.

JACOBS, Jane. (1971) La Economía de las Ciudades. Península, Barcelona, España, PP. 9-57.

JENSEN, O. B. 2015, Mobilities, Critical concepts in built environment.

JIRÓN, P., Lange C., Bertrand M., Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana, Revista INVI N° 68 / mayo 2010 / Volume N° 25: 15-57

Hábitat Rural en Movimiento. Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad

JIRÓN, P., (2007) Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. Revista venezolana de Estudios de la Mujer - Caracas, Julio-diciembre, 2007-Vol. 12- N° 29

JIRÓN, P, Iturra L., (2011) Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público [AS] Arquitecturas del Sur, 2011, N° 39, p. 44-57

JOUFFE, Y., 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*, 36(108), 29-47.

LATHAM, A. 2015, Inhabiting infrastructure: exploring the interactional spaces of urban cycling. *Environment and Planning A*2015, volume 47, pages 300 – 319.

LAZO, A.; Carvajal, D., 2017, Habitando la movilidad: El viaje en lancha, los objetos y la experiencia de la movilidad en el archipiélago de Quinchao, Chiloé (Chile).Revista Austral de Ciencias Sociales 33: 89-102, 2017.

LEFEBVRE, H.. 1974. La Producción del Espacio.

MÁRQUEZ, M., (1999). El ordenamiento territorial de los espacios rurales en Chile. Revista de Geografía Norte Grande, 26: 113-118 (1999)

MUÑOZ, C.; Dziekoski, M.; Soto, G. y Lamilla, N. Hábitat y territorio: coherencia para el ordenamiento territorial: el caso de la provincia de Colchagua, Chile. Revista Invi [online]. 2010, vol.25, n.70, pp. 119-149. Issn 0718-8358.

MUÑOZ, M., (2003) Impacto de los procesos de ordenamiento territorial en el desarrollo rural en Chile. Unidad de Planificación Territorial, Centro de Ciencias Ambientales EULA-Chile UNIVERSIDAD DE CONCEPCION

MUÑOZ, D. (2013) Experiencias de Viaje en Transantiago, la construcción cotidiana de un imaginario urbano hostil. Revista Bifurcaciones, N° 15, 2013.

Metodología ECV, Minvu 1997

Observatorio de Ciudades UC, (2014) Desarrollo de metodologías para estudios de movilidad Urbana de Planes Reguladores Intercomunales y comunales. Informe 1.

ONU Habitat (2013) Planning and Design for Sustainable Urban Mobility, Global Report on Human Settlements 2013. United Nations Human Settlements Programme.

Hábitat Rural en Movimiento. Configuraciones del Hábitat Residencial Rural desde la Movilidad

ORFEUIL, J. (2010) « La mobilité, nouvelle question sociale? », *SociologieS* [Enligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, misenligne le 27 décembre 2010, URL: <http://journals.openedition.org/sociologies/3321>

Programa de Habitabilidad Rural, D.S. 10 de 2915, MINVU.

ROMERO, J. (2012). Lo rural y la ruralidad en América Latina: Categorías conceptuales en Debate. *Psicoperspectivas*, 11(1), 8-31.

SÁNCHEZ, L., (2016), Geografías de la movilidad: perspectivas desde Colombia /Luis Sánchez Ayala, Cindia Arango López, Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Historia, Ediciones Uniandes, 2016

SERRANO, C., (2010) Políticas de Desarrollo Territorial en Chile. Rimisp – Centro Latinoamericano de Desarrollo Rural.

SHELLER, M. (2011), ‘Mobility’, *Sociopedia.isa*, DOI: 10.1177/205684601163

SHELLER, M., & Urry, J. (2006).The new Mobilities paradigm. *Environment and Planning*,38, 207-226.

STARKEY, P., Ellis S, Hine J., Ternell A. (2002) Mejora de la Movilidad Rural: Opciones para el Desarrollo del Transporte Motorizado y No Motorizado En las Áreas Rurales.World Bank Technical Paper No. 25

TAPIA, R. (2006) Caracterización de la urbanización y diseño de viviendas en villorrios agrícolas chilenos. Constataciones a partir de casos regionales. REVISTA INVI N° 60 / AGOSTO 2007 / VOLUMEN 22: 101 A 118.

TIRONI, M. (2011). Construyendo infraestructuras para la movilidad: el caso del sistema de bicicletas en libre servicio de París. *Athenea Digital*, 11(1), 41-62. ARTÍCULOS-ISSN: 1578-8946

URRY, J. 2007, Mobilities. (p.6)

URRY, J. (2011). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

VICUÑA, M., (2007),Expansión urbana en suelo rural: el Decreto N° 3.516/80 y el Artículo 55°. Columna/ Planeo Hoy.

World Urbanization Prospects: The 2014 Revision. United Nations.

Anexos

Sistematización de relatos piloto

Los relatos piloto se centran en una localidad rural de la comuna de Calbuco llamada Pargua, en la Región de los Lagos. La localidad se sustenta de la agricultura, pesca y la actividad productiva relacionada al mar. Altamente rural, la movilidad de sus habitantes depende principalmente de los buses interurbanos que se dirigen hacia y desde Chiloé a la capital Puerto Montt. En Pargua no existen muchos automóviles, tampoco cuenta con infraestructura vial adecuada para los peatones o ciclistas, ya que todos sus caminos se encuentran sin pavimentar a excepción de la Ruta 5 que atraviesa la localidad para terminar en las rampas que dan paso a los transbordadores rumbo a Chiloé. El clima es muy lluvioso y es frecuente tener temporales que duran semanas, sobretodo en otoño e invierno.

Piloto 1: Liliana

Liliana Cárdenas es dueña de casa, tiene 62 años, se dedica a cultivar su campo y a la ganadería. Desde la niñez ha experimentado una vida cruzada con la movilidad, trasladándose desde su hogar hasta la escuela para estudiar. Recuerda largas caminatas a través de la espesura del campo, muchas veces perdiendo sus zapatos bajo la lluvia. En la adultez, a raíz del negocio que poseía, debía viajar a diario 60 kilómetros hacia Puerto Montt, para abastecerse. El viaje no estaba exento de dificultades, se movilizó durante décadas en buses interurbanos cargando pesados paquetes con mercadería y diarios. Nunca aprendió a manejar, no tenía automóvil que utilizar, aunque reconoce que hubiera servido para no cargar por años los grandes paquetes que arrastraba por las calles de puerto Montt hasta el maletero del bus.

A través de su relato, es posible comprender algunas implicancias que tiene el movimiento en su vida y en la configuración de su hábitat, en constante movimiento. Tras compartir con ella la importancia que tiene visibilizar su experiencia de viaje para entender dicho concepto para los habitantes rurales, nos comparte lo siguiente:

“Cuando viajo desde Pargua a Puerto Montt, lo primero es programar cuánta plata voy a ocupar. Debo ver el tiempo para programar mi vestuario y les aviso a mis familiares más cercanos para los encargos ya que el valor del pasaje no es muy barato y sólo son 60 km. Me baño con anterioridad, ya que el día del viaje puede no haber agua en este pueblo. Me acuesto temprano y dejo listo el bolso. Cargo mi pendrive.”

Como es posible desprender del relato, al describir sus prácticas de movilidad, Liliana hace referencia al día previo del viaje, y a los rituales que desarrolla con anterioridad. Esto nos demuestra que la movilidad para un habitante rural, no comienza cuando éste sale de su casa y se dirige a su destino, sino que es una práctica preparada con antelación, considerando factores como por ejemplo el clima y el valor de los pasajes, razón por la cual consulta a sus familiares por encargos, y de esta manera se ahorran el viaje. Lo último que hace es cargar el pendrive para que pueda escuchar música durante el trayecto, fenómeno que nos habla de que los artefactos electrónicos que se utilizan, son transversales a la edad del sujeto, y no está ligado solamente con el segmento de jóvenes.

“El día del viaje, no llevo nada de valor para que no me roben, me levanto temprano y tomo un poco de desayuno con mis remedios, me visto pero no sirvió mucho ver el tiempo, ya que hasta en eso se equivocan. Me preocupo de que mis perros no me sigan al paradero. Camino varios metros desde mi casa al paradero del bus, allí espero varios minutos porque los buses no paran, ni llevan gente de pie, como está lloviendo me mojo, porque las garitas no son lo mejor. Por fin nos pasan a buscar y me tengo que ir de pie porque el bus viene de otra ciudad. En el viaje escucho música y hablo por teléfono, también converso con alguna persona. a veces se entablan amistades muy buenas y duraderas. Otras veces duermo parada y me despierto al instante para no caerme. Por fin llegué a mi destino cansada, debo bajarme y tomar un colectivo porque son varias cuadras para llegar donde debo comprar.”

El relato evoca situaciones cotidianas del día a día de Liliana, como el desayuno, la elección del vestuario y la gestión que debe realizar con sus perros para poder salir de casa. Lo anterior, si bien no está vinculado a la práctica de movilidad, depende de ella y condiciona la experiencia del viaje. Un cambio en estos factores y el viaje se retrasaría o quizás se cancelaría. En las áreas rurales, es normal que los buses no se detengan, por lo que las personas quedan rezagadas, esperando por largos minutos en un paradero o bajo la lluvia, exponiéndose por ejemplo a perder la hora al médico en puerto Montt, a llegar tarde a clases o a perder la conexión con otro bus, cuando se trata de viajes largos. Esta incertidumbre es inherente a las prácticas de movilidad de los habitantes rurales, los cuales muchas veces no saben cuándo van a tomar locomoción.

“Primero compro los encargos de mis familiares y las cosas pequeñas de guardar, casi al final compro lo pesado ya que debo llevar más o menos 10 kilos de comida para perros, para no viajar seguido por lo caro de los pasajes. En el camino al terminal paso al súper a comprar pan, comida para mis gatos y varios. En el terminal debo esperar locomoción más o menos una hora ya que los buses interprovinciales no llevan gente de pie. Compro los diarios y una bebida. Voy de vuelta a mi casa después de 5 horas más o menos, más cansada que cuando salí. De nuevo escucho música, a veces puedo sentarme y duermo un rato. Me demoro más en llegar a casa ya que llevo bolsos y bolsas y estoy cansada. Este viaje me deja cansada el resto de la tarde y no hago más nada.”

Respecto a las cargas asociadas a la movilidad, es frecuente ver en los terminales de buses, a mujeres solas cargando grandes paquetes de diez o veinte kilos, acompañadas de cajas de supermercados difíciles de trasladar, bolsas de cuadrillé azul y rojo llenas de mercadería o sacos de harina que son arrastrados por personas de tercera edad hasta los maleteros de los buses. Las decisiones de qué comprar primero, en función del peso, es un ejercicio de calibración que está en el inconsciente de cada persona que está habituada a este tipo de experiencia. Un viaje de un par de horas, se transforma en cinco largas horas de espera, carga, cansancio e incertidumbre. El significado de esta experiencia, es determinante para analizar el impacto que un viaje de estas características tiene en la calidad de vida de una persona, sobre todo si consideramos que la frecuencia de estos viajes es alta, muchas veces vivida a diario, o semanalmente.

Los habitantes rurales experimentan diversas prácticas de movilidad dentro de lo que perciben como cotidiano. En este sentido, lo cotidiano puede ser entendido como un fenómeno que ocurre de forma habitual, no solamente a diario. En los contextos rurales, la cotidianidad puede manifestarse tanto a diario, quincenal o mensualmente, dependiendo de factores asociados al propósito del viaje y el tiempo empleado en el mismo, la disponibilidad de recursos y las posibilidades de ausentarse del hogar.

El siguiente relato, evidencia cómo se experimenta la movilidad de un habitante rural en un viaje extenso de doce horas, teniendo que dejar el hogar por un periodo de tiempo considerable. La decisión de incorporar este relato en la metodología, se basa en que el habitante considera a esta experiencia como cotidiana, aun cuando la realiza con una frecuencia mensual, y nos da luces de prácticas nuevas, vinculadas a la movilidad, que evidencian fenómenos de interés.

“Cuando viajo a Rancagua, debo prepararme con un día de anticipación al menos, me levanto temprano, cargo mi celular y mi pendrive para escuchar música. Reúno mis remedios y cargadores y preparo cosas ricas para llevar. Preparo la maleta y no bebo mucha agua para no tener que ir al baño en el bus. Como es un viaje largo y no puedo perder el pasaje, tengo que estar en la garita, media hora antes de la pasada del bus, ya que, por ser un pueblo, no hay terminal y los buses son de pasada. Llevo todas las cosas ricas en mi maleta, camufladas entre mi ropa, ya que está prohibido llevar mariscos. Cuando llego a casa de mis hijos debo lavar todo porque el olor a mariscos no se aguanta. Debo hablar con una señora para que venga a mi casa a hacerle comida y fuego a mi gata que ya tiene 12 años y hay que cuidarla. Antes de irme pico leña para que la señora que se quede en casa no demore en hacer fuego y así mi gata no pase frío... en casa no ocupo la ropa de viaje, uso otra más cómoda y menos delicada.”¹⁰⁵

Las prácticas de movilidad con ocasión de viajes extensos, requieren que el habitante programe con antelación los artefactos electrónicos que utiliza en el viaje, las cosas que necesita llevar en la maleta y a quien dejar a cargo del hogar en el transcurso de tiempo en que se ausentará. En las áreas rurales, vinculadas principalmente a la agricultura y la ganadería, la ausencia del jefe del

¹⁰⁵Liliana, 2017, extracto de relato escrito.

hogar no debe impactar en los quehaceres cotidianos, lo que implica intercambiar con otros, el rol de cuidador del hogar, incorporando un factor de amarre en esta experiencia. Para que alguien pueda ausentarse, otro debe quedarse en su lugar.

Voy bajando al paradero, la maleta va tan pesada que me la lleva un señor en carretilla. En este paradero no se aguanta el olor a orina, además está lleno de mugre y de papeles pegados por sus paredes y los garabatos y cosas raras escritas...y lo más terrible que estas garitas, no se quien las diseña ya que se pasa todo el frío y la lluvia por las rodillas y los pies. Serán los ignorantes desde su oficina, ya que no se ponen en el lugar de la gente. Por fin después de una hora pasa el bus. Siempre me siento en el asiento del pasillo ya que el individual no me gusta porque la calefacción te hincha los pies y se te moja el brazo con la transpiración del vidrio, después de años de viajar aprendí que el mejor asiento es del pasillo, es súper cómodo el asiento, pero me queda largo, estos creen que todos somos largos como los gringos y sólo somos chilenos cortos y gorditos. Comienza el viaje y preparo mi música y hablo por teléfono, ya que siempre me falta tiempo y lo que me quedó pendiente lo arreglo por teléfono. Escucho música y disfruto el paisaje.¹⁰⁶



¹⁰⁶Cardenas Liliana, 2017, extracto de relato escrito.

A partir de este relato, se evidencian referencias ligadas al espacio de transición o pausa en el desplazamiento. El paradero, en palabras del relator, es inadecuado para esperar en él, con malas condiciones de higiene y habitabilidad, no se considera una instancia placentera en el transcurso del viaje. Otro factor de interés, es la elección del lugar que ocupa el viajero en el bus, el conocimiento empírico del relator, dado por su experiencia de años, lo hace afirmar cuál es el mejor lugar para viajar, ponderando factores de comodidad y confort durante las extensas doce horas que permanecerá en movimiento al interior del bus.

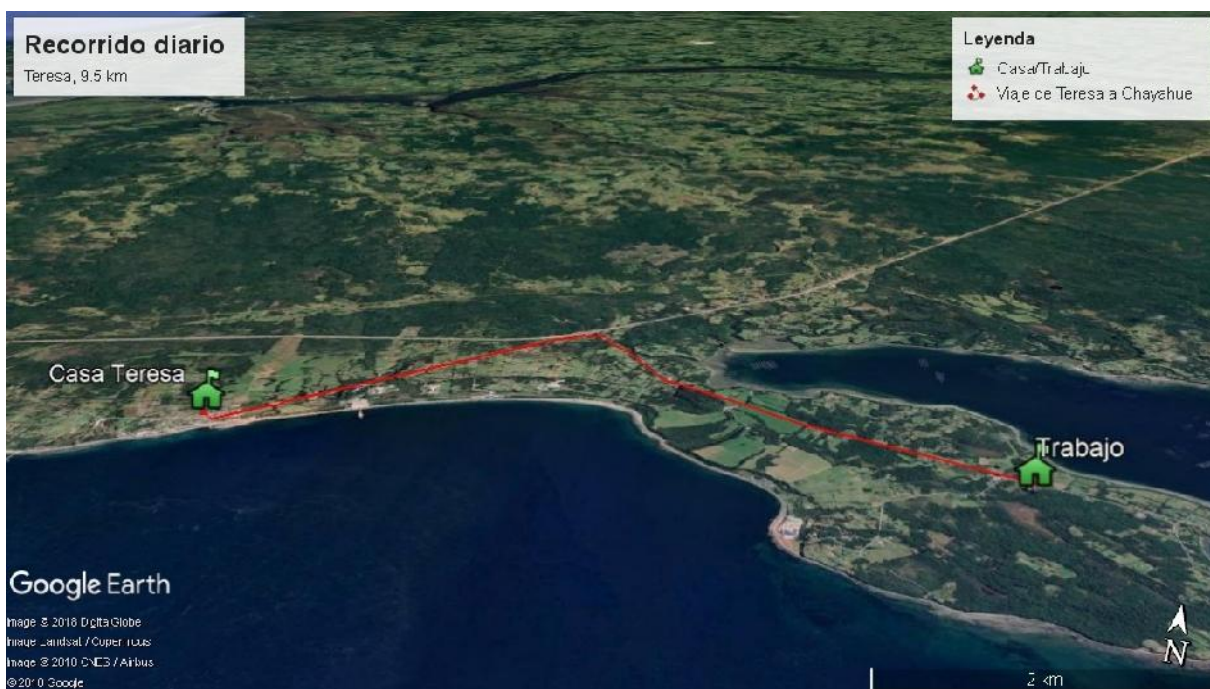
Piloto 2. Teresa

Previamente observamos la experiencia del habitante rural para hacer compras y para viajes largos de visita. En el siguiente relato, se expondrá el relato de una mujer que experimenta la movilidad a diario para dirigirse a su trabajo, en un área rural alejada del poblado de residencia.

“Soy Teresa Cárdenas y trabajo de asistente del programa PIE en la escuela rural de Chayahue. Me levanto a las 6.30 de la mañana a bañarme para luego ver que me pongo ya que el clima es bien cambiante, tengo que salir de mi casa corriendo sin tomar desayuno para alcanzar el bus que pasa a las 7.45 de la mañana. Llego toda cansada y siempre nos encontramos con las mismas personas en la garita. Hay mucha gente que va a trabajar y estudiar a distintas partes, ya sea Puerto Montt, Calbuco, Maullín o más cerca donde existen varias empresas o colegios. En el camino hay varios obstáculos como piedras, pozas, hoyos, y a veces me accidento ya que a esa hora está oscuro. Por fin pasa el bus que viene desde Chiloé u otro minibús, me sirve cualquiera, pero hoy me subí a la liebre. Más o menos demora 15 minutos y me bajo en el cruce de Chayahue, pero antes de bajarme me encuentro con gente conocida e intercambiamos algunas palabras ya que son muy pocos minutos. En ese cruce debo esperar veinte minutos que alguien me lleve ya que a esa hora no pasa bus hacia mi colegio, a veces colegas o simplemente gente que viaja en camioneta hacia las empresas, más o menos demoro quince minutos para llegar al colegio donde trabajo.

Cuando llueve llego toda empapada y me cambio de ropa para tomar mi lugar de trabajo hasta las 16 o 17 horas que salgo de vuelta a mi casa, cansada y con hambre, ya que por levantarme a

las 6:30 no alcancé a preparar mi almuerzo. Para salir al cruce de Chayahue, salgo en auto con alguna colega o debo hacer dedo para que alguien me lleve, porque todos tienen distintos horarios de salida. Por fin llego al cruce y estuve con suerte ya que me pasó a buscar un bus que viene desde Punta Arenas a Castro, ya que a veces no pasan a levantar a nadie porque vienen atrasados para alcanzar el transbordador. En ese bus viene gente más cansada que yo, porque salieron el día antes por la mañana. Al bajarme del bus paso al negocio de barrio a comprar algo para tomar té con mi marido, llego a casa como a las 17:30 de la tarde a hacer fuego para que se tempere la casa, para luego hacer mis quehaceres domésticos y hacer camas, lavar, adelantar mi almuerzo para el día siguiente y entre tomar once ya son las 9 de la noche, a dormir para levantarme a las 6 de la mañana y de nuevo la rutina de todos los días.”



A partir del relato de Teresa, es posible experimentar una práctica de movilidad marcada por referencias hacia las dificultades que experimenta a diario para llegar a su trabajo, a medida que avanza el relato, nos enteramos de los imponderables de su viaje, como los accidentes que ha tenido o la incertidumbre de no saber cómo llegará al Colegio, ya que no cuenta con locomoción directa y debe hacer dedo todos los días. Las condiciones del tiempo marcan la experiencia, ya que muchas veces llueve y llega empapada a trabajar, por lo que debe cambiarse de ropa.

Otro factor que llama la atención, es lo colectivo del relato, haciendo referencia a más personas que comparten los espacios de espera y de viaje, con los cuales sociabiliza, entablado conversación y compartiendo el mismo medio de transporte. Teresa observa a sus compañeros de viaje, reconociendo sus prácticas de movilidad e incorporándolas en el relato.

Piloto 3. Marcia

El tercer relato piloto corresponde a Marcia, quien viaja desde su casa en Punta de Coronel, a 2 kilómetros de Pargua, hasta Puerto Montt para estudiar inglés, debiendo combinar la caminata, hacer dedo y tomar bus, de acuerdo a lo que señala en su relato:

“Antes de salir, me aseguro que todas las ventanas y puertas queden bien cerradas, camino desde mi casa a tomar el bus dos kilómetros y medio, en el camino pasan muchos vehículos que toman el transbordador, miro el mar que está súper calma, a la mitad del camino me pasa a buscar un auto que me lleva hasta Pargua. Me bajo del vehículo en la garita donde se toma el bus, converso con las personas que allí están, luego voy al negocio y compro un jugo para llevar, vuelvo y encuentro a una amiga, conversamos un poco, nos despedimos, camino unos metros y llega el bus, me subo, me siento, me llaman por teléfono, me acomodo y descanso un poco, luego saco mi cuaderno con apuntes y estudio o repaso un poco antes de llegar.

Llegando a Puerto Montt me bajo en el Consultorio...llego a la galería O’Higgins al tercer piso, Academia de Inglés, subo los tres pisos por las escaleras, llego cansada, saludo a mis profes y estudio por dos horas, luego salgo y me dirijo al terminal de buses caminando por la Costanera, llego al terminal, compro unos pasteles, un poco de pan, luego me subo al bus, a la salida me tropecé, casi me caigo, viajé súper incómoda con calor, ya que el bus lleva muchos pasajeros, llego después de una hora a Pargua. Bajo del bus y me dirijo a comprar comida para mi perro y así camino dos kilómetros y medio a mi casa, llegando abro la puerta de mi casa y encuentro a mi hijo Roberto, descanso otro poco y tomamos el té. De mi casa salgo a las 10 de la mañana y regreso a las 6 de la tarde.”

Es posible concluir que si bien las tres mujeres comparten el mismo territorio y los mismos espacios –el mismo pueblo, la misma garita, los mismos medios de transporte, hacen dedo, caminan, toman bus –sus experiencias personales son disímiles y ponen énfasis en distintos aspectos de su cotidianidad. Mientras una de ellas relata metódicamente, paso a paso, lo que hace para ir a comprar a otra ciudad, otra se centra en las dificultades que tiene a diario para llegar a su lugar de trabajo, al relatar de accidentes, inclemencias del tiempo, cansancio y hambre a causa de su experiencia. Desde una tercera perspectiva, se observa el paisaje y se centra en la posibilidad que tiene de conversar con amistades, sociabilizar en la garita con gente conocida y aprovechar el tiempo de viaje para estudiar.

Cada relato nos habla del habitante en relación a su cultura, sus creencias, lo que es o no importante para ellas mientras experimentan el movimiento, podemos observar, que mientras para una el significado de la movilidad cotidiana es una instancia social, para otra corresponde a una dificultad diaria que determina su día e impacta en su calidad de vida.