

**SALIR DE CASA PARA ENTRAR A LA CIUDAD.  
ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD DE HABITANTES DE LA  
RURALIDAD EN LA ARAUCANÍA, CHILE<sup>1</sup>**

Leaving Home to go to the City. Mobility Strategies of People Living in Rural Areas in La Araucanía, Chile

*Hernán Riquelme Brevis<sup>2</sup>*

*Ensayo, recibido: Julio, 2018 // Aceptado: Octubre, 2017*

**RESUMEN**

Este estudio analiza las experiencias de movilidad cotidiana en Quillén y P.U.A., dos localidades que se encuentran en La Araucanía, Chile, de habitantes de la ruralidad que se desenvuelven socialmente en contextos territoriales precarios, lo cual produce el desarrollo de múltiples estrategias con el objetivo de acceder a numerosos lugares en sus desplazamientos diarios por espacios rurales y urbanos. En el análisis se detectó una sostenida migración a la ciudad, movilidades colectivas y carencia de servicios, lo cual refiere movilidades que trazan y, de algún modo, condicionan las vidas cotidianas de los habitantes de ambas localidades rurales.

Palabras clave: movilidad cotidiana, ruralidad, experiencias de viaje, conectividad.

**ABSTRACT**

The study analyzes the mobility experiences, in Quillén and P.U.A, rural areas located in La Araucanía Region, Chile, of people living in rural areas, whose lives take place in precarious and isolated territories. This situation causes that people develop multiple mobility strategies to access different places during their daily commuting through rural and urban areas. The analysis showed a permanent migration to the city, collective mobility and lack of basic services, which conditions the inhabitants mobility strategies and their daily lives.

Key words: Daily Mobility, Rural Areas, Mobility Experiences, Connectivity.

---

<sup>1</sup> El presente trabajo se inscribe en el proyecto de investigación “Historias, Lugares e Identidades: Patrimonio ferroviario en La Araucanía” VRIIP0177-16, financiado por la Vicerrectoría de Investigación, Innovación y Postgrado de la Universidad Arturo Prat.

<sup>2</sup> h.riquelmebrevis@gmail.com.

## INTRODUCCIÓN

La Provincia de Malleco, Región de La Araucanía, alberga en su territorio once comunas. P.U.A.<sup>3</sup> (Paradero Urrutia Albarracín) pertenece a la ciudad de Victoria que se encuentra en la Provincia de Malleco, mientras que Quillén forma parte de la ciudad de Perquenco, que a su vez pertenece a la Provincia de Cautín, donde se ubican las veintiún comunas restantes de la región. Sumando las dos localidades no se excede los dos mil quinientos habitantes<sup>4</sup>, las cuales producto del ímpetu desarrollista de las últimas décadas han visto cómo el paso del tiempo ha provocado una carencia de conectividad con el resto de la región, es allí donde las estrategias de movilidad comienzan a aflorar con el objetivo de resguardar la participación de la mayoría de sus habitantes en los espacios de frecuentación cotidiana.

Dentro de los lugares concurridos cotidianamente por los sujetos que viajan se encuentran colegios, hospitales, universidades, comercios, etc. De los mencionados, ninguno se halla en las dos localidades, por ende, salir de la ruralidad para entrar a la ciudad se torna una necesidad permanente y de primer orden.

Para los habitantes de P.U.A. y Quillén viajar se ha vuelto una actividad constitutiva. Para ellos, moverse resulta una problemática que han sabido enfrentar desarrollando estrategias individuales y colectivas, las cuales serán tratadas en el presente trabajo. En tal sentido, mediante el viaje, el transporte y el territorio se pretende analizar y explorar las experiencias de movilidad cotidiana de habitantes de espacios precarizados respecto a la conectividad intercomunal, quienes cotidianamente afrontan sus rutinas desde problemáticas asociadas a diversos niveles de desconexión, incertidumbre y desamparo, sorteando múltiples barreras para llegar a sus respectivos lugares.

El presente trabajo se conforma de seis secciones. En la primera se contextualiza, a través de una descripción histórica, el nacimiento de ambas localidades en La Araucanía. En la segunda se presentan

---

<sup>3</sup> O Puesto Urrutia Albarracín, o simplemente Púa.

<sup>4</sup> El cálculo es tentativo, extraído de las conversaciones con los habitantes de ambos lugares.

construcciones teóricas que dan cuenta de lo privado y lo público en la ciudad, así como las movilidades cotidianas desde un enfoque de diferencias. En la tercera sección se explica la metodología utilizada en el estudio. En la cuarta sección se presentan los resultados de la investigación. En la quinta parte se discuten los resultados obtenidos. Finalmente, se presentan las conclusiones de la investigación.

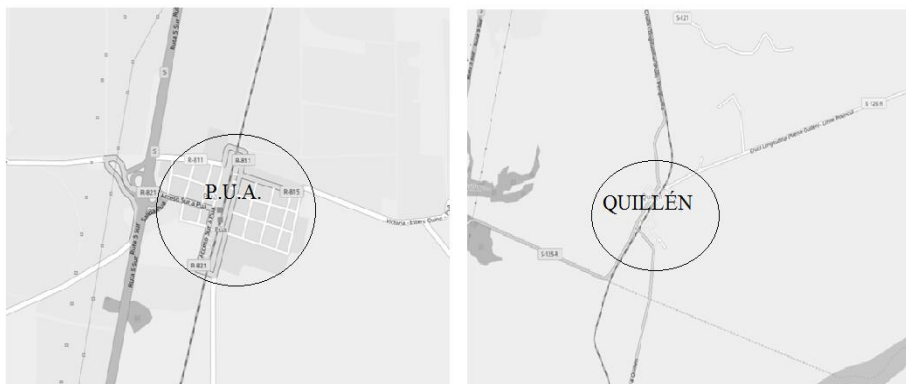
## **P.U.A. Y QUILLÉN: DOS LOCALIDADES OLVIDADAS EN LA ARAUCANÍA**

La Araucanía se divide en dos Provincias. Por un lado, la Provincia de Malleco cuya capital es la ciudad de Angol y, por otro lado, la Provincia de Cautín cuya capital es Temuco, que a su vez es la capital regional. En total la región está conformada por treinta y dos comunas, de las cuales algunas incluyen pequeñas localidades que por factores de planificación urbana no son consideradas comunas.

La población de la Región de La Araucanía alcanza la cantidad de 869.535 habitantes (CENSO, 2002), cifra que representa un 5,8% del total del país. El año 2002, los hombres representaban un 49,6% del total de la población, mientras que las mujeres alcanzaban un 50,4%. En relación a las zonas urbanas y rurales, cabe destacar que el área urbana comprende un 68% de la población, mientras que el área rural abarca un 32% de la población total.

La Araucanía limita al norte con la Región del Biobío, cuya capital es la ciudad de Concepción; al sur con la Región de Los Lagos, cuya capital es la ciudad de Valdivia; al oeste con el océano Pacífico; y al este con la Cordillera de los Andes. Al otro lado de la cordillera la ciudad argentina más cercana es Neuquén, Figura 1.

Figura 1. Descripción: ubicación espacial de P.U.A. y Quillén en La Araucanía.



Fuente: Elaboración propia.

Desde una perspectiva occidental, el siglo XIX resulta revelador respecto a los inicios de la actual administración geopolítica del país. En el libro *Diez años en Araucanía 1889-1899* de Gustave Verniory, se puede apreciar la incidencia de Quillén y P.U.A. como lugares estratégicos que permiten la conectividad entre la región y el país a través de la implementación del ferrocarril. A fines del siglo XIX, el ingeniero belga describe ambas localidades como lugares de pocos habitantes, tierras vírgenes, con eminente vegetación y de suma importancia para permitir el tránsito de personas entre Victoria y Temuco. En el mes de julio de 1890 Verniory se refiere a Quillén en los siguientes términos:

A unos 300 m. al sur del puente, se ha proyectado construir una estación llamada Quillén, destinada a ser un incentivo para la creación de una nueva ciudad. Existe en la actualidad, a un par de kilómetros de este lugar, sobre el río Quillén, un caserío que lleva el mismo nombre. Desde la futura estación de Quillén hasta Lautaro, la línea atraviesa la gran selva ex Virgen del Saco (Verniory, 2005: 148).

En la actualidad, Quillén representa una localidad de escaso tránsito que refleja mayor movimiento y movilidad hacia afuera que hacia dentro, provocado por las necesidades cotidianas de estudiantes, dueñas de casa y trabajadores que deben realizar sus actividades fuera de la localidad.

Las versiones respecto al origen de P.U.A. son variadas y no necesariamente certeras<sup>5</sup>. Dentro de estas, existe la versión que sostiene que el nombre corresponde a las iniciales de la empresa “Urrutia y Albarracín” (Valdés, 1990), la cual trabajó constantemente desde finales del siglo XIX en la generación de la vía férrea. Verniory describe a Urrutia y Albarracín de la siguiente manera: “el general don Gregorio Urrutia, uno de los héroes de la conquista de Araucanía, ahora en retiro, es un sexagenario muy alerta, muy jovial, pero que sufre de una sordera casi completa. En cuanto a don Tomás [Albarracín], ex ministro, puede tener 55 años, es alto, flaco, de aspecto glacial, su carácter forma un contraste absoluto con el de su socio” (2005:152).

En la actualidad, P.U.A. se reduce a una localidad que cuenta con alrededor de dos mil habitantes, sin mayor cobertura de servicios educativos, comerciales o recreacionales. Sus habitantes deben viajar a ciudades cercanas para acudir a trabajar o estudiar. Paradójicamente, vivir a pocos kilómetros de la carretera no supone una conectividad expedita. Muchos de sus habitantes identifican el transporte como problemática relevante<sup>6</sup>. El paso del tiempo ha hecho de P.U.A. una localidad rural sin mayor desarrollo, provocando un estancamiento para sus habitantes en lo que respecta a las posibilidades de inserción en espacios productivos, Figura 2.

---

<sup>5</sup> Otras refieren al estero Púa o a la derivación de una palabra proveniente del mapudungun.

<sup>6</sup> Existen cuatro servicios de microbús rural P.U.A.-Victoria que pasan diariamente por el interior de la localidad. Los horarios, muy específicos, no acomodan a un sector importante de los habitantes.

Figura 2. Descripción: a la izquierda Quillén, a la derecha P.U.A.



Fuente: Elaboración propia.

## ESBOZOS SOBRE LO PÚBLICO Y LO PRIVADO EN LA CIUDAD

Las ciencias sociales se han interesado profundamente en estudiar las diferencias, similitudes y experiencias sociales a partir de lo público y lo privado (Habermas, 1990; García-Canclini, 1996; Soja, 1996; Simmel, 2005; Delgado, 2007, entre otros autores). Las posiciones epistemológicas, precisiones conceptuales y objetos de estudio se distancian y acoplan, provocando enfoques teóricos que apuntan a representar las diversas actividades y acciones desarrolladas por los sujetos desde una perspectiva espacio-temporal.

Las relaciones y tensiones entre lo público y lo privado adquieren particular relevancia para pensar las relaciones entre movilidad y vida cotidiana. Al respecto Soto (2009), con el objetivo de conceptualizar lo privado y lo público, identifica cuatro relaciones (expresadas en dicotomías) que dan cuenta de diferentes perspectivas teóricas. En primer lugar, la relación *individuo-grupo*; mientras que lo grupal encuentra concordancia con lo público y se relaciona con un interés comunitario y político, lo individual tiene una connotación de privacidad, alejando así los intereses personales y domésticos de la vida política pública. En segundo lugar, la relación *invisibilidad-visibilidad*, donde los acontecimientos que

se relacionan con la vida privada son atenuados producto de la carencia de interés para la sociedad, mientras que en cambio las problemáticas que requieren de pensamiento intelectual han sido visibilizadas socialmente, constituyéndose en temáticas de interés público. En tercer lugar, la relación *interioridad-exterioridad*, donde la interioridad es identificada como lo que ocurre adentro y que involucra actividades personales asociadas a la cultura reproductiva y la exterioridad refleja la oposición a lo que ocurre adentro, gestando movimientos diversos y tránsito peatonal constante. Finalmente, Soto (2009) desarrolla la relación *calle-casa*. La casa, más allá de representar un lugar de descanso y comodidad, refleja relaciones de poder, las cuales trazan actos políticos y culturales (sexualidad, afectividad, etc.). En contraposición, la calle se torna un espacio abierto, incierto e impuesto. Es en la calle donde se revelan condiciones, interacciones y formas cotidianas de socialización.

A partir de las cuatro relaciones elaboradas por Soto (2009), se concibe una relación íntima y contradictoria entre cada una de ellas, generando el efecto de oposición y similitud al momento de pensar el papel de cada una de las cuatro relaciones en las múltiples interacciones sujeto-sociedad. En este sentido, para Delgado (2007) *el lugar de implantación* (adentro) y la *esfera de desplazamientos* (afuera) permiten generar distinciones respecto al actuar de los sujetos. La vivienda ocupa un papel fundamental en la construcción de diferenciaciones, tornándose un factor paradigmático de la vida moderna. Entrar y salir supone una relación móvil basada en la incertidumbre espacio-temporal, provocando que en el dentro se puedan establecer roles estructurales específicos (oficinista, dueña de casa, estudiante, etc.), no así en el afuera, donde la ambigüedad e incertidumbre se tornan factores decisivos de lo no construido, adornado por calles, luminaria, publicidad, etc. (Delgado, 2007).

Considerando el espacio como producto material donde las interacciones sociales se desarrollan a partir de relaciones de poder (Salcedo, 2002) y lugar de diferentes significados (Ramírez, 2015), movilidad y espacio-tiempo se encuentran sumamente imbricadas. A medida que el espacio es pensado dicotómicamente (Soto, 2009), movilidad y lo público/privado permiten disgregar y profundizar en lo relativo a las diferencias sociales que emergen desde el espacio.

Al tener en cuenta el análisis de los autores mencionados, lo público y lo privado encuentran directa relación con pautas sociales de

producción y reproducción, permitiendo considerar aspectos económicos, diferencias culturales y realidades históricas diversas (Riquelme, 2016). Las transiciones entre un espacio y otro son desplegadas en función a roles y actividades propiciadas por la emergencia de factores culturales e históricos al momento de distinguir lo privado y lo público, es ahí donde las diferencias mujer/hombre, urbano/rural público/privado y conexión/desconexión articulan discursos y praxis que condicionan el modo de vida de diversos grupos sociales.

## **MOVILIDADES DIVERSAS Y DESIGUALES**

Los estudios que apuntan a comprender la movilidad cotidiana desde un enfoque basando en las desigualdades y exclusiones sociales (Avellaneda, 2008; Jirón, Lange y Bertrand, 2010; Salazar, Ugarte y Oses, 2014) cobran relevancia en las últimas décadas al lograr evidencias científicas de las profundas carencias que presenta la sociedad neoliberal para aquellos sectores que se enfrentan a contextos adversos en sus rutinas cotidianas.

El lugar de residencia ocupa un papel fundamental en los procesos de movilidad cotidiana, comprendida como una práctica social de desplazamiento en el territorio (Gutiérrez, 2012), ya que elementos asociados al equipamiento vial y dispositivos de transporte promueven diferencias considerables entre los habitantes a partir de distancias, tiempos y condiciones de viaje (Demoraes, Contreras y Piron, 2016).

Las diferencias producidas en el acceso a los recursos urbanos responden a criterios que en diversas ocasiones no consideran en la planificación urbana movilidades no normalizadas, al respecto Lazo y Contreras sostienen:

Aparecen individuos muchas veces ignorados, como las mujeres, los niños, las personas mayores o los pobres, entre muchos otros, que habían quedado sumergidos bajo el patrón de movilidad de un ciudadano supuestamente estándar, pero que hoy presentan dificultades concretas y pautas de movilidad específicas (Lazo y Contreras, 2008: 2).

El giro de las ciencias sociales hacia los estudios de la movilidad ha permitido prestar atención al movimiento de los sujetos, flujos, lugares



y relaciones sociales espaciales (Urry, 2002). Urry concibe la movilidad a partir de implicancias teóricas y metodológicas, considerando dimensiones espaciales y temporales entrelazadas con la planificación urbana (Sheller, M. & Urry, J., 2006). Ante ello, Para Jirón y Mancilla (2013) la accesibilidad como “habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad” (2013: 59), da cuenta de los diversos aspectos que refieren a la exclusión social, como fenómeno con alta relevancia para las ciencias sociales en los procesos de globalización actualmente experimentados.

Dicho lo anterior, se torna sumamente necesario considerar la movilidad no estandarizada de sujetos ciertamente ignorados y con movilidades específicas (Lazo y Contreras, 2008) que habitan territorios excluidos del desarrollo y progreso social. Para Jirón y Mancilla (2013), un factor determinante responde a las pautas de negociación, las cuales se gestan a partir de la organización de diversas estrategias y tácticas desplegadas por los sujetos al momento de experimentar barreras de accesibilidad que no sólo responden a aspectos físicos. Para los autores, las barreras de accesibilidad se relacionan con los obstáculos cotidianos que encuentran las personas en sus movilidades. La metáfora de “espesura” funciona como indicador de barreras temporales, financieras, sociales, de entorno, etc. A mayor concentración de barreras, más compleja será la movilidad. Las estrategias tienen una connotación de negociación de espacio y tiempo para desarrollar diversas prácticas, mientras que las tácticas responden al modo en que las personas gestan acciones que permiten modificar las barreras (Jirón y Mancilla, 2013).

La movilidad desarrollada en contextos adversos por los sujetos que habitan lugares alejados de los espacios de frecuentación cotidiana, promueve la aparición de diversas barreras para aquellos que forman parte de un segmento de la población con necesidades económicas y diferencias culturales relevantes, generando la aparición de múltiples desigualdades. Por consiguiente, resulta altamente necesario considerar los significados, sentidos, estrategias y tácticas (Lazo y Contreras, 2008; Jirón y Mancilla, 2013) que despliegan los sujetos tanto en los espacios públicos y privados (Soto, 2009) como en las dinámicas de movilidad cotidiana (Gutiérrez, 2012).

## **METODOLOGIA: MOVILIDADES PRECARIAS EN DOS LOCALIDADES DE LA ARAUCANÍA**

Para ahondar en las experiencias cotidianas de los sujetos de estudio, se planteó la investigación desde un enfoque cualitativo. Con el objetivo de presentar las experiencias de movilidad de habitantes de lugares no metropolitanos, se optó por analizar las experiencias de viaje desarrolladas por sujetos que residen en dos localidades rurales de la región.

Los casos<sup>7</sup> de habitantes de P.U.A. y Quillén son tratados indistintamente, puesto que en términos generales presentan problemáticas similares respecto a factores que inciden en las experiencias de movilidad como utilización de medios de transporte, actividades cotidianas, acceso a servicios, expectativas de vida, organización de viajes, etc.

El procedimiento de acercamiento con los sujetos de estudio se basó en el método tricausal<sup>8</sup> (Gutiérrez y Minuto, 2007), el cual se caracteriza por estudiar lugares que presentan algún grado de vulnerabilidad en el que se combinan tres tipos de delimitaciones, a saber: viaje, grupo social y territorio. Para los objetivos de la presente investigación, donde la vulnerabilidad queda reflejada en sujetos que perciben bajos ingresos y habitan territorios rurales, cada una de las delimitaciones queda reflejada de la siguiente manera:

- Tipos de viaje: trabajo, estudio, vida doméstica y recreativa. Cada uno de los viajes no es excluyente entre sí, más aún, cuando un viaje contiene más de un objetivo que, por ejemplo, no sólo incluirá trabajar sino que además de trabajar el sujeto posiblemente irá al supermercado, a la universidad, etc. El viaje en sí contiene diversas motivaciones, por ende, experiencias múltiples.
- Grupos sociales: el rango etario de los sujetos entrevistados oscila entre 18 y 47. Dentro de los sujetos destacan principalmente trabajadores, estudiantes y dueñas de casa. Tal

---

<sup>7</sup> Los nombres reales de las personas fueron cambiados con el objetivo de conservar el anonimato.

<sup>8</sup> Para los autores es el *modelo de movilidad vulnerable*.

como sucede con los tipos de viaje, las prácticas que realizan los grupos sociales no son excluyentes.

- Tipo de territorio: rural. Los habitantes de P.U.A. y Quillén residen en un lugar eminentemente rural, debido a factores como baja densidad poblacional, escasa infraestructura y reducida oferta de servicios.

Las localidades seleccionadas representan diversas experiencias de movilidad a partir de factores comunes como deficiente comunicación con el resto de la región, carencia de medios de transporte y viajes cotidianos a la ciudad. A partir de experiencias con características etnográficas, donde se visitó los lugares y se acompañó a los viajeros en algunos desplazamientos, la principal técnica de investigación utilizada fue la entrevista en profundidad (diez entrevistas realizadas), que tuvo por objetivo indagar en cuatro temáticas: vida cotidiana, movilidad, acceso y entorno. Los participantes contactados debían realizar actividades productivas fuera de la localidad de residencia, vivir en P.U.A. o Quillén hace al menos un año y utilizar diversos medios de transporte públicos cotidianamente.

## **HALLAZGOS**

### *Vivir sin gran cantidad de servicios*

Como primer resultado de experiencias de movilidad asociadas a la vida cotidiana alejada de los espacios de frecuentación, donde lo público y lo privado dialogan disruptivamente, se encuentra la carencia de diversos servicios.

Trabajadores y estudiantes de ambas localidades presentan recurrentes viajes a la ciudad. Francisca tiene 25 años, junto con ser madre, trabajadora y dueña de casa, también es viajera cotidiana. De P.U.A. viaja a Victoria para trabajar como administrativa de una empresa. Dentro de las principales problemáticas que identifica en su vida cotidiana, destaca:

Yo siempre hago la diferencia entre yo y mi familia al momento de pensar los viajes. Yo igual me las puedo rebuscar, te acostumbrai ¿pero mi hijo chico? Es más difícil. Entró al

colegio, entonces ahí la cuestión cambia. Como acá [P.U.A.] no hay casi nada, obvio que tienes que pensar en otra ciudad para llegar a lo que tú querís, entonces mi marido propuso comprar un auto para hacer la cuestión más fácil, es un proyecto que tenemos [...] Tenís que adaptarte si no estás perdida.

Las diferencias entre los sujetos, dependiendo del ciclo vital por el cual atraviesen, genera que niños y ancianos de la ruralidad se vean altamente perjudicados al momento de acceder a servicios educativos, centros de salud o espacios de recreación. Francisca, considera que los adultos del lugar donde vive pueden crear estrategias que permitan una movilidad relativamente segura y eficaz, no obstante, para los niños y ancianos factores climáticos, largas distancias y lugares inseguros, impiden que logren desarrollar estrategias de movilidad de la misma manera que un adulto de edad media. Al respecto, Jorge, trabajador de 39 años que reside en Quillén, sostiene:

Mi señora se encarga de ir al hospital a dejar a mi suegra o al colegio a los niños. Acá hay que ir a la carretera a buscar bus. Imagínate, con el frío, la lluvia, cuando no sale el sol. Es complicado para mi familia [...] yo soy hombre viejo y sé cómo moverme, pero el resto tiene que andar con más cuidado, aunque todos acá nos conozcamos uno nunca sabe, de repente andan afuerinos.

Por otro lado, servicios básicos que no son encontrados en el lugar de residencia obliga a que los habitantes de ambas localidades deban salir a buscar los productos deseados a otras ciudades, ello conlleva a que en algunas ocasiones se generen movilidades grupales. Como ejemplo, Javiera y sus amigas planifican viajes para realizar compras o trámites en compañía de sus hijos, ya que en sus casas no hay quién cuide de ellos. Son viajes que involucran diversos trámites y que en algunas ocasiones encuentran origen en el acuerdo mutuo. Se trata de viajar en compañía de vecinas que por motivos similares se trasladan a la ciudad a hacer compras, realizar trámites en la municipalidad o visitas a familiares o amigos. Al respecto Javiera, de 31 años, comenta:

Hay veces donde se da así nomás, por ejemplo, cuando la municipalidad nos cita, y otras veces donde nosotras nos juntamos para ir a hacer compras o paseos en grupo [...] Nos conocemos todos acá, entonces se nos hace más fácil esperar el tren juntas y partir el viaje en grupo.

La movilidad grupal resulta sumamente necesaria para organizar las actividades que se desarrollarán el día programado para viajar. La compañía, el resguardo y la seguridad permiten que el grupo de mujeres, ya sea de manera casual o planificada, desarrolle las actividades en conjunto, donde la ayuda mutua permite que el resguardo del grupo cobre alta relevancia. Como las localidades son pequeñas, en algunas ocasiones se encuentran a la misma hora aguardando el bus o el ferrocarril que las trasladará a la ciudad. Cuando se encuentran en el paradero o en el camino acuerdan viajar juntas.

### *Salir de la localidad para desarrollar las actividades cotidianas*

Como segundo resultado de experiencias de movilidad asociadas a la cotidianidad, se encuentran las actividades y la organización de la rutina desarrolladas en función del lugar de residencia. Debido a que los participantes se encuentran distantes de los lugares que frecuentan, organizar el viaje se torna fundamental, es por ello que al explorar sus rutinas cotidianas se constató la existencia de diversas formas de afrontar el viaje.

Dentro de las principales actividades que realizan, destacan las ligadas al trabajo y la educación. Como las dos localidades no ofrecen una amplia oferta en actividades de este tipo, salir se torna una necesidad de primer orden. Para ellos, las ciudades que mayor demanda de viajes presentan son Temuco, Victoria y Perquenco.

Miguel, obrero de 31 años que vive en Quillén junto a su padre, cotidianamente viaja a Temuco con el objetivo de asistir al trabajo, donde actualmente está construyendo un edificio para una empresa. Para él, viajar ha sido parte de su experiencia vital, con anterioridad lo hizo a temprana edad para asistir a la escuela, posteriormente para iniciarse en el mundo laboral. En la actualidad, viajar forma parte de su cotidianidad. Para

Miguel, salir de Quillén representa una necesidad de todos los habitantes, al respecto afirma:

Los jóvenes son los que más viajan. Si tú te fijas aquí no hay mucha juventud porque todos se van para la ciudad. Entonces de los pocos que habremos acá la mayoría son viejitos. Es que este pueblito están medio muriéndose [...] ¡Si de repente hasta el pan tienes que traerlo! Cuando uno sale de acá va pensando siempre en qué falta para traer.

Caso similar es el de Ana, habitante de P.U.A. de 47 años. Ana atiende uno de los pocos locales comerciales de la localidad y, si bien trabaja en el lugar que habita, para acceder a la mercadería permanentemente debe viajar a Victoria, pues allí consigue los abarrotes que dan sustento a su negocio. Para Ana, salir es una actividad constitutiva de los habitantes de P.U.A., al respecto comenta: “para nosotros salir de acá es como un deber. Para ir al médico, a la municipalidad para hacer trámites, mis parientes para trabajar, mis vecinos, todos viajamos, y cómo todos viajamos todos sabemos que estamos medio aislados”. Ana identifica dos problemáticas constitutivas de los habitantes de P.U.A. Por un lado, el salir se torna una actividad vital para acceder a diversos lugares públicos visibilizados socialmente, generando que los espacios de vida sean múltiples y se organicen interconectando diversas ciudades. Por otro lado, el aislamiento se refleja en las escasas vías de interconexión que tienen con el resto de la región.

P.U.A. se encuentra medianamente cercano a la carretera (cuatro o cinco kilómetros). No obstante, los medios de transporte público generalmente no circulan por el interior de la localidad (salvo el ferrocarril), lo cual genera que deban desplegar diversas estrategias de movilidad para garantizar el acceso a los lugares de tránsito cotidiano. Como muestra de ello, Jorge, estudiante de 18 años, todas las mañanas debe viajar a Victoria con el objetivo de asistir al liceo. Jorge vive en las cercanías de la estación ferroviaria de P.U.A. pero como el ferrocarril pasa con dirección a Victoria a eso de las 10:40 am, Jorge debe caminar hacia la carretera y ahí aguardar un microbús intercomunal que lo lleve hasta Victoria, al respecto sostiene:

Para llegar al colegio a varios [estudiantes] nos pasa lo mismo. Como somos casi siempre los mismos ya nos *cachamos*<sup>9</sup> y entonces vamos *echando la talla*<sup>10</sup> en el viaje [...] siempre ha sido lo mismo, uno para surgir tiene que salir de acá y estudiar en otros lados. Hay algunos que se van con sus papás en auto pero yo tengo que irme en bus y esperar a que alguno me pare.

Las opciones de progreso en relación a sus objetivos de vida son identificadas fuera de la localidad donde residen, aspecto que en algunas ocasiones fuerza diversas movilidades. En tal sentido, Andrés y Loreto, ambos de 18 años y habitantes de P.U.A y Quillén respectivamente, han egresado de la enseñanza media y se encuentran en una etapa decisiva de sus vidas. Las opciones básicamente se reducen a dos: estudiar y/o trabajar. Para ambos, ninguna de las opciones consideradas se encuentra en sus localidades de residencia, por ende, salir se torna fundamental para concretar sus objetivos de vida.

Andrés, aficionado a la cultura hip-hop, visualiza Temuco como una ciudad que le permitirá continuar estudios superiores y progresar en artes como la música y la pintura. Andrés reconoce un fuerte arraigo con P.U.A., no obstante, afirma: “sé que en P.U.A. no voy a poder desarrollarme en la música, el otro año me quiero ir a vivir a Temuco porque allá voy a poder estudiar y aprender más de música pero siempre pienso volver a ver a mi mamá a P.U.A. y, quién sabe, más adelante trabajar acá”. Loreto, por el momento no puede estudiar ya que para su familia aumentar los ingresos resulta una necesidad de primer orden. Dentro de las opciones para buscar empleo, Loreto considera ciudades como Victoria, Perquenco o Lautaro, relegando a Quillén debido a que cree que no logrará encontrar nada allí, comenta:

Yo salí del liceo y sabía que tenía que trabajar ¿pero dónde? Acá (Quillén) *nica*, así que me tengo que poner a buscar en otra ciudad nomás que me permita viajar todos los días porque tampoco me da para irme de acá y pensar en pagar pensión o arriendo [...] quiero juntar plata para poder estudiar veterinaria, siempre he querido eso.

---

<sup>9</sup> Conocemos

<sup>10</sup> Riendo

## DISCUSIÓN DE HALLAZGOS

El desarrollo de las habitantes de ambas localidades está condicionado por las posibilidades de inserción en lugares que no se encuentran necesariamente en el habitar próximo, haciendo del espacio público un espacio indispensable (Salcedo, 2002; Delgado, 2007; Soto, 2009), por ende, las experiencias de vida evocan otros lugares que entregan opciones inalcanzables desde su lugar de residencia. El viaje se torna un espacio de vida fundamental, una necesidad para desarrollar su vida cotidiana y aumentar sus opciones de participación social.

Vivir distante de los espacios de frecuentación cotidiana resulta altamente revelador respecto a las experiencias de viaje (Demoraes et al., 2016; Carman; Vieira y Segura, 2013). Junto con lo anterior, la vida alejada de las comodidades de la ciudad provoca la emergencia de realidades sociales precarias ancladas en la vida rural. Las vidas cotidianas de los habitantes de las localidades de P.U.A. y Quillén, constituyen casos ejemplificadores respecto a las rutas de viaje, el acceso a diversas actividades y la emergencia de múltiples significados (Lazo y Contreras, 2008).

La movilidad intercomunal resulta una acción constitutiva de la vida cotidiana para los habitantes de ambas localidades que, al residir en un entorno con evidentes carencias respecto al desarrollo productivo individual y colectivo, generan diversas estrategias para sopesar las insuficiencias existentes a nivel de infraestructura y organización social. La movilidad de los habitantes de Quillén y P.U.A., al incluir estrategias colectivas en transporte público, migración forzada a la ciudad para desarrollar principalmente actividades laborales y educativas, y construcción de vida cotidiana sin acceso inmediato a servicios básicos, se distancia de movیلidades practicadas por habitantes de ciudades intermedias o grandes. Los matices, como se vio en la sección anterior, están supeditados a las diversas carencias y barreras que asoman en sus rutinas cotidianas.

Respecto a las estrategias colectivas, resulta revelador de experiencias de organización el ejercicio que desarrollan algunas madres en compañía de sus hijos para acudir a la ciudad. Como se evidenció en las páginas anteriores, la necesidad conlleva a que desplieguen



movilidades grupales que garantizan el cuidado y la compañía, favoreciendo así el cumplimiento de las actividades propuestas. Factores como solidaridad, conocimiento de las personas que habitan el lugar de residencia y objetivos mancomunados, permiten que las estrategias de viaje no excluyan del todo a sujetos con movilidades reducidas y vulnerables. La movilidad en contextos rurales precarios permite la aparición de movilidades colectivas, las cuales son avaladas por factores emocionales que favorecen el bien común por sobre intereses individuales.

El viaje se desarrolla en compañía, permitiendo que el cuidado de los menores sea alternado y comunitario, ello permite que las compras, trámites y actividades puedan desarrollarse sin contar con los servicios remunerados de un tercero.

En relación a la migración forzada por motivos de realización personal, donde el contexto nacional ha permitido introducir pequeñas reformas educacionales que incluyen a los sectores menos favorecidos (por ejemplo, la gratuidad universitaria), se pesquisó que una parte de la juventud que reside en ambas localidades se ve en la obligación de emigrar a la ciudad con el objetivo de enrolarse en la educación superior.

Aunque no todos los estudiantes se radican en Temuco o Victoria, los casos estudiados refieren a la búsqueda de nuevos objetivos de vida que asoman a medida que transcurre el tiempo, los cuales representan actividades que escapan de lo netamente educativo y se encuentran en la adquisición de un estilo de vida ciudadano. Los espacios de recreación, como demanda constitutiva de la juventud, al no encontrarse en el lugar de residencia, generan la necesidad de salir de la localidad, provocando la emergencia del divertimento como una nueva necesidad que no está necesariamente en la tranquilidad que ofrece el entorno próximo.

Vivir sin los servicios que para una gran mayoría son naturalizados como supermercados, bibliotecas, hospitales, terminales de buses, centros comerciales o escuelas, resulta un factor constitutivo de la matriz cotidiana de los habitantes de P.U.A. y Quillén, quienes a pesar de residir a escasos kilómetros de los servicios nombrados, ven cómo la carencia de transporte público permanente obliga a que deban organizar cada una de las salidas. A pesar de lo mencionado, han desarrollado diversas estrategias para sopesar la escasa conectividad, dejando abierta la interrogante respecto a cómo la vida en la ruralidad obliga a generar estrategias de movilidad, las

cuales en gran cantidad de ocasiones no son consideradas al momento de diseñar la planificación territorial.

Los casos estudiados, son ejemplo de movilidades solidarias a partir de tácticas colectivas, generado la superación de las barreras de accesibilidad mediante estrategias que se sobreponen a las adversidades temporales y espaciales encontradas en ambas localidades.

## CONCLUSIONES

Explorar las movilidades de habitantes de la ruralidad permite, entre muchos otros análisis posibles, develar la existencia de diversas precariedades que a su vez evidencian múltiples barreras asumidas por los sujetos en la vida cotidiana. Estar consciente de la falta de servicios pero sopesar la necesidad a través de la generación de estrategias de conectividad, es una realidad social experimentada por cientos de miles de personas a nivel nacional.

La presente investigación, como una muestra ínfima movilidades precarias e interurbanas, pretendió entregar una mirada más en lo que respecta a la cotidianidad de los habitantes de la ruralidad en La Araucanía, con necesidades y obligaciones particulares en lo que respecta a cómo salir de casa para acceder a los servicios que ofrece la ciudad.

La movilidad cotidiana se torna fundamental para evidenciar problemáticas que responden a una sociedad que promueve múltiples desigualdades sociales, por tanto los viajes cotidianos se tornan un relevante medio para analizar dimensiones como calidad de vida, barreras de accesibilidad y espacios de participación.

## BIBLIOGRAFÍA

- Avellaneda, P. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 28 (2): 9-35.
- Carman, M.; Vieira da Cunha, N.; Segura, R. (eds.) (2013). *Segregación y diferencia en la ciudad*. Quito: Flacso.

- CENSO (2002). Censo de Población y Vivienda. Disponible desde Internet en: <<http://www.ine.cl/estadisticas/censos/censos-de-poblacion-y-vivienda>>
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- Demoraes, F.; Contreras, Y.; Piron, M. (2016). "Localización residencial, posición socioeconómica, ciclo de vida y espacios de movilidad cotidiana en Santiago de Chile". *Transporte y Territorio*, 15: 274-301.
- García-Canclini, N. (1996). "Público-privado: la ciudad desdibujada". *Alteridades*, 6 (11): 5-10.
- Gutiérrez, A. (2012). "¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte". *Bitácora*, 2: 61-74.
- Gutiérrez, A.; Minuto, D. (2007). Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable. XIV CLAPTU. Transporte y Exclusión social, 366. Rio de Janeiro.
- Habermas, J. (1990). *Historia y critica de la opinión pública*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Jirón, P.; Lange, C.; Bertrand, M. (2010). "Exclusión y desigualdad espacial. Retrato desde la movilidad cotidiana". *Invi*, 68: 15-57.
- Jirón, P.; Mancilla, P. (2013). "Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile". *Revista de Geografía Norte Grande*, 56: 53-74.
- Lazo, A. y Conteras, Y. (2008). Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile. Disponible desde Internet en: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egall2/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/01.pdf>>
- Ramírez, P. (2015). "Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México". *Revista Mexicana de Sociología*, 77 (1): 7-36.
- Riquelme, H. (2016). "Movilidad cotidiana: entre la producción y reproducción social. Una exploración a las prácticas de

- desplazamiento de dos mujeres en Temuco”. *Pilquen Ciencias Sociales*, 19(4): 14-31.
- Salazar-Burrows, A.; Ugarte, C.; Osses, P. (2014). “Exclusión social asociada al transporte y su relación con la distribución de la densidad de población en la provincia de Melipilla, Región Metropolitana de Santiago de Chile”. *Revista de Geografía Norte Grande*, (59), 145-164.
- Salcedo, R. (2002). “El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno”. *Revista EURE*, 28(84): 5-19.
- Soja, E. (1996). *The third space: journeys to L.A. and other real-and imagined places*. Oxford: Blackwell.
- Soto, P. (2009). “Lo público y lo privado en la ciudad”. *Casa del Tiempo*, 17: 4-58.
- Urry, J. (2002). “Mobility and proximity”. *Sociology*, 36 (2): 255–274.
- Valdés, H. (1990). *Victoria: tierra histórica del Mariluán*. Santiago de Chile: Universitaria.
- Verniory, G. (2005). *Diez años en Araucanía 1889-1899*. Santiago de Chile: Pehuén.