Transporte Público en zonas aisladas de la Región de Valparaíso, Chile

Los beneficios en los habitantes de localidades de Cabildo y San Antonio

Edith Alejandra Guerra López

Escuela de Arquitectura y Diseño, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

Director de Tesis Sr. David Luza Cornejo

Tesis para optar al grado de Magister

en Arquitectura y Diseño mención

Ciudad y Territorio

Valparaíso - Chile

2018

Agradecimientos

Agradezco a la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso por haberme recibido, enseñado, abrirme los ojos y entregarme nuevas herramientas; a mi familia que siempre me ha apoyado; a Carmen Gloria por su paciencia, dedicación y ayuda para escribir esta tesis; a mi hija por su paciencia cuando aún estando presente he sido ausencia y, a mi compañero de vida que me insta día a día a seguir creciendo.

Abstract

The following research called “Public Transport in isolated areas of Chile’s Valparaiso region: the benefits of Cabildo and San Antonio isolated areas inhabitants” (Transporte Público en zonas aisladas de la Región de Valparaíso, Chile: los beneficios en los habitantes de localidades aisladas de Cabildo y San Antonio) sought to identify changes in the mobility and habits of people being benefited from a public transportation system subsidized by the State of Chile. Historically, these places did not have an important regulated public transportation system to have access to their respective urban areas and accordingly they had to wait for longer times before having the appropriate transport to those urban centers. Therefore, it resulted to be very interesting to identify improvements in life quality or to know if they had modified their habits after the transportation system arrived and for that had ready access to it. It was used the ethnographic method for getting the interviews performed in an accompanying mode and an observation of the service as a transport user during a month-based period of study in both places. Having identified that a transportation system does not necessarily change the mobility habits having to think about the rurality from the city it is not the same than thinking about it from there itself. A transportation system does not only provide physical closeness but also provides independence for the people as well as the strengthening of the family bonds. As a projection mode, ethnography like a measuring tool could be applied to a higher work, this is to say, it could include the whole national territory. It could allow producing comparisons and generalizing which the real uses and habits are starting from the point of view of having a transportation system.

Keywords: public transportation, state subsidy, isolated areas, rurality, mobility.

Resumen

La siguiente investigación denominada “Transporte Público en zonas aisladas de la Región de Valparaíso, Chile: Los beneficios en los habitantes de localidades aisladas de Cabildo y San Antonio” buscó identificar cambios en la movilidad y costumbres en las personas que sean beneficiarias de un sistema de transporte público subsidiado por el Estado de Chile. Estas localidades históricamente no contaban con transporte público regulado para poder acceder a sus respectivos centros urbanos y en consecuencia sus habitantes, previo a la llegada de un sistema de transporte, debían esperar largos períodos de tiempo. Por lo tanto, resultó interesante identificar mejoras en la calidad de vida o bien saber si habrán modificado sus costumbres una vez llegado el transporte público, para lo que se utilizó el método etnográfico, para la realización de entrevistas a modo de acompañante y a la observación del servicio como un usuario más de éste, durante un período de un mes de estudio en terreno en ambas comunas. Llegando a identificar que un sistema de transporte no cambia necesariamente las costumbres de movilidad, pensar en la ruralidad desde la ciudad, no es lo mismo que pensar en la ruralidad desde ella.

Un sistema de transporte no sólo brinda un acercamiento, también brinda una independencia para las personas al igual que fortalecimiento de lazos familiares.

A modo de proyección, la etnografía como herramienta de medición podría aplicarse a un trabajo mayor, es decir, abarcar incluso todo el territorio nacional. Lo que permitiría generar comparaciones y generalizar cuales son los usos y costumbres reales a partir de un sistema de transporte.

Palabras claves: transporte público, subsidio estatal, zonas aisladas, ruralidad, movilidad.

Índice

Agradecimientos 2

Abstract 3

Resumen 4

Introducción 8

Capítulo 1: Planteamiento del problema 17

1.1 Antecedentes del Problema 17

1.2 Planteamiento del Problema 20

1.3 Hipótesis de la Investigación 27

1.4 Preguntas de Investigación 27

1.5 Objetivos de la Investigación 27

1.5.1 Objetivo General 28

1.5.2 Objetivos Específicos 28

1.6 Justificación del Estudio 29

Capítulo II: Marco Conceptual 30

2.1 Conectividad, accesibilidad y movilidad 30

2.1.1 Servicios de transporte público implementados por el Estado de Chile en localidades aisladas 31

2.1.2 Servicios de transporte público implementados en las localidades aisladas de la Quinta Región 34

2.1.2.1 Transporte Público en localidades aisladas de la comuna de Cabildo: La Mora, Las Puertas, El Guayacán 36

2.1.2.2. Transporte Público en localidades aisladas de la comuna de San Antonio: Cuncumén, Valle Arriba, Valle Abajo, La Floresta, El Asilo 41

2.2 El Transporte y la Etnografía 44

Capítulo III: Metodología de la Investigación 46

3.1 Diseño de la Investigación /tipo de estudio 46

3.1.1 Escenario de recolección de datos en Cabildo y San Antonio 48

3.1.2 Población y muestra 51

3.1.3 Instrumentos de Recolección de Datos 55

3.1.3.1 Estructura del instrumento: Encuesta y Entrevista 55

3.2 Plan de Análisis de Datos 58

Capítulo IV Presentación de Resultados 62

4.1 Análisis de encuestas y entrevistas 62

4.1.1.Aspectos Generales: Identificación socio territorial del grupo encuestado 63

4.1.2 Aspectos Específicos: pertenencia y arraigo territorial 65

4.1.3 Análisis Etnográfico 66

Capítulo V: Conclusiones Recomendaciones 69

Capítulo VI: Recomendaciones 73

Referencias Bibliográficas 74

ANEXOS 83

Anexo Nº1: Registro de datos de viajeros desde San Antonio a El Asilo 83

Anexo Nº2: Registro de datos de viajeros desde Cabildo a El Guayacán. 84

Anexo Nº3:Pauta de preguntas para entrevistas semi estructuradas. 85

Anexo Nº4: Solicitud de Estadísticas de Pasajeros a la Subsecretaría de Transporte. 85

Anexo Nº5: Solicitud de Estudio que Asigna Grados de Aislamiento a la Subsecretaría de Transporte. 88

Anexo Nº 6: Entrevistas a los pasajeros del servicio subsidiado San Antonio-El Asilo 90

Anexo Nº 7: Entrevistas a los pasajeros del servicio subsidiado Cabildo-El Guayacán 100

Anexo Nº8 Carta Gantt, plan de trabajo de la investigación etnográfico. 103

Introducción

El transporte público en Chile fue definido como: “los servicios de transporte nacional de pasajeros, colectivo o individual, público y remunerado, que se efectúe con vehículos motorizados por calles, caminos y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público de todo el territorio de la República” el año 1992 por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones al igual que los servicios rurales, los define como “aquellos que sin superar los 200 km. de recorrido, exceden el radio urbano (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 1992). Todo lo anterior según lo indica el Decreto Supremo 212 del año 1992 es el marco legal para aquellas empresas que tengan el interés en implementar un servicio de transporte público remunerado como una unidad de negocio rentable.

Esta condición se ha mantenido desde la creación del Decreto, situación que ha llevado a mantener el monopolio de las empresas que operan en los sectores rurales dado que las mismas empresas fijan las tarifas a cobrar al igual que la frecuencia. Esta última afecta de manera considerable a los habitantes que viven al final de los recorridos, dado que muchas veces el servicio no se cumple, aún cuando al momento de fiscalizar por la autoridad dicho servicio cumple porque, se fiscaliza a la salida del terminal y no al final o en algún punto medio del recorrido, medida que debiese ser cambiada debido al vicio que esto provoca por parte de las empresas prestadoras del servicio. Y, a medida que las distancias crecen la situación de transporte de pasajeros empeora. Entonces, ¿qué sucede con aquellas localidades que se encuentran fuera del radio urbano y cuyos caminos se encuentran en mal estado?, o en aquellas

localidades de baja densidad poblacional y no son sinónimo de alta rentabilidad para una empresa de transportes, ¿cómo se trasladan?

Es entonces que a partir de la creación de un subsidio al transporte público mayor en la Región Metropolitana se define también un subsidio a los servicios que operan en aquellos lugares en que el transporte público es significativamente menor al resto del país (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, 2009) en particular para las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé. Con el objetivo de superar la situación de aislamiento de localidades del país que no cuentan con servicios regulares de transporte debido a la baja demanda y precario desarrollo económico.

En dichos casos, el Estado estaría asumiendo la responsabilidad de asegurar la accesibilidad de los habitantes de tales localidades hacia otros lugares con equipamiento y servicios de abastecimiento permitiendo una mayor integración territorial y económica (Solorza Estevez, 1998). Sin embargo, el año 2013 los subsidios a zonas aisladas se replican al resto del país (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, 2013), donde también se encuentran localidades aisladas definidas a partir de los tiempos de acceso estimado a cada servicio, utilizando la información de existencia de servicios en cada localidad y los tiempos de viaje estimados en cada arco de la red. Así, por ejemplo, para el servicio de Instituto de Previsión Social (INP), se estiman los tiempos de viaje desde cada localidad a la localidad más cercana que cuente con un servicio de INP y, es dentro de este análisis que se plasmarán los impactos y/o beneficios que han tenido los habitantes de las localidades beneficiadas a lo largo del país que cuentan un alto grado de aislamiento (GEOINFO, 2010).

Es necesario hacer un distingo entre movilidad y transporte, entendiendo que la movilidad es asociada como vehículos y personas fluyen por las distintas opciones que brindan las infraestructuras de transporte urbano, tiene mucho más trasfondo e involucra el estudio de la forma como nuestras ciudades se han ido materializando en el tiempo (Lopez F, Nieto, & Arias, 2010). El concepto de la movilidad, por lo tanto, se refiere también a la provisión de servicios que resuelvan eficientemente las distintas necesidades de transporte de cada segmento de la población de una forma digna, oportuna, confiable, eficiente, segura y sostenible (CEPAL, 2018). En resumen la movilidad no sólo es un concepto asociado al transporte de personas, también a la carga y en distintos modos de transporte: marítimo, carretero, ferroviario y aéreo.

La movilidad es la gran influencia que tiene en la vida cotidiana de las personas, puesto que sus vidas no se detienen al moverse (Jiron & Iturra, 2011). “Transporte” se definiría como lo ofertado por individuos o empresas (pequeñas, medianas o grandes) usando varios tipos de vehículos (Castillo, Mardones, & Vila, 2018). Y, el concepto de conectividad podría entenderse como “una cualidad que surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre objetos y funciones que se interrelacionan. Así, la representación física del concepto abstracto de conectividad es el de una estructura que está conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio” (p.10) (Figueroa. O, Rozas. P, 2005).O bien, la movilidad podría ser definida también como la “capacidad de colocar bienes, servicios, información y personas en los espacios requeridos, de acuerdo a las demandas de los distintos ámbitos de impacto de interés” (p.12) (Figueroa. O, Rozas. P, 2005).

En el caso de esta investigación, se estudia la conectividad a través de servicios de transporte que conectan localidades rurales con los centros urbanos, y si bien a los servicios de conectividad se encuentran a lo largo de todo el territorio nacional, para el caso de esta investigación se tomó como ejemplo las comunas de Cabildo y San Antonio, Región de Valparaíso, comunas que fueron beneficiadas con el "Programa de Apoyo al Transporte Regional" desarrollado por la División de Transporte Público Nacional, área dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las dos comunas mencionadas anteriormente contaban con localidades con alto grados de aislamiento según los siguientes parámetros: acceso a centros de educación básica y media, acceso a centros de salud, acceso a centros financieros, acceso a mercados, oficinas administrativas y lugares de trabajo, que determinó el estudio de GEOINFO el año 2010.

Si bien, en la Región de Valparaíso la población se concentra en un 91% en áreas urbanas, hay un 9% que se encuentra en localidades rurales (Instituto Nacional de Estadísticas-Chile, 2017) y es en ésta área donde esta investigación busca mostrar los impactos no medibles, es decir: aproximaciones a actividades de ocio, el recibimiento de familiares con mayor frecuencia, nuevas oportunidades de negocio para aquellos que son productores de algún producto, etc. El espacio rural ha cambiado con el correr de los años, surgiendo así la nueva ruralidad este concepto ubica aspectos de cambio fundamental en el territorio rural: encadenamientos urbano-rurales, el empleo rural no agrícola, los pueblos como centro de servicio , el papel activo de las comunidades y organizaciones sociales y la diversidad ecológica – cultural como patrimonio (Baños, 2013).

El estudio de la nueva ruralidad presenta enfoques diversos según la disciplina de observación (Salazar, Diaz, Osses, & Foster, 2014), siendo interesante la idea de estudiar la ruralidad a partir de la implementación de un servicio de transporte público. En los sectores rurales, los desplazamientos se ven limitados por el tiempo y el costo económico o físico que esto implica. La mayoría tiene como destino común los principales centros urbanos en razón de la disponibilidad de los bienes y servicios que no se encuentran en el entorno cercano de estas localidades (Salazar-Burrows, Ugarte, & Osses, 2014). Por este motivo el transporte, ya sea público o privado, adquiere un rol fundamental al servir de conexión entre los sectores residenciales y los centros de servicios, principalmente en el contexto de nuevas oportunidades laborales y de acceso a servicios básicos, como establecimientos de salud y comercio entre otros (Salazar-Burrows, Ugarte, & Osses, 2014).

Una de las transformaciones más significativas que se relacionan con la nueva ruralidad, es el aumento en la diversidad de la ocupación de la población que habita las zonas rurales y periurbanas. La diversidad se expresa en que la población de estas zonas ya no depende exclusivamente de las actividades agropecuarias primarias, sino del aumento en la industrialización y generación de nuevos tipos de empleo e ingreso (Salazar, Diaz, Osses, & Foster, 2014). Esto último se registró en una nota de prensa el año 2014 constatando que al mantenerse la sequía en dos dígitos, los habitantes habían dejado sus pueblos para buscar trabajo en las grandes ciudades mineras del norte del país (Gonzalez & Astudillo, 2014).

Lo anterior considerando que la Provincia de Petorca, donde se encuentra la comuna de Cabildo y la comuna del mismo nombre viven una sequía que ya en el año 2014 se registraban 7 años de escasez hídrica, con una déficit de precipitaciones de un 60% lo que impacta en la

disminución del empleo en las actividades agrícolas y ganaderas (Informe Misión de Observación, Provincia de Petorca, 2014), situación que se ha prolongado hasta el año 2018 (Ministerio de Obras Públicas, 2018). En el caso de San Antonio los habitantes de sus localidades aisladas preferían concurrir a la Región Metropolitana para abastecerse, dada la lejanía con su centro urbano, situación que resulta a lo menos extraña y aún más injusta. Un ejemplo de ello es que si bien están cerca del Hospital de Melipilla, no se les permite atenderse en dicho centro asistencial dado que no pertenecen a la comuna, según lo relatado por algunos habitantes de la localidad de Cuncumén.

¿Que habrá sucedido entonces con los habitantes beneficiados con la implementación de un servicio de transporte público? ¿habrán modificado sus costumbres de movilidad territorial a partir del usos de un sistema de transporte?

Esta investigación, también busca identificar el o los impactos territoriales que han tenido los servicios de transporte público en las localidades aisladas de las comunas de Cabildo y San Antonio en particular a los usuarios de los servicios de conectividad subsidiados, a través de un instrumento de medición que logre captar las percepciones del viaje y los nuevos alcances de los viajes a los que ya han accedido, también se busca aportar conocimiento en otras dimensiones que suceden en torno al transporte intentando analizar y comprender aquellos factores que emergen a nivel de comunidad local frente a la implementación de un medio de transporte a través de un instrumento que logre describir cómo experimentaron los usuarios el proceso de implementación del transporte regulado; identificar y analizar los atributos que le entregan los usuarios al transporte y comprender las implicancias que ha tenido en las costumbres de viaje de los usuarios del transporte. El instrumento, basado en un punto de vista etnográfico, en particular

buscando incorporar a través de los relatos de los pasajeros parámetros distintos a los que ya se han medido con anterioridad. Desde que se iniciaron los servicios subsidiados estos han debido cumplir las bases de licitación. A modo de ejemplo un servicio de zona aislada que asiste a los habitantes de Melinka, Raúl Marín Balmaceda, Santo Domingo, entre otras, de acuerdo a las bases debe brindar seguridad, estabilidad, regularidad y comodidad a todos sus usuarios (Solorza Estevez, 1998).

Entre las técnicas etnográficas se encuentran la observación y notas de campo y grabaciones de testimonio como apoyo, su finalidad es captar los procesos sociales en su integridad; en función del sentido común sobre lo que es relevante para los problemas planteados (Guber, 2011). Lo anterior considerando que las mediciones hechas a otros servicios que están operando en otras regiones del país son basadas en encuestas de satisfacción, así lo constata el estudio "Análisis de la calidad de los servicios que reciben subsidio al transporte en zonas aisladas" (2010) desarrollado por "Límite Ingeniería S.A" a solicitud de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En particular en las regiones X, XI y XII, midiendo fundamentalmente aspectos como: puntualidad, comodidad, precio y frecuencia de los servicios que están operando, desconociendo así que un medio de transporte ya sea público o privado puede tener impactos en las costumbres de los habitantes.

Esta tesis presenta un enfoque cualitativo que no es sólo lo contrario de lo cuantitativo. La investigación cualitativa pretende acercarse al mundo de "ahí afuera" (no en entornos de investigación especializada como los laboratorios) y entender, describir y algunas veces explicar fenómenos sociales "desde el interior" de varias maneras y una de ellas es analizar las interacciones y comunicaciones mientras se producen. Esto basado en la observación o el

registro de las prácticas de interacción y comunicación, y en el análisis de dicho material (Angrosino, 2012).

Se detecta así una opinión, formas de comportamiento de las personas ante determinados acontecimientos que se producen en el entorno. La investigación se enmarca en un estudio exploratorio con el fin de averiguar si existe o no un fenómeno como primer paso a posteriores investigaciones referidas al impacto social del transporte público subsidiado por el Estado.

Es importante también destacar un concepto conocido como la etnografía, concepto que está enfocado en vincular lo teórico con la investigación, esto beneficia los nuevos descubrimientos tanto en el trabajo de campo como en el investigador. Resaltando la toma de datos en terreno y dejando la comodidad de una oficina y las elucubraciones de un ensayo (Guber, 2011).

La investigación se divide en seis acápites principales: el primero, referido al planteamiento del problema donde se plasman: hipótesis, objetivos, antecedentes del problema y preguntas de investigación. En el segundo capítulo, se refiere el marco conceptual, en el que se exponen la conectividad, accesibilidad y transporte desde las experiencias implementadas por el Estado de Chile y otras latitudes de Latinoamericanas registradas por distintos investigadores al igual que la etnografía como concepto aplicado a la investigación de la movilidad de las personas. Y en tercer lugar, se expone la metodología, basada en entrevistas en terreno a los usuarios de los servicios de transporte público implementados y análisis de datos etnográficos obtenidos en terreno y datos entregados por el estamento estatal que administra dichos servicios que darán pie a las conclusiones o resultados a los que se busca llegar en esta investigación. El

cuarto capítulo presenta los resultados obtenidos de la investigación, obtenidos a través de entrevista, el quinto las conclusiones y el sexto las recomendaciones.

Capítulo 1: Planteamiento del problema

1.1 Antecedentes del Problema

En el año 2015, se desarrolla una licitación pública del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones a través de la División de Transporte Regional de la Quinta Región con el objetivo de implementar servicios de conectividad en la zona norte de la Quinta Región en las comunas de La Ligua, Cabildo, Petorca (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2015) y luego en San Antonio (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2016) lo anterior como una manera de prestar apoyo a los lugares aquejados por una creciente sequía, lo que significaba una merma en los puestos de trabajo realizados por muchos años en comunas dedicados en gran porcentaje a la agricultura (Jerez & Serrano, 2012).

Una de las primeras comunas en recibir el beneficio fue la Provincia de Petorca en particular en las comunas de Cabildo y Petorca y luego en San Antonio, dado que presentaba los niveles más altos de grado de aislamiento (GEOINFO, 2010). Detectándose localidades que nunca habían contado con un sistema de transporte público y un creciente cambio en el desarrollo laboral de las personas. Es decir, la fuente laboral primaria ya no sería la misma pero tampoco tenían la oportunidad de llegar o acercarse a la ciudad para acceder a nuevos puestos de trabajo. Luego de implementarse un sistema de transporte público en Petorca y Cabildo se buscó lo mismo en la comuna de San Antonio. Si bien los índices de aislamiento son distintos en términos de ruralidad en comparación con las comunas del norte de la región también había localidades que presentaban altos grados de aislamiento (GEOINFO, 2010).

El aislamiento es considerado un factor relevante en el rezago del desarrollo que presentan ciertas comunas, por lo que cualquier iniciativa destinada a mejorar el esfuerzo del Estado por avanzar en la búsqueda de mecanismos orientados a resolver y/o disminuir las disparidades en cuanto al desarrollo territorial, debe ser valorada (Arenas, Quense, & Salazar., 1999).

El transporte público en zonas rurales es importante para que sus habitantes se integren y participen del desarrollo general, y por los intercambios comerciales, sociales y culturales. Y para justificar la necesidad de una ruta de transporte es necesario determinar la demanda actual y futura del sistema, y su cubrimiento; es decir, analizar la oferta actual y la necesaria para brindar un servicio eficiente, cómodo, seguro y económico; además, otros parámetros útiles como los socioeconómicos de los usuarios, para hacer un diagnóstico adecuado (Posada, J & González C., 2010).

1.1.1 Experiencias similares en América Latina

En Guarne, localidad de Antioquia en Colombia, se aplicó una Metodología para estudio de demanda de transporte público de pasajeros de zonas rurales (2010); si bien, habían rutas cubiertas por empresas otras eran cubiertas por el mismo Municipio y con mayor carga de pasajeros en particular, los fines de semana por aspectos comerciales y durante la semana los motivos de viaje eran trabajo y estudio. Resulta relevante la detección de que algunas rutas la frecuencia no satisfacía la necesidad de los habitantes obligando a implementar un transporte irregular llamado “chivero” (vehículo tipo campero o camioneta) en el que varias personas se unen y contratan el servicio para ir a uno o varios sitios continuos a una hora deseada.

A su vez, se detectó que la demanda insatisfecha era de un 10% a un 15% de la demanda total, y es la cantidad de personas que no pueden utilizar el transporte formal y dada también la irregularidad horaria en la noche es que resulta fundamental el transporte informal. Situación similar a la vivida por los habitantes de las localidades aisladas de las comunas de Cabildo y San Antonio, quienes debían de acercarse a la ciudad a través de camiones para animales, evidenciando la precariedad del traslado y a su vez tarifas arbitrarias de alto valor y completamente fuera de mercado. Según lo informado en entrevista con el encargado de la División de Transporte Público Regional, constataron en terreno con personal de la SECPLA que los habitantes que vivían más alejados pagaban hasta 10.000 CLP el año 2014 por un tramo que, después de la implementación del servicio pagaban 1.200 CLP por el mismo tramo con la implementación de los servicios de conectividad.

Mismo caso se evidencia en las zonas rurales de Ecuador en particular en las localidades de Colta y Guamote distantes a más de dos horas de de las cabeceras cantonales y no cuentan con transporte. Las camionetas y motocicletas con cajones adaptados para llevar carga y pasajeros son los medios de transporte más comunes en las comunidades y recintos campesinos del país.

En el caso de San Antonio, los habitantes de las localidades más aisladas tenían mayor relación comercial con la Región Metropolitana que con su propia comuna, dado que les era más económico y más fácil trasladarse a otra región que a la que ellos pertenecían.

Los cantones de Colta y Guamote en en el caso de Ecuador dependen de las camionetas para movilizarse entre sus comunidades y las ciudades, para sacar sus productos agrícolas y leche a los mercados. Según el testimonio de algunos habitantes, los buses no van a las comunidades alejadas porque no obtienen las ganancias esperadas o bien el clima también es un

impedimento. En la localidad de Manabí, Ecuador, los campesinos se compraron motocicletas, a las cuales añadieron un cajón de madera en la parte trasera. Así pueden transportar sus productos a la ciudad y movilizarse con sus familias (Marquez, Espinoza, & Maisanche, 2017). Lo anteriormente expuesto replica lo sucedido en las comunas de estudio y en las comunidades aisladas rurales de Chile, por lo que el problema de estar aislados y no contar con un transporte público es un problema no sólo de Chile, también de otros países de Sud América.

Los servicios motorizados de transporte en las zonas rurales son en general más costosos que los medios equivalentes de transporte urbano e interurbano. Los principales factores que contribuyen a las diferencias de costo están relacionados con los costos operativos de los vehículos (fijos y variables), la baja demanda y un entorno operativo no competitivo (Banco Mundial, 2004)

En situaciones incluso muchos esfuerzos gubernamentales y de donantes para mejorar el transporte rural se han centrado en la ampliación de las redes de caminos, con poca atención a la sostenibilidad, a la necesidad de desarrollar movilidad en los caminos o a las necesidades y los criterios de los usuarios del transporte, especialmente los pobres rurales.

1.2 Planteamiento del Problema

Según la Comisión Asesora Presidencial de Promovilidad creada el 2014, hasta ahora el país, a través de diferentes gobiernos, no ha asumido la gravedad de los problemas de movilidad urbana y la trascendente importancia que tiene para las oportunidades y calidad de vida de las personas y familias (en especial aquellas que no disponen de medios privados para movilizarse),

y para la productividad de las ciudades. De lo anterior se desprende que si la autoridad estatal reconoce que no ha tenido una preocupación por la movilidad en las zonas urbanas, entonces ¿qué organismo o institución se preocupa por las zonas rurales? ¿Quién o quienes visualizan lo que viven aquellas personas que habitando en la zona rural deben trasladarse a diario a las zonas urbanas a sus trabajos?

"La ciudad es un espacio donde se localizan, realizan y se relacionan sistémicamente, y muchas veces de manera competitiva, múltiples actividades productivas, ya sea de recreación, estudios y familiar, todas las cuales requieren de manera imprescindible de una movilidad que se realice según medios y modos que deseablemente se desarrollen y funcionen de acuerdo a un óptimo social" (Correa, 2010).

En muchos países en desarrollo, la infraestructura de transporte rural: caminos locales, senderos, veredas, puentes, etc. frecuentemente está en malas condiciones durante el año o gran parte de él (Banco Mundial, 2004).

Los servicios de transporte, tanto los medios motorizados en gran escala (buses, camiones, camionetas, automóviles) como los medios intermedios (bicicletas, motocicletas, carros de tracción a sangre) a menudo son inadecuados y demasiado costosos para los habitantes rurales. En muchas áreas rurales el transporte local significa principalmente personas que caminan o acarrean (Banco Mundial, 2004).

Las comunas alejadas de los centros urbanos no sólo no cuentan con buena conectividad, la infraestructura vial y equipamiento también es y ha sido insuficiente y en consecuencia no existiendo la inter modalidad en algunos casos. La creación por ejemplo de estacionamientos para intercambio entre modos motorizados privados combinados con sistemas de transporte

público masivo en la periferia de las ciudades, a fin de fomentar la inter modalidad (Comisión Asesora Presidencial, Pro Movilidad Urbana, 2014). Lo anterior toma fuerza para aquellos habitantes que aún se desplazan en camión al centro de la ciudad para acceder a la misma o bien acceder al trasporte público mayor y desde allí continuar el viaje al destino final.

Con respecto a la infraestructura de espera o paraderos, previo a la llegada de un medio de transporte regulado por la autoridad, se ubicaban en algunos casos en lugares no permitidos ni establecidos para ello, en el caso de la Imagen 1, se registró un paradero ubicado dentro de una cancha de fútbol y en el caso de la Imagen 2, el paradero que se observa fue construido por los propios vecinos de Cuncumén, en términos de recursos monetarios y mano de obra, y fuera de la vía pública.

Imagen 1 Parada de bus, ubicada dentro de una cancha de fútbol-El Asilo.

Fuente: Archivo Personal, 2015.

Imagen 2 Parada de bus, construida por vecinos dentro de un terreno particular, Cuncumén.

Fuente: Archivo Personal, 2015.

Dado que en las comunas de Cabildo y San Antonio se implementó el año 2015 el primer servicio de conectividad de transporte público con subsidio, se requiere investigar los efectos sobre los habitantes desde el punto de vista de los alcances de movilidad dado que la identidad de “zona agrícola” ha ido mermando dado la gran sequía que afecta a dos de las tres comunas.

Los alcances de la implementación de un servicio de transporte público en localidades de la zona norte y localidades aisladas de la zona sur de la región, que nunca han contado con transporte público mayor para su traslado es decir, la no existencia de un microbús.

A su vez, los habitantes de las ciudades chilenas, independientemente de su tamaño o ubicación geográfica, perciben con preocupación aumentos crecientes en sus tiempos de viaje, que acentúa los patrones de segregación socio-territorial lo que compromete el funcionamiento eficiente de la base de productiva de las ciudades menoscabando su productividad y competitividad (Comisión Asesora Presidencial, Pro Movilidad Urbana, 2014). Si bien, las encuestas de viaje desarrolladas por organismos estatales o estudios independientes miden el sistema de transporte en términos de: propósito del viaje, modo de transporte utilizado, viajes

realizados, taza de motorización, etc (SECTRA, 2016), es necesario y relevante identificar otros alcances que no han sido medidos hasta el momento o que no se han evidenciado, como los costos en la calidad de vida en términos de migrar en la semana a la ciudad por no contar con transporte público de acercamiento desde la localidad de residencia y ver a la familia sólo los fines de semana o pagar por traslado un valor arbitrario y desmedido a consecuencia de la no existencia de un sistema de transporte público regulado.

Un sistema de transporte público en su conjunto (vehículo, parada y tiempo de viaje) también puede generar espacios de convivencia, puede transformar un lugar, generar relaciones humanas o bien informarse o informar a la comunidad. Entender también la movilidad, como un movimiento socialmente producido, implica dar un significado a la práctica de desplazarse de un punto a otro y sugiere la posibilidad de apropiación y transformación de lugares en movimiento, generando lugares móviles y lugares transientes (Jiron & Iturra, 2011).

En el caso particular de las localidades aisladas a estudiar, resulta relevante considerar el transporte desde otro punto de vista dado que no contaban con uno y las reacciones o acciones generadas debiesen ser también materia de estudio y de medición. Se podría entender la importancia al momento de viajar destacando así los lugares móviles, aquellos en que las personas se apropian para reflexionar o contemplar, socializar, hacer amistades, entre otros, al momento de moverse. Si bien, en la ciencia del transporte se enfatiza “el valor del tiempo” asociado a una cantidad monetaria por tiempo de viaje, no considera que dichos tiempos son fundamentales también para la existencia cotidiana (Jiron & Iturra, 2011).

Otro factor que se detectó cuando se implementaron los servicios fue la no existencia de un lugar de espera definido por una estructura asociada es decir un paradero. Estos últimos se

podrían ver también como lugares transientes, siendo lugares de paso pero con apropiación y/o significación en el inicio o término del viaje (Jiron & Iturra, 2011). Aunque estos lugares no siempre cuentan con infraestructura de espera adecuada y el factor climatológico también juega un rol importante a la hora de diseñar un servicio de transporte desde el punto de vista de la espera, también la geografía influirá.

Un factor que influye determinantemente en la precaria situación de transporte rural es la geografía y el clima. Desde el punto de vista geográfico resultan relevantes los elementos como ríos, quebradas y valles, en el caso de las localidades aisladas de Cabildo, estas se encuentran desde 15 a 29 kms. del Centro Urbano de Cabildo y las localidades aisladas de San Antonio se encuentran desde 32, 5 a 45 kms. del Centro Urbano de San Antonio. Lo anterior refleja entonces las dificultades que se presentan al momento de generar un sistema de transporte que acerque a los habitantes de localidades aisladas a los centros administrativos de la comuna, dado que muchas de las vías no se encuentran pavimentadas o asfaltadas o bien, no cuentan con un ancho mínimo para una vía bidireccional.

A su vez , las vías o caminos presentan pendientes importantes lo que dificulta la circulación vehicular aún más en condiciones climáticas desfavorables. Se evidencia entonces que las condiciones de carácter geográficas ya sea por rugosidad, relacionada con el estado de la superficie o las condiciones topográficas asociadas a la geografía del terreno son características que combinadas obligan en algunos casos incluso a combinar con dos o más modos de transporte, hechos que aumentan la condición de aislamiento de algunas localidades (Arenas, Quense, & Salazar, 1999).

Geográficamente, a modo de ejemplo en Petorca, el Río Petorca cuando presenta crecidas importantes los vehículos no pueden transitar. El año 2016, la crecida del mencionado río dejó aislados a 650 habitantes de las localidades de Pedernal, Calle Larga, Hierro Viejo, Frutillar Alto, Frutillar Bajo y Las Palmas, todas localidades aisladas pertenecientes a la comuna de Petorca (Foncea, 2016).

En consecuencia, la elección de un transporte público no sólo considera aspectos de capacidad, también aspectos mecánicos adaptables al terreno, se debe considerar a su vez que una entidad aislada es un asentamiento humano de característica rural que presenta condiciones o tendencias hacia el aislamiento, lo que implica una ausencia o dificultad con respecto a la conectividad y a la accesibilidad de las personas que allí habitan. Esta condición puede estar condicionada por factores como: la distancia, el clima, el relieve, el agua, las actividades económicas y la localización de la población (Ubilla, 2012).

Esto último dificulta que una empresa de transporte presente se sienta atraída en realizar un servicio rural a localidades indicadas como aisladas, no sólo porque lo considera un sistema no rentable, también por los factores geográficos que aumentan los costos operacionales.

El factor terreno es uno de los factores considerados a la hora de desarrollar un servicio de conectividad siendo parte de la evaluación económica el tipo de vía por donde transitará el bus: tierra, ripio o asfalto/pavimento (GEOINFO, 2010) aumentando los costos operacionales de aquel que realice el servicio. Y por ende, es el Estado de Chile a través del Ministerio de Transporte quien toma las medidas necesarias para acercar aquellos que están mas alejados y saber los resultados reales que han tenidos dichos servicios de conectividad para cada uno de los usuarios.

1.3 Hipótesis de la Investigación

Los servicios de conectividad en localidades aisladas cambian las costumbres de movilidad de los habitantes.

1.4 Preguntas de Investigación

A partir del caso que se estudia:

- ¿Qué ganancias en la calidad de vida han tenido los usuarios del transporte público subsidiado por el Estado de Chile entre los años 2015 y 2017?

- ¿Habrán modificado sus costumbres de movilidad territorial a partir del uso de un sistema de transporte?

1.5 Objetivos de la Investigación

Los objetivos de esta investigación se enfocan en identificar los efectos cualitativos que han tenido los usuarios de los servicio de conectividad de las zonas aisladas de San Antonio y Cabildo desde su puesta en marcha, es decir, desde el año 2015 al 2017.

1.5.1 Objetivo General

Identificar cambios en las costumbres de movilidad que generan los servicio de transportes subsidiados en los habitantes pertenecientes a las localidades aisladas de Cabildo y San Antonio implementados por el Estado de Chile entre los años 2015 y 2017 a través de un exploratorio basado en la perspectiva de la etnografía.

1.5.2 Objetivos Específicos

- Aplicar encuesta y entrevista a los usuarios de los servicios de conectividad en localidades aisladas de Cabildo y San Antonio.

- Caracterizar las conductas de movilidad de los habitantes de localidades aisladas antes y después de la implementación del programa de transporte en zonas aisladas.

- Diseñar un instrumento exploratorio desde la perspectiva de la etnografía que capte la percepción de los usuarios del servicio de transporte en zonas aisladas

- Analizar la información recolectada en las encuestas y entrevistas hechas en terreno a los usuarios de los servicios de conectividad en localidades aisladas de Cabildo y San Antonio.

1.6 Justificación del Estudio

La investigación se basa en indagar los alcances que han tenido los servicios de conectividad implementados en las comunas de Cabildo y San Antonio respectivamente, atendiendo a que los servicios de transporte se miden en términos de calidad del servicio: frecuencia, valor de la tarifa, comodidad, seguridad, etc. y no en los efectos concretos sobre la vida cotidiana tales como: actividades de ocio, compra de enseres, lugar de educación, atención médica entre otros. Estos aspectos sólo se infieren a partir de encuestas genéricas, por lo que resulta relevante e importante atender como ha trascendido en las vidas de las personas tener transporte público al alcance, siendo información útil para los planificadores de nuevos recorridos de zonas aisladas.

Conocer la geografía del terreno, la idiosincrasia de los habitantes y en consecuencia futuros usuarios y sus formas de vidas, resultan vitales a la hora de implementar un servicio que les sirva para integrarse de una manera constante a la ciudad y sus beneficios, y no sólo como un evento aislado, obligado e incómodo dado que no cuentan con transporte público.

Si bien, la implementación de servicios de conectividad es a nivel nacional, los usos y costumbres de una persona que vive en Norte de Chile difieren de manera considerable con una que vive en el Sur y si bien los beneficios pueden ser los mismos, la manera de abordarlos difiere de cada región, y por consiguiente de cada geografía local.

Capítulo II: Marco Conceptual

En este capítulo se definen conceptos tratados en esta investigación al igual que la revisión de antecedentes disponibles para el levantamiento de la investigación.

2.1 Conectividad, accesibilidad y movilidad

La conectividad del transporte se define como “el acceso a servicios de transportes frecuentes y regulares y un nivel de competencia en la oferta de servicios como los factores cruciales para la competitividad del comercio o bien a la posibilidad de establecer rutas de comunicación o conexión entre distintos lugares del planeta” (Salgado Oportus & Cea Echeverria, 2012) Y para su análisis es necesario establecer algunas implicancias que están detrás de este concepto. Iniciando por la relación entre transporte y geografía, ambos elementos están estrechamente vinculados dada la noción de espacio que los involucra.

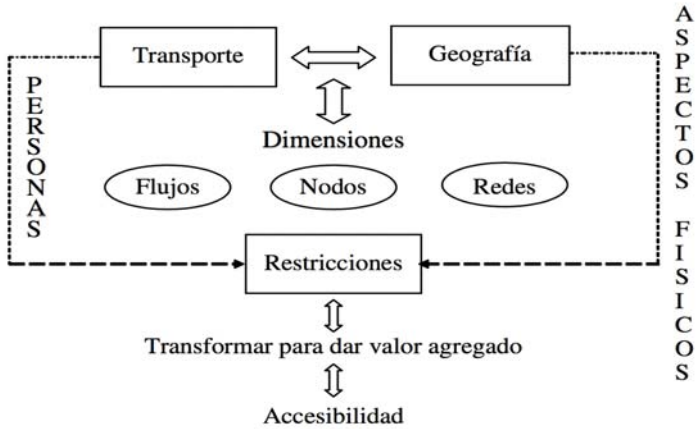


Figura 1 Relación existente entre el transporte y la geografía de bienes y servicios.

Fuente: (Salgado Oportus & Cea Echeverria, 2012).

De la Figura 1, se infiere la relación recíproca que existe entre el transporte y la geografía, donde la geografía es un aspecto físico limitantes en algunas ocasiones y la demanda, es decir las personas, también son una restricción al momento de la implementación de un sistema de transporte donde cuyas dimensiones están representadas por nodos, redes y flujos de bienes y servicios que las recorren. Sin embargo, a dichas restricciones se les debe dar un valor agregado para dar una mayor accesibilidad. Lo anterior se ajusta de buena manera al caso de estudio donde la geografía donde se ubican las localidades y la poca cantidad de demanda son una restricción para las empresas de transporte público mayor.

El Transporte adquiere entonces un rol fundamental al transformarse en el nexo entre los individuos y las nuevas dinámicas de empleo, servicios y actividades productivas derivadas de este proceso (Salazar-Burrows, Ugarte, & Osses, 2014). La lucha por el acceso al transporte público en general como un derecho social y, su implementación a través de los sistemas de transporte público sin cobro, es el reflejo de una realidad mayor. Esta corresponde a la importancia del acceso a la conectividad como la puerta de entrada a toda la ciudadanía (Valenzuela-Levi, 2016).

2.1.1 Servicios de transporte público implementados por el Estado de Chile en localidades aisladas

Los servicios de conectividad subsidiados por parte del Estado de Chile nacen a raíz de la Ley 20.378 (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, 2013) cuando se indica que por cada peso que se inyecte en el sistema de Transantiago lo

proporcional se repartirá en todo el territorio nacional (exceptuando aquellas cubiertas por Transantiago) (Art.5,Ley 20.378). Es en ese contexto que se financian proyectos asociados al transporte en regiones ya sea de tipo estructural o de conectividad.

Y bajo la premisa anterior, es que nacen los servicios de conectividad, como apoyo a aquellas localidades que no contaban con ningún medio de transporte público o bien existía alguno deficiente que no satisface sus necesidades. Los servicios de conectividad se dividen en cuatro categorías, aquellos que apoyan a la movilidad de los escolares, los que apoyan al transporte rural existente, los que operan vía otros modos, ya sea aéreo, marítimo o fluvial y los servicios de conectividad de zona aislada, y es en este último tipo de contrato donde se aborda esta investigación.

CTE: Conectividad Escolar

CTA: Servicios de conectividad terrestre en zonas aisladas.

CTR: Servicios de conectividad al transporte público rural.

ZAOM: Zonas aisladas otros modos.

La falta de transporte es un elemento de segregación social. Al respecto, Salazar-Burrows, Ugarte, & Osses (2014) plantean que el acceso deficiente o nulo a un sistema de transporte, ya sea por factores geográficos u otros afectan de manera particular a aquellos que no tienen opción de acceder a un sistema motorizado. En consecuencia, en aquellas localidades periurbanas o rurales, el transporte asume un rol fundamental en la unión entre los habitantes de

estas localidades y aquellas que se insertan en la ciudad dando una nueva oportunidad de educación, empleo, y actividades de ocio.

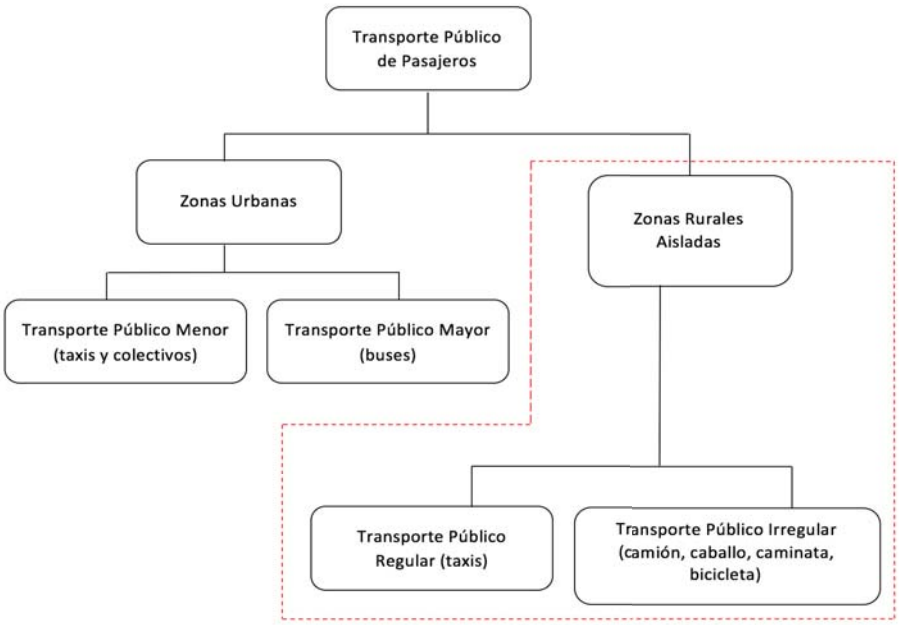


Figura 2 Existencia y distribución del transporte de pasajeros en zonas urbanas y rurales.

Fuente: Elaboración Propia.

En la Figura 2 , se destaca que la en las Zonas Urbanas existe de transporte público mayor y menor regulado por la autoridad competente sin embargo, en el caso de las zonas rurales con condición de aisladas y previo a la llegada del transporte público sólo contaban con Taxis Básicos y transporte irregular o no convencional, lo que indica claramente que la preocupación por el transporte y la movilidad es un tema de ciudad más que de las zonas rurales. Y sin embargo, el transporte debiese ser un derecho social y para todos y no un bien de consumo, un derecho social que se traduce tanto en las experiencias diarias de las personas .

En Chile, durante el 2015, se produjo una inédita protesta denominada “Marcha de los Bastones”, la que buscaba representar la demanda de los adultos mayores pensionados por una rebaja en la tarifa que deben pagar por usar el sistema de transporte público. El costo del transporte público y el acceso a este como requisito para la libertad y vida en la ciudad aparecen como un nuevo dispositivo para articular luchas, derechos y posibles respuestas (Valenzuela-Levi, 2016).

2.1.2 Servicios de transporte público implementados en las localidades aisladas de la Quinta Región

En la Quinta Región, a partir del año 2015, se comenzaron a implementar los servicios de conectividad en zonas aisladas, fundamentalmente aquellas que registraban un alto grado de aislamiento según el estudio hecho por Geo Info (GEOINFO, 2010) para la Subsecretaría de Transporte (ver Anexo Nº5) indicando que si bien en la región de Valparaíso presenta buena conexión de las localidades las excepciones se presentan a lo largo de la costa de la región, con localidades con grado de aislamiento regular y alto en la provincia de San Antonio y también en los sectores cordilleranos de la región se presentan problemas de conexión, encontrándose localidades con aislamiento crítico en la comuna de San Esteban y Petorca.

Y es en las Provincias de San Antonio y Petorca donde se desarrollan los primeros servicios de transporte con subsidio en la Quinta Región. (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2015).

Nombre Región	Localidad	Comuna	Tipo Entidad	Grado Aislamiento
Valparaíso	La Floresta	San Antonio	Rural	Crítico
Valparaíso	La Floresta	San Antonio	Rural	Alto
Valparaíso	Valle Abajo	San Antonio	Rural	Alto
Valparaíso	El Asilo	San Antonio	Rural	Alto
Valparaíso	El Asilo	San Antonio	Rural	Alto
Valparaíso	Cuncumén	San Antonio	Rural	Alto
Valparaíso	Leyda	San Antonio	Rural	Regular
Valparaíso	Leyda	San Antonio	Rural	Regular
Valparaíso	San Antonio	San Antonio	Urbana	Integrado
Valparaíso	La Mora	Cabildo	Rural	Integrado
Valparaíso	Las Puertas	Cabildo	Rural	Integrado
Valparaíso	Las Puertas	Cabildo	Rural	Integrado
Valparaíso	Cabildo	Cabildo	Urbana	Integrado

Tabla N° 1**:** Grados de aislamiento de las localidades aisladas de Cabildo y San Antonio (GEOINFO,2010: Recuperado de Informe Final, Actualización de la metodología de identificación de zonas aisladas para el otorgamiento de subsidios al transporte).

Como se observa en la Tabla N° 1, se indica el grado de aislamiento con respecto al transporte en las localidades estudiadas, antes que existieran los servicios de transporte subsidiado. Si bien, en las localidades de Cabildo se muestra como una localidad integrada, en la realidad, esto no era efectivo dado que la empresa inscrita en el Registro Nacional de Transporte Público no prestaba servicio según lo indicó el Encargado Regional de Transporte Público de la Región de Valparaíso.

En el año 2015 se implementaron los primeros servicios de conectividad en la Provincia de Petorca que contemplaban las comunas de Petorca y Cabildo, y posteriormente el año 2017 se implementó un segundo servicio de conectividad en la comuna de Petorca, los únicos en dicha provincia al año 2018 según lo indica el sitio web www.dtpr.gob.cl.

En el caso de la Provincia de San Antonio, el año 2016 se implementó el primer servicio de conectividad entre la comuna de San Antonio y El Asilo, y luego el 2017 un segundo servicio unió las localidades de Malvilla y Llolleo, únicos servicios a la fecha según registra sitio web mencionado en el párrafo anterior.

2.1.2.1 Transporte Público en localidades aisladas de la comuna de Cabildo: La Mora, Las Puertas, El Guayacán

La comuna de Cabildo pertenece a la Provincia de Petorca y a la Quinta Región de Valparaíso, cuenta con una población de 1.815.902 habitantes cuya población censada en un 91% se encuentra en el área urbana y un 9% fue censada en el área rural (Instituto Nacional de Estadísticas, 2017). En términos de transporte público, la población rural no contaba con transporte público. Esto cambia en Abril de 2016, cuando se inicia el primer servicio de transporte subsidiado en localidades aisladas. Previamente a eso, en la comuna existían servicios de transporte público que llegaban sólo al centro urbano de la comuna, obligando a los habitantes de las localidades aisladas a pagar por otro traslado, caminar largas distancias o “hacer dedo”, práctica que se refiere a levantar el dedo pulgar de cualquiera de ambas manos al costado del camino.

El año 2015, existían 8 servicios inscritos con destino a la comuna de Cabildo y de ellos sólo dos contemplaban dentro de sus rutas las localidades de La Mora, Las Puertas y El Guayacán sin embargo, esto último no se cumplía. Los servicios si bien estaban inscritos legalmente en el Registro Nacional de Transporte Público no existían en la realidad. Con respecto al transporte público menor existían cuatro empresas de taxis colectivos que se dirigían a dichos lugares por un valor de 1.500 CLP en el año 2015 según información entregada por División de Transporte Público Regional de Valparaíso. Esto último afectaría el presupuesto mensual familiar considerando que en promedio se gastaría 60.000 CLP sólo por llegar a Cabildo, suma que se elevaría al momento de requerir ir a otro lugar.

En términos de frecuencia era incierta, dado que los viajes hacia dichos lugares no forman parte de un itinerario. Si bien, existe la presencia de paraderos y un terminal de buses las vías en algunos tramos no están en buen estado, lo que merma aún más en la llegada de transporte público mayor de manera masiva.

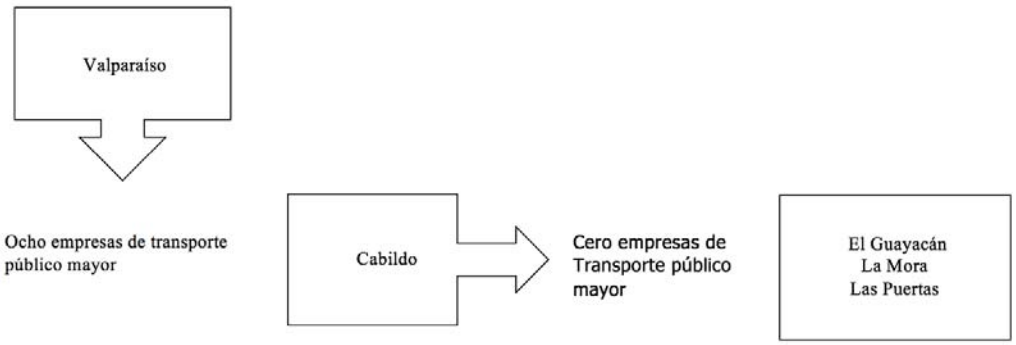


Figura 3: Gráfica representativa de la no existencia de transporte público mayor para llegar a las localidades indicadas como aisladas.

Fuente: Elaboración propia.

En la Figura 3, se ejemplifica la falta de transporte público entre Valparaíso y las localidades aisladas, es decir, si bien la Secretaría Regional de Transporte contaba con rutas debidamente inscritas por empresas prestadoras de servicio rural, estas no llegaban a destino dejando a los pasajeros relegados a la incertidumbre de encontrar un medio de transporte que los trasladara a sus destinos.

Imagen 5: Ruta E-455 vía que conecta Cabildo con La Mora.

Fuente: Archivo Personal (2018)

Si bien, las condiciones de infraestructura y de servicio al transporte existían tanto del punto de paradas o refugios y vialidad, no habían empresas de transporte que llegaran a dichos lugares, en la Imagen 5, donde se visualiza el buen estado de la carpeta de rodado es de un ancho de apenas 6 metros, lo que dificulta en ocasiones las maniobras de un taxibus convencional.

Y, en un trabajo conjunto entre el Ministerio de Transporte, el Municipio de Cabildo y las Organizaciones Vecinales residentes se crea un servicio de transporte público con un itinerario fijo y conocido, un recorrido estable y una tarifa acorde al mercado y establecido por un organismo Estatal, donde lo más significativo es que los adultos mayores pagan el 50% del valor

total de la tarifa establecida. A su vez, cada bus debe llevar en su interior un “Libro de Reclamos” que es fiscalizado por personal del Ministerio de Transporte (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2016).

Imagen 6 imagen referencial del recorrido del servicio subsidiado Cabildo- El Guayacán.

Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth

La figura 6, muestra el recorrido diseñado de 29 kms. que une la localidad de El guayacán con Cabildo, pasando también por las localidades de Las Puertas y La Mora.

Origen- Destino	Día de Operación	Horario de Salida
El Guayacán- Cabildo	Lunes a Viernes	9:00
Cabildo- El Guayacán		14:00
Cabildo- El Guayacán	Lunes y Viernes	15:30
Cabildo- El Guayacán	Lunes a Jueves	18:30
Cabildo- El Guayacán	Viernes	19:00
El Guayacán- Cabildo	Sábado	10:00-13:30
Cabildo- El Guayacán		15:30-19:00

Tabla 2: Itinerario de viaje Servicio Subsidiado Cabildo- El Guayacán. Fuente: (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2016)

La Tabla N° 2 muestra los itinerarios de viaje establecidos por contrato que el servicio Cabildo -El Guayacán debe realizar incluyendo los días festivos. Los horarios fueron establecidos por propósito de viaje, es decir el primer viaje de las 09:00 hrs. se orienta al propósito trabajo o estudio. El horario de las 14:00 hrs. tiene como objetivo realizar actividades de compras u ocio al igual que los horarios del día sábado, dando equidad de oportunidad de realizar las mismas actividades que aquellas personas que viven en la ciudad.

Tramo (considera viceversa)	Tarifa
Cabildo- Algarrobo	$350
Cabildo- La Mora	$500
Cabildo- Las Puertas	$600
Cabildo- El Guayacán	$900

Tabla 3 Tarifas establecidas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile, 2016.

Fuente: (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2016)

La tabla 3, indica las tarifas asociadas a cada uno de los tramos definidos. Las tarifas también fueron establecidas por contrato.

2.1.2.2. Transporte Público en localidades aisladas de la comuna de San Antonio: Cuncumén, Valle Arriba, Valle Abajo, La Floresta, El Asilo

La comuna de San Antonio pertenece a la Provincia de San Antonio y a la región de Valparaíso, cuenta con una población de 91.350 habitantes cuya población censada en un 94,8% se encuentra en el área urbana y un 5,2% fue censada en el área rural (Instituto Nacional de Estadísticas, 2017). Y en términos de transporte público algunas población rurales contaban con transporte público que conecta San Antonio con Melipilla, Región Metropolitana, debiendo acceder a ella con largas caminatas y altas tarifas. Esto cambia en Agosto de 2016, cuando se inicia el primer servicio de transporte subsidiado en localidades aisladas, aunque con un primer fracaso dado que no se presentaron oferentes a la licitación declarándose desierto el proceso (Subsecretaría de Transporte, 2015).

Previamente a eso, en la comuna existían servicios de transporte público que operan en su mayoría en el radio urbano de la comuna dejando fuera de recorrido las localidades rurales indicadas como aisladas. Obligando a los habitantes de las localidades aisladas a "hacer dedo" o caminar largas distancias. Los taxis colectivos no llegan al área y un taxi cobra un valor aproximado 12.000 CLP el año 2015 según información entregada por División de Transporte Público Regional de Valparaíso.

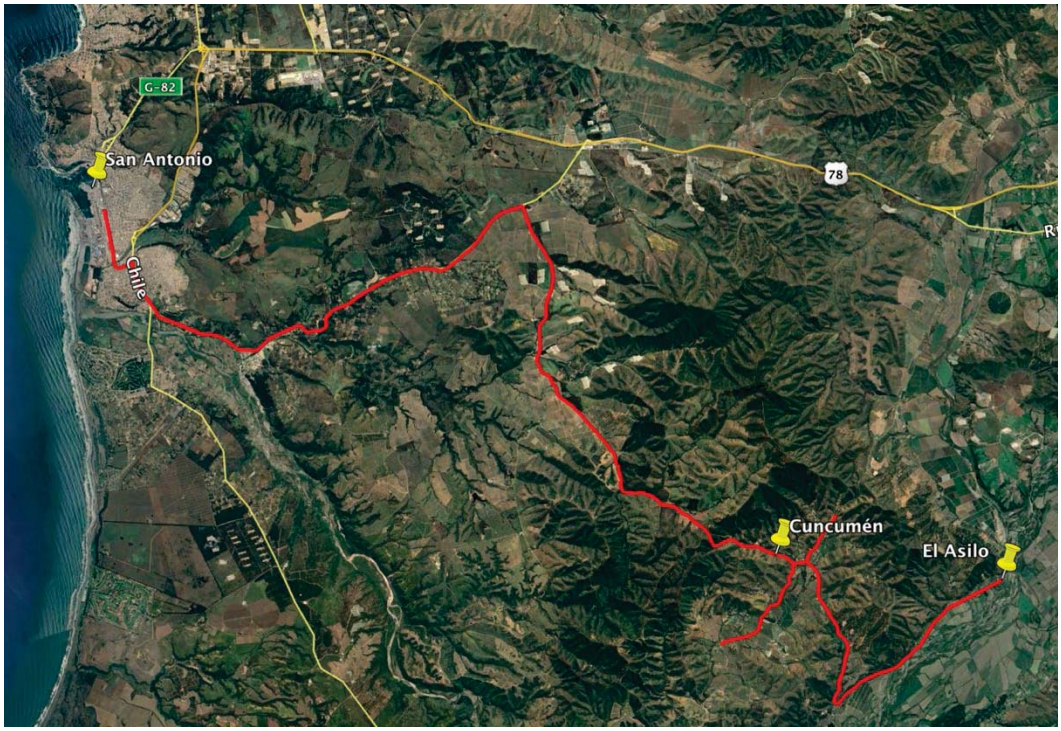


Imagen 7 Imagen referencial del recorrido del servicio de transporte subsidiado San Antonio- El Asilo.

Fuente: Elaboración Propia en base a Google Earth.

Imagen 8 Habitante de Cuncumén caminando hacia San Antonio

Fuente: Archivo Personal, 2015.

La imagen 7 es una representación del recorrido de 96, 8 Kms. que se diseñó para unir las localidades de El Asilo, Cuncumén y otras, con la ciudad de San Antonio. Previo a la

implementación del servicio los habitantes de las localidades aisladas caminaban por largas horas hasta lograr algún medio de transporte para poder llegar a San Antonio.

Origen- Destino	Día de Operación	Horario de Salida
El Asilo- San Antonio	Lunes, Miércoles y Viernes	9:00
San Antonio- El Asilo		14:00
San Antonio- El Asilo	Lunes, Miércoles y Viernes	15:30
		18:30
El Asilo- San Antonio	Sábado	7:00
San Antonio- El Asilo		18:00

Tabla 4: Itinerario de viaje Servicio Subsidiado San Antonio- El Guayacán. Fuente: (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2016)

La Tabla N° 4 muestra los itinerarios de viaje establecidos por contrato que el servicio El Asilo – San Antonio debe realizar incluyendo los días festivos. Los horarios fueron establecidos por propósito de viaje, es decir el primer viaje de las 09:00 hrs. se orienta al propósito trabajo o estudio. El horario de las 14:00 hrs. tiene como objetivo realizar actividades de compras u ocio al igual que los horarios del día sábado, dando equidad de oportunidad de realizar las mismas actividades que aquellas personas que viven en la ciudad.

Tramo (considera viceversa)	Tarifa
El Asilo- San Antonio	$1.500
La Floresta- San Antonio	$1.500
Cuncumén- San Antonio	$1.300
Valle Arriba- San Antonio	$1.300
Valle Abajo- San Antonio	$1.000
San Juan- San Antonio	$300

Tabla 5: Tarifas establecidas por el ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, 2016. Fuente: (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2016)

2.2 El Transporte y la Etnografía

Estudiar la movilidad cotidiana hoy en día requiere de una nueva mirada y de técnicas etnográficas específicas para captar aquellos fenómenos que definen la vida social, dentro de ello no sólo está la movilidad también se encuentra la multi-territorialidad. Dentro de las técnicas etnográficas de observación destacan el operar desde dentro es decir, de la unidad de análisis a partir de la empatía entre el observador y observados, usando técnicas participativas (Angrosino, 2012)

De la narrativa centrada en objetos particulares, situados y centrados, se pasa a visiones caleidoscópicas, complejas y deslocalizadas de sujetos que transitan por los mundos superpuestos que convergen en las ciudades. Lugar, comunidad y enraizamiento dan paso a aproximaciones especulares sobre lugares ,tránsitos y encuentros. Desde el dominio de la estructura y de la solidez aparente de las instituciones como familia, barrio o comunidad se transita hacia los dominios de la movilidad, la fluidez, la deslocalización y las identidades múltiples e híbridas (Pujadas, 2018).

Si bien, la etnografía se inicia como el estudio de pueblos primitivos y la observación de ellos por mucho tiempo, hoy en día se utilizan tiempos más acotados y en lugares incluso insertos en la ciudad. En la búsqueda del saber sobre nuevos comportamientos de viaje, la etnografía surge como herramienta útil al momento incluso de des mitificar que todos trabajan o estudian en lugares relativamente cercanos a sus lugares de residencia. Observando no sólo la movilidad de la personas, también la inmovilidad y mostrando con ello la segregación social y económica.

Un nuevo tipo de viajero y detectado a través de la etnografía son los “Commuting”, siendo aquellos que en su traslado pueden ocupar más de media hora o prolongarse hasta más de cuatro horas, contando entre ida y vuelta. Fenómeno altamente significativo, dado que dichas personas reducen su capacidad de desarrollar otras actividades de tipo familiar, comunitario o formativo, esto último se plasmó en un estudio desarrollado en Barcelona en usuarios del ferrocarril situación que no difiere de aquellos que viajan a diario desde las regiones aledañas a la Región Metropolitana de Chile y también en el caso de las comunas rurales alejadas de las capitales regionales (Pujadas, 2018).

La observación del Commuting a través del acompañamiento permite develar elecciones de transporte y efectos del transporte sobre ellos que no son medidos regularmente al igual que lo busca plasmar esta tesis. Lo que se pueda pensar que es un acto de alto sacrificio o una opción obligada, devela que un viaje no es sólo un movimiento a lo largo de una vía predeterminada, viajar también es un arte. Se puede observar viajeros insertos en lecturas, en juegos electrónicos, o escuchando música, abstraídos de su entorno inmediato, otros aprovechan el tiempo y trabajando, otros simplemente duermen y otros llevan animadas conversaciones. Personas que al iniciar el viaje eran totalmente desconocidas, pero que con el tiempo llegan a establecer lazos de amistad inclusive, personas que antes no tenían vínculo, pero el viajar a diario dio paso al vínculo.

Capítulo III: Metodología de la Investigación

En este capítulo se presenta el tipo de estudio que se desarrolló en la investigación destacando la utilización de métodos etnográficos para la captación y posterior análisis de datos.

3.1 Diseño de la Investigación /tipo de estudio

La metodología utilizada en esta investigación fue el enfoque cualitativo basado en la etnografía, referido a entrevistas en terreno semi estructuradas para la recolección de la información. Esto se refiere a que de manera preliminar se seleccionaron dos servicios de transporte subsidiados que se iniciaron el 2015, uno de la zona norte correspondiente al tramo Cabildo- El Guayacán y otro de la zona sur, correspondiente al tramo San Antonio- El Asilo seleccionando los mismos horarios para ambos casos; 13:00 hrs. y 14:00 hrs. respectivamente según lo publicado en sitio web de la División de Transporte Público Regional. Se utilizaron datos disponibles sobre la comuna de estudio, bibliografía especializada y entrevistas en terreno.

Lo anterior con el objetivo de estudiar los efectos de los sistemas de transporte subsidiados implementados en comunas rurales del norte y el sur de la región, en Cabildo y San Antonio respectivamente, ya sea desde el punto de vista de la integración efectiva con la ciudad como en el cambio de motivos de viaje de los habitantes y su frecuencia.

Las principales fuentes consultadas fueron la División de Transporte Público Regional, organismo dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Estado de Chile y las entrevistas realizadas en terreno.

Dado que la investigación se basa en saber el alcance que ha tenido el transporte sobre los habitantes, las entrevistas se realizaron durante el viaje que realizaban los habitantes hacia sus hogares de manera de “acompañante”.

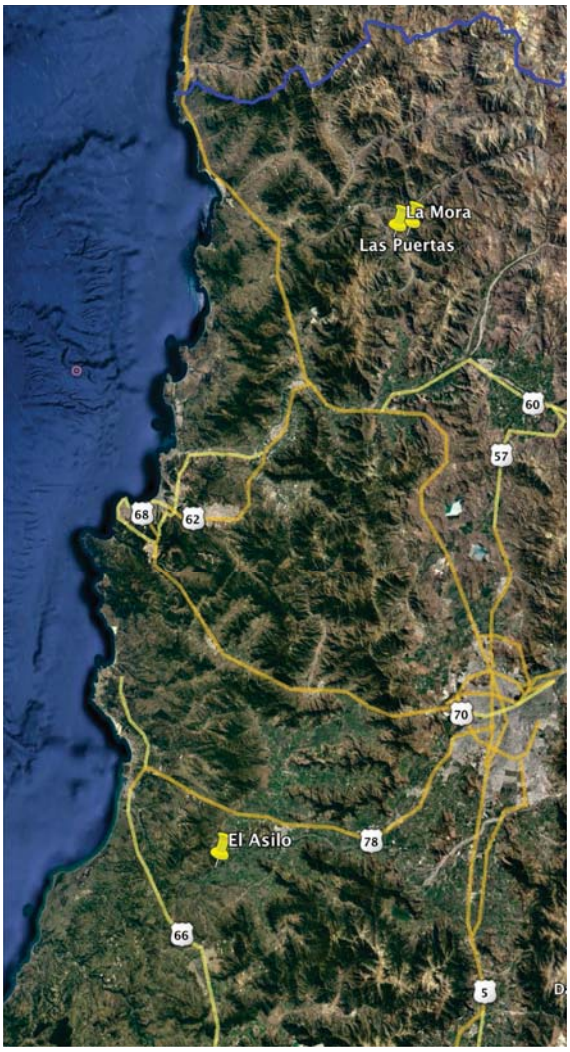


Imagen 9 Imagen representativa referencial de la ubicación de La Mora, Las Puertas y El Asilo, localidades beneficiadas de la zona norte y sur de la Región de Valparaíso

Fuente: Google Earth 2018

3.1.1 Escenario de recolección de datos en Cabildo y San Antonio

Dado que el objetivo de la investigación es captar el impacto que ha tenido la implementación del servicio de conectividad es que se aborda a los usuarios en el bus que realizan el recorrido hacia sus hogares y durante el recorrido. En la etnografía de la movilidad de los usuarios de los servicios de zona aislada en San Antonio y Cabildo, se hicieron observaciones acompañado de registros fotográficos en los lugares de tránsito: terminales de buses. Entre lo observado, se destaca el fenómeno como la “burbuja de vacío” alrededor de los usuarios de dispositivos móviles, concentrados en su pantalla y aislados del entorno, en el lugar de espera al igual que lo registrado por Pujadas en Barcelona (Pujadas, 2018).

Para la recolección de datos, se realizó una encuesta (Anexo Nº 1 y Nº2) dividida en tres dimensiones: edad, sexo, nivel educacional y lugar de residencia actual y de origen, con el objetivo de conocer el tipo de población que utilizaban los servicios de conectividad y su arraigo territorial y una serie de preguntas insertas (Anexo Nº3) que buscaban saber sus costumbres de movilidad actual y previo a la llegada del servicio de conectividad en una conversación abierta con los pasajeros que utilizaban los servicios en estudio. La entrevista, se encuentra enmarcada dentro de la etnografía y es una técnica que se hace útil en el sentido que permite la cercanía con los discursos que los individuos tiene acerca de un determinado tema. (Acevedo, 2008). A través de los relatos se puede acceder también a hechos ocurridos en el pasado y todo aquello que no es posible ver de manera inmediata.

La encuesta y entrevista se desarrollaron en el transcurso del viaje hacia las localidades aisladas, las entrevistas duraban entre 15 y 25 minutos por persona y la conversación fue grabada para luego ser transcritas en su totalidad y con las mismas palabras expresadas por los pasajeros encuestados.

La “movilidad cotidiana”, entendida como los desplazamientos pendulares diarios que se realizan entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo (o estudio, ocio o consumo) y que suponen desplazamientos intermunicipales, no afecta a toda la población, ni lo hace por igual (Pujadas J. , 2018). De lo anterior, se desprende la importancia de realizar entrevistas a las personas durante el recorrido, como acompañante, en dirección a lugares que poco se han relacionado con la ciudad.

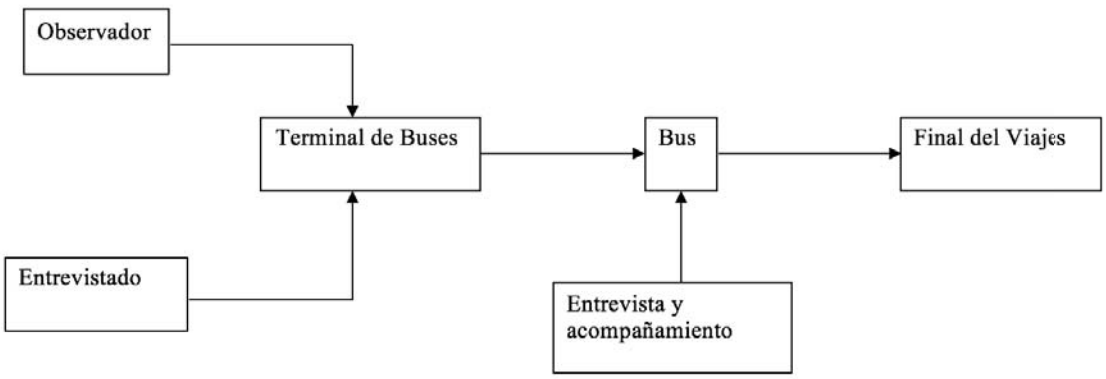


Figura 4 Acciones realizadas en el proceso de la toma de datos, 2018.

Fuentes: Elaboración Propia.

La Figura 4 representa de manera esquemática la secuencia que se utilizó para realizar las entrevista. Observador y entrevistado llegaban al punto de inicio del servicio de conectividad, que en ambos casos fue el Terminal de Buses Municipal respectivo, luego se abordaba el bus en conjunto y, en el viaje se producía el acercamiento entre los pasajeros y el entrevistador para realizar encuestas y entrevistas hasta llegar al final del viaje.

Terminal de Buses Interurbano de la comuna de San Antonio.

Camino al Sector de Cuncumén, localidad aislada de San Antonio.

Localiad de Cuncumén

Imagen 10 Set de imágenes correspondientes al tramo San Antonio - Cuncumén.

Fuente: Archivo Personal, 2018.

Terminal de buses Municipal interurbanos de la comuna de Cabildo.

Localidad de Las Puerasta, Cabildo.

Camino a la localidad de El Guayacán, Cabildo.

Imagen 11 Set de imágenes correspondientes al tramo Cabildo- El Guayacán.

Fuente: Archivo Personal, 2018.

Las imagen 10 y 11, corresponden a los terminales comunales de San Antonio y Cabildo respectivamente y al entorno geográfico en que se desarrollan las comunidades de las localidades estudiadas, que se contraponen de manera evidente entre la zona norte y sur de una misma región.

3.1.2 Población y muestra

Para la obtención de datos y testimonios, se entrevistó a los pasajeros que utilizaban un servicio de transporte subsidiado de una localidad al norte de la región y otros que utilizaban un servicio de transporte subsidiado al sur de la región, en Cabildo y San Antonio respectivamente, y a partir de los horarios establecidos por contrato con un operador de transporte es que se

seleccionan algunas franjas horarias coincidentes en ambos casos. En la comuna de Cabildo, los pasajeros entrevistados forman parte de las localidades de La Mora, Las Puertas y el Guayacán, y en la comuna de San Antonio se entrevistaron a los pasajeros que forman parte de las localidades de Cuncumén, Valle Arriba, Valle Abajo, La Foresta y El Asilo.

La investigación en terreno se desarrolló en un período de dos semanas. Primero se hizo levantamientos de dados en las localidades aisladas de San Antonio en días laborales y luego en Cabildo en el mismo día y horarios similares que en San Antonio, no se hicieron registros en días sábado y festivos. Es relevante mencionar que la Metodología Etnográfica no aconseja realizar el trabajo de campo durante largas temporadas ininterrumpidas. En ambos casos los servicios funcionan de lunes a sábado, incluidos los días festivos y de votación popular.

A ambas poblaciones se les aplicó la misma encuesta previa y las mismas preguntas y en las mismas condiciones es decir, durante el transcurso del viaje hacia sus destinos. En el caso de San Antonio se entrevistaron a 5 personas y en Cabildo a 2 personas y, para tener una aproximación de la cantidad de pasajeros que involucraba ambos servicios y en consecuencia tener una muestra estimativa de pasajeros para encuestar se solicitaron las estadísticas de pasajeros de tres meses de operación (Marzo, Abril y Mayo) a la Subsecretaría de Transporte (Anexo Nº4). Si bien la cantidad de pasajeros encuestadas es baja, lo que va acorde a lo transportado por viajes, esto también es parte del método etnográfico, de realizar una entrevista personalizada, más acorde a una conversación que a una cantidad masiva de datos.

Una vez recibidas las estadísticas de cantidad de pasajeros transportados al mes y el número de viajes establecidos por contrato, se calculó la cantidad de pasajeros en promedio transportados por viaje, dado que el dato entregado sólo se refería a la cantidad mensual de

pasajeros transportados, una vez hecho el cálculo se observó que la cantidad de pasajeros transportados por viaje en promedio es una cantidad baja en comparación a lo observado en otros servicios regulares de transporte, situación que coincide con lo constatado en terreno; escenario base para que no existiera interés por parte de las empresas del sector para operar en dichos lugares. Cabe señalar que la División de transporte asigna un código interno alfa numérico para cada uno de los servicios de conectividad y en el caso del servicio que opera en Cabildo corresponde al CTA 471 (Subsecretaría de Transporte, 2015) y en San Antonio corresponde al CTA 475 (Subsecretaría de Transporte, 2015).

Para realizar el cálculo de pasajeros transportados por viaje se desarrollaron las divisiones que se indican a continuación.

$$Pasajeros\ transportados\ al\ día = \frac{Pasajeros\ transportados\ al\ mes}{Nº\ de\ días\ de\ operación\ del\ servicio} \qquad (1)$$

$$Pasajeros\ transportados\ por\ viaje = \frac{Pasajeros\ transportados\ al\ día}{Nº\ de\ viajes\ según\ contrato\ de\ transporte} \qquad (2)$$

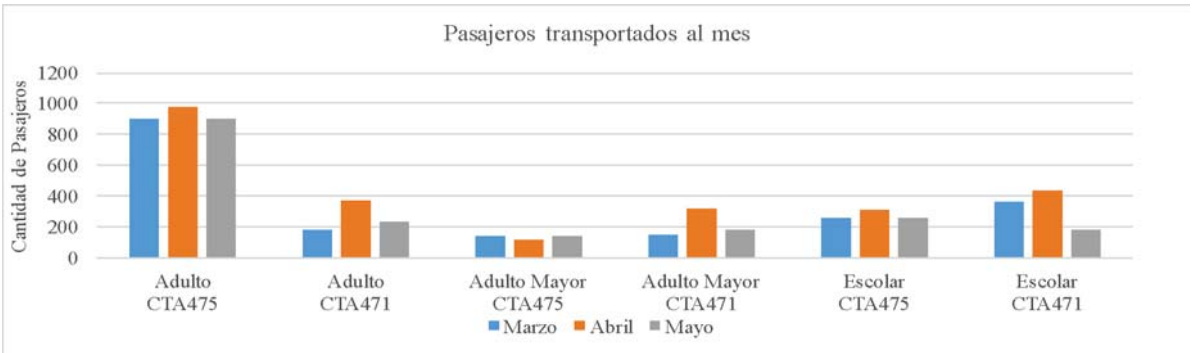


Gráfico 1 Cantidad de pasajeros transportados al mes entre los meses de marzo y mayo de 2018.

Fuente: DTPR-2018, sobre la base de la información proporcionada por los operadores de los servicios de transporte.

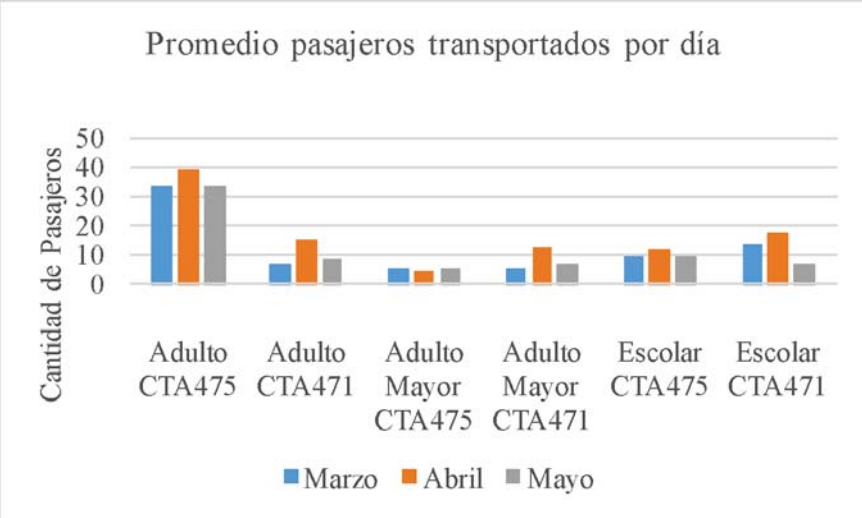


Gráfico 2 Cantidad media de pasajeros diaria transportados en las localidades de Cabildo y San Antonio entre los meses de marzo y mayo de 2018.

Fuente: DTPR-2018, sobre la base de la información proporcionada por los operadores de los servicios de transporte.

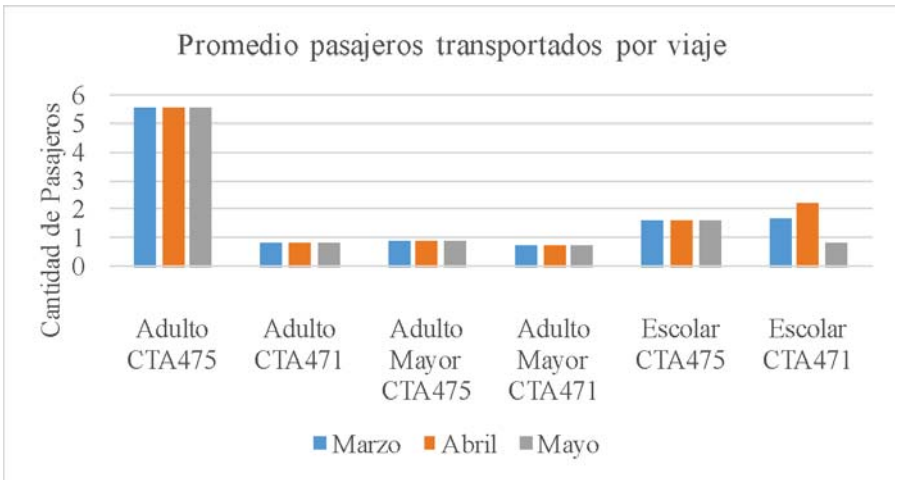


Gráfico 3 Cantidad media de pasajeros transportados por viaje en las localidades de Cabildo y San Antonio entre los meses de marzo y mayo de 2018.

Fuente: DTPR-2018, sobre la base de la información proporcionada por los operadores de los servicios de transporte.

Una vez, obtenida la estadística de pasajeros que utilizaban los servicios de conectividad por mes, se realizó el cálculo de pasajeros por viajes. El cálculo arrojó una cantidad baja de pasajeros, lo que se constató luego en terreno, advirtiendo un número bajo en las encuestas a realizar.

3.1.3 Instrumentos de Recolección de Datos

3.1.3.1 Estructura del instrumento: Encuesta y Entrevista

Para poder responder a los objetivos planteados que es el identificar los efectos de la implementación del transporte público en lugares que desde su concepción nunca han contado con ello es que se utiliza la etnografía como método para llegar a ellos en contradicción a los métodos tradicionales como las encuestas de satisfacción respecto a un sistema de transporte, que miden los alcances del transporte en función de ecuaciones, y en general métodos cuantitativos (Hammersley & Atkinson, 1994). La etnografía brinda flexibilidad, dado que no requiere de un diseño extensivo (como lo es la “Encuesta Origen- Destino”) previo al trabajo de campo, como las encuestas sociales y experimentos, la orientación de la investigación incluso puede cambiarse con relativa facilidad, de acuerdo con las necesidades cambiantes requeridas por el proceso de elaboración teórica. En consecuencia, las ideas pueden ser rápidamente comprobadas.

Si bien, la literatura existente en torno a métodos etnográficos no brinda una pauta exacta esto es parte inclusive de la metodología, dado que se parte de la convicción de que la investigación no puede ser programada, porque su práctica se constituye por lo inesperado, en consecuencia en esta investigación se desarrolló una pequeña encuesta a los pasajeros y luego una conversación con preguntas que buscaban llegar a los objetivos planteados. La metodología aplicada, con respecto al período a observar, se adaptó al tipo de estrategia que Schatzman y Strauss plantearon al estudiar una jornada laboral recomendando observar un mismo período de horas en distintos días y así sucesivamente para luego familiarizarse con la jornada laboral.

Para este estudio, se observó la misma franja horaria en ambos servicios en distintos días, dado que los servicios son diseñados con franjas horarias de acuerdo a las necesidades presentadas por la comunidad según consta en los Contratos de prestación de servicio en San Antonio (Ministerio de Transporte y telecomunicaciones, 2016) y de Cabildo (Ministerio de Transporte y telecomunicaciones, 2016).

También, se observó y entrevistó a los conductores y profesionales de los Municipios involucrados en la implementación de los servicios de conectividad y que a su vez son el nexo entre la autoridad estatal y la ciudadanía. En relación a las preguntas, estas fueron hechas de manera personal por el investigador y planteadas de manera indirecta a modo de estimular al entrevistado a hablar sobre un tema en particular (Hammersley & Atkinson, 1994).

Imagen 12 Pasajero del servicio Cabildo- El Guayacán, Octubre de 2018.

Fuente: Archivo Personal, 2018.

En esta investigación a los pasajeros se les hizo una pequeña encuesta preliminar de manera de saber la edad, origen geográfico y nivel educacional. Lo anterior es la antesala a una entrevista con preguntas que buscan saber que ha cambiado en el hacer rutinario de las personas. El material obtenido se registró de manera auditiva y visual, lo primero capta las entrevistas en su totalidad y lo segundo refleja el entorno donde se desarrolla la vida de los pasajeros usuarios de los servicios subsidiados.

Fecha de inicio	Fecha de finalización	Tarea
03-10-18	03-10-18	Reunión encargado DTPR V Región.
05-10-18	05-10-18	Reunión encargado SECPLA, Cabildo
10-10-18	10-10-18	Reunión encargado SECPLA, San Antonio
17-10-18	19-10-18	Visita servicio de conectividad- San Antonio
30-10-18	01-11-18	Visita servicio de conectividad- Cabildo

Tabla 6 : Actividades desarrolladas para el levantamiento de datos en terreno, Octubre 2018.Fuente: Elaboración Propia.

La Tabla 6, muestra las actividades relacionadas con la toma de datos en terreno que se desarrollaron para la toma de entrevistas y la familiarización con los usuarios del los servicios subsidiados de transporte, la carta Gantt se presenta en Anexo Nº8.

3.2 Plan de Análisis de Datos

Para la obtención de datos a analizar, se realizaron breves encuestas y entrevistas a los pasajeros de los servicios subsidiados. Por lo tanto, se analizarán los datos obtenidos de las encuestas iniciales y organizados a través de los siguientes ejes: económico, socio-cultural y arraigo territorial, con el objetivo identificar y desarrollar categorías teóricas adecuando a lo obtenido (Guber, 2011).

La encuesta preliminar se dividió en dos partes: aspectos generales y aspectos específicos, el primer grupo identifica grupo etario, nivel educacional y sexo de los pasajeros. Y el segundo grupo busca georreferenciar a los ocupantes y la movilidad de estos al igual la relación del tiempo con el lugar de pertenencia.

Con respecto a la encuesta se hizo un análisis estadístico de los datos obtenidos interpretando los gráficos correspondientes a la información obtenida de las encuestas a los pasajeros de ambos servicios de conectividad. De las entrevistas, se analizó cada relato identificando parámetros económicos, territoriales y socioculturales a través de una matriz de sistematización de ellas.

Una vez obtenidas las encuestas de cantidad de pasajeros al mes transportados, se deduce que la cantidad de encuestados será un grupo pequeño de personas, esto último se constató en visitas reiteradas al servicio como un usuario más constatando lo entregado por la División de Transporte Público, este acto forma parte de la observación en su totalidad del servicio y los usuarios en un contexto general, no sólo la interacción entre los pasajeros, también entre los pasajeros y el chofer del servicio, este último elemento que no estaba considerado dentro del sistema de transporte en las observaciones se pudo constatar que la relación chofer-pasajero va más allá de un transportista o el de manejar un bus.

Imagen 13 Set de imágenes correspondiente a las localidades de El Asilo, Cuncumén y Valle Abajo.

Fuente: Archivo personal, Octubre 2018.

Con respecto a la toma de datos y las entrevistas, si bien se entrevistaron a diferentes personas haciéndolas participar de esta investigación, no se utilizó el "consentimiento informado", este documento, utilizado principalmente para investigaciones de tipo médicas o biomédicas, se sustenta en el reconocimiento fundamental que los adultos competentes tienen derecho a aceptar o rechazar intervenciones destinadas al cuidado de la salud, en base a los valores y objetivos de las personas (Lopez & Vega, 2017). Si bien, en este caso se aborda a las personas de manera directa y, sus testimonios luego son utilizados y publicados, dicho documento no se utiliza dado que en el caso de la etnografía, el investigador- participante se sitúa como observador participante en las comunidades sometidas al estudio, en consecuencia la entrevista, que es la toma de datos, pasa a ser una conversación familiarizada con el individuo (Angrosino, 2012).

Imagen 14 Set de imágenes de las localidades de La Puertas y El Guayacán.

Fuente: Archivo Personal, Octubre 2018.

Capítulo IV Presentación de Resultados

En el presente apartado se presentan los datos recolectados en terreno a través de la encuesta y entrevista al igual que las dimensiones de cada una de ellas que se asignaron para responder a los objetivos planteados.

4.1 Análisis de encuestas y entrevistas

En los análisis de datos se debe precisar que primero se hizo un breve levantamiento de datos estadísticos de la población que fue entrevistada a modo de identificar el grupo etario entrevistado, nivel educacional, sexo y arraigo territorial. Para luego pasar a clasificar en una matriz comparativa las entrevistas hechas a los pasajeros a modo de acompañante durante el viaje que hacen hacia sus respectivos destinos. En ambos casos el horario de intervención fue el mismo es decir a las 13:00 horas en el caso de San Antonio y las 14:00 horas en el caso de Cabildo, lo que corresponde a un horario de punta medio día (SECTRA, Coordinación de Planificación y Desarrollo, 2016). En el caso del tramo San Antonio- El Asilo la duración del viaje es de una hora y quince minutos y en el caso del tramo Cabildo- Guayacán cuarenta y cinco minutos.

4.1.1.Aspectos Generales: Identificación socio territorial del grupo encuestado

Con respecto a la cantidad de pasajeros transportados se constató que la cantidad es baja en ambos casos lo que respaldaría la necesidad de generar un servicio con un incentivo económico o subsidiado en este caso para acudir a dichas localidades, dado el amplio kilometraje y la poca cantidad de demanda existente a movilizar en los lugares que se desarrolló la investigación. También se constató que los adultos mayores son mayoritariamente quienes ocupan el servicio en el caso de Cabildo, son habitantes que han vivido toda su vida en las localidades aisladas con la salvedad de sentir independencia ahora que existe un sistema de transporte dado que la opción de caminar por la edad de ellos no es considerada o el de pagar por un servicio particular impacta en las bajas pensiones que perciben.

También, se observó jóvenes en viaje, sobre todo escolares que estudiaban en Cabildo y regresaban a sus hogares una vez terminada la jornada escolar. Sin embargo, no estuvieron dispuestos a cooperar en la entrevista, al parecer el celular es mejor compañía que hablar con alguien, a diferencia que los adultos mayores que respondieron amablemente a cada una de las preguntas hechas, aunque con cierta resistencia a responder las preguntas de edad o temían que se les preguntara el nombre, una vez descartado aquello la conversación fluía.

En el caso de los pasajeros que viajaban a El Asilo, que en su mayoría llegaban a Cuncumén, las edades son menores, la mayoría de las personas vienen de comunas rurales de Santiago o bien vivían en San Antonio para luego elegir un lugar más tranquilo para vivir. Por otro lado, se observó el traslado de algunos escolares, situación que antes no existía dado que los alumnos de localidades alejadas en San Antonio pernoctaban en el Internado Municipal de San

Antonio, inmueble que funcionó hasta el año 2012 tras haber sufrido un gran incendio (Ogalde, 2012).

Un factor común destacado en aquellos que viven en las localidades aisladas es el nivel educacional, encontrando incluso algunos que no habían logrado terminar la enseñanza básica, en algunos casos como respuesta espontánea y en otros con cierta vergüenza. La mayoría de los pasajeros son mujeres en ambos casos, en el caso de los hombres son aquellos adultos mayores que respondería a que ya no están en edad productiva y las mujeres en su mayoría son dueñas de casa de tiempo completo.

Dimensiones	San Antonio	Cabildo
Edad	La edad de los pasajeros encuestados en fluctuaban entre los 21 y los 60 años	La edad de los pasajeros encuestados en su mayoría fueron de la tercera edad.
Nivel Educacional	El nivel educacional de los encuestados, la educación Media Completa fue lo predominante.	El nivel educacional de los encuestados, la educación Básica Completa fue lo predominante.
Sexo	La totalidad de los encuestados y transportados en el bus eran de sexo femenino.	El sexo de los encuestados en su mayoría eran mujeres y en menor número varones.

Tabla 7 : Dimensiones de identificación de los pasajeros entrevistados en terreno, Octubre 2018.Fuente: Elaboración Propia.

La Tabla 7, indica las dimensiones que se utilizaron en la encuesta, de manera de poder identificar los pasajeros que se trasladan a diario en los servicios de conectividad.

4.1.2 Aspectos Específicos: pertenencia y arraigo territorial

En relación a los aspectos específicos, se constató que que en el caso de cabildo, una comuna históricamente rural, conservan su arraigo a la comuna, son nacidos y criados en la comuna a diferencia de las localidades aisladas de El Asilo, que en su mayoría han llegado de otros lugares para hacer nuevas viviendas en el lugar. Sí coinciden en que la mayoría de las viviendas fueron construidas a orillas de camino, en el caso de Cabildo se observan las antiguas viviendas de adobe e inmediatamente al lado construcciones con materiales acorde a la época actual.

Sorprende en el caso de Cabildo que muchos de ellos vivían en el antiguo fundo Los Ángeles y trabajaban para ello, aunque el fundo ya no existe continúan viviendo en el mismo lugar, aunque sus hijos viven en la ciudad de Cabildo o La Ligua, manteniendo una constante relación con sus localidades de origen. En el caso de las localidades de El Asilo, se podría deducir una población con mayor crecimiento, dado que se encuentran más cerca de la ciudad de Melipilla y la gente en estas localidades busca la tranquilidad de el campo.

Dimensiones	San Antonio	Cabildo
Pertenencia a la Comuna	La mayoría de los pasajeros encuestados no pertenecían a la comuna de San Antonio.	La mayoría de los pasajeros encuestados si pertenecían a la comuna de Cabildo.
Pertenencia a las localidades aisladas	Todos los pasajeros encuestados y transportados pertenecían a la localidad de Cuncumen.	Todos los pasajeros encuestados y transportados pertenecían a las localidades de Las Puertas y El Guayacán

Relación genealógica con las localidades	La totalidad de los encuestados eran relativamente nuevos en el sector, dado que proceden originariamente de localidades periféricas de Santiago (Melipilla, Santa María)	Los encuestados , todos son originarios de Cabildo y en particular de las localidades aisladas.

Tabla 8 : Dimensiones de relación territorial de los pasajeros entrevistados en terreno, Octubre 2018. Fuente: Elaboración Propia.

La Tabla 8 indica las dimensiones territoriales de los pasajeros encuestados identificando su origen y su relación con la localidad donde viven actualmente. Las dimensiones de la encuesta, fueron desarrolladas de acuerdo a dos de los objetivos planteados, por la desarrolladora de esta investigación.

4.1.3 Análisis Etnográfico

Para el análisis etnográfico y a través de las entrevistas registradas se definieron tres categorías para clasificar a través de lo obtenido y relatado la clasificación de aspectos económicos, socio culturales y arraigo territorial, pudiendo captar así aspectos sociales. Cabe señalar que la etnografía como enfoque no pretende reproducirse según paradigmas establecidos, sino vincular teoría e investigación y favorecer así nuevos descubrimientos.

Categoría	San Antonio (extractos entrevistas)
Aspectos Económicos	Antes cuando no había locomoción, ésta, nos veniamo a deo, no faltaba el amable que nos trajera y nos dejaba, a veces en LloLleo, a veces hasta acá…depende… y de vuelta nos íbamos a la GGO y nos bajábamos afuera ahí en Puangue y de ahí tomábamos la que venía de Melipilla hacia Cuncumén o hacia El Asilo y los bajábamos en el estero en Chenco y de ahí hacíamos deo a Cuncumén, pero la custión es que teníamos que llegar de una o de otra forma a Cuncumen.

Aspectos socio culturales Compra de enseres	Las cosas donde las compraban? En Melipilla yo creo toda la gente por lo menos yo de los 16 año que llevo ahí he comprao siempre en Melipilla. Una porque me sale más fácil, por la locomoción. *Y ahora que está esta micro, igual no más se compra allá?* Igual no más si…si porque en los paraderos de la micro a ti te van a dejar las cosas a la micro y aquí no.
Aspectos Socio Culturales (actividades de ocio)	Ah! uno puede venir po, que ya no sepo, si uno quiere comerse un pescao uno puede decir uy sabí, vamos mañana a San Antonio a comprar un pescao y nos venimos en la micro de las 6 wena onda,uno puede estar todo el día, vitrinear, mirar el mar y después en la tarde uno tiene locomoción pa irse...
Arraigo territorial	No es que quede más cerca, es que hay más locomoción, es casi la misma distancia pero es más fácil viajar para allá, es más fácil viajar a Melipilla porque casi toda la gente de Cuncumén viaja a Melipilla.
Fortalecimiento de Vínculos Familiares	La gente de Cuncumén venía a quedarse acá se de lunes a viernes, viajaban los días viernes y viajaban los lunes para San Antonio en la mañana, porque no había locomoción. Ahora no po, ahora los niños que estudian en San Antonio ellos viajan todos los días en la micro. Pero en el tiempo mío a mi hija yo la mandaba a Melipilla porque no había locomoción

Tabla 7: Extractos de entrevistas hechas y categorizadas previamente según lo indicado.

La tabla 7, indica las dimensiones que se contemplaron en la entrevista como instrumento exploratorio, y a su vez resume los relatos más significativos que dan cuenta de las conductas de movilidad previo a la llegada de un sistema de transporte y luego de su puesta en marcha, destacando que en el caso de las localidades de San Antonio, la compra de enseres sigue siendo de manera mayoritaria en Melipilla y no en su Centro Urbano a pesar de tener un bus que los acerque.

Categoría	Cabildo (extractos entrevistas)
Aspectos Económicos	*Y que opina que le cobren el 50% de la tarifa?* Así! No me había dao ni cuenta, yo la encuentro barata, ve que pago como trescientos pesos no más y el colectivo está caro, está a mas de mil pesos po.
Aspectos socio culturales Compra de enseres	*Y dónde compra las cosas?* Ahí en Cabildo, porque otras cosas me las traen mis hijos que ya están grandes, yo vivo con una hija no más, vio que mi señora ya…ya se fue.

Aspectos Socio Culturales (actividades de ocio)	*Y hay algo que a usted diga que bueno que está la micro!* Pa ir a comprar pos mija y una hace sus cosas no tiene que estar esperando a nadie y usted ve po, acá todos nos conocemos
Arraigo territorial	*Y usted toda la vida ha vivido acá?* Si pue, en el fundo, este era el fundo Los Ángeles y mi papá trabajaba acá y nosotros vivíamos aquí, después con la reforma agraria esto se dividió y pasó a llamarse Las Puertas

Tabla 8: Extractos de entrevistas hechas y categorizadas en ejes previamente definidos.

La tabla 8, indica las dimensiones que se contemplaron en la entrevista como instrumento exploratorio, y a su vez resume los relatos más significativos que dan cuenta de las conductas de movilidad previo a la llegada de un sistema de transporte y luego de su puesta en marcha, en las localidades aisladas de Cabildo destaca el arraigo territorial de los usuarios y el impacto directo que ha tenido fundamentalmente en los adultos mayores en aspectos económicos al contar con tarifa preferencial y en la independencia de sus conductas de movilidad.

Con lo anterior se responde así a los objetivos planteados, logrando aplicar una entrevista con un diseño exploratorio, caracterizando las conductas de movilidad, logrando así analizar la información recolectada.

En la actualidad el Ministerio de transporte no cuenta con antecedentes de conductas de movilidad con base etnográfica, por lo que no se puede contrastar con los datos que dicha institución cuenta, que son estudios calidad con respecto a los servicios subsidiados en términos de frecuencia, comodidad del servicio, y puntualidad, según estudio “Análisis de la calidad de los servicios que reciben subsidio al transporte en zonas aisladas” desarrollado por Límite Ingeniería S.A.

Capítulo V: Conclusiones Recomendaciones

Analizadas las entrevistas en su totalidad se logra llegar a los objetivos y responder a las preguntas planteadas y a la hipótesis que planteaba que: “Los servicios de conectividad en localidades aisladas cambian las costumbres de movilidad de los habitantes.” Identificando que no es así, dado que es más fuerte las costumbres tradiciones que han utilizado por años los habitantes de las localidades aisladas.

En esta investigación, se buscó identificar, por ejemplo, cambios en las costumbres de las localidades de Cabildo y San Antonio a partir de la implementación de un servicio de transporte. Al respecto, los autores Salazar, Diaz, Osses, & Foster (2014), indicaron sobre la investigación realizada que: “la variable de accesibilidad a los centros urbanos, es medida a partir de los tiempos de viaje a los centros de las principales ciudades de la región” p. (222). Lo anterior coincide con los grados de aislamiento asignados previo a la implementación de un servicio de conectividad a las localidades aisladas sin embargo, al momento de analizar las costumbres de movilidad en terreno resultó dicotómico registrar que lo que pudiese resultar ser cercano en tiempos de viaje, para los habitantes es irrelevante a la hora de elegir o cambiar sus costumbres de movilidad.

Sin embargo, las entrevistas realizadas en San Antonio indicaron que los usuarios preferían ir a Melipilla, ciudad perteneciente a la Región Metropolitana, aún teniendo acercamiento a la ciudad y no por un tema de tiempo, sino por la cantidad de buses que se dirigen a esa ciudad. Dando importancia a disminuir los tiempos de espera y a la comodidad que les ofrecen los comerciantes de la ciudad que no pertenece a su región, a pesar incluso de ser

tarifas más costosas y tiempos de viajes mayor a los ofrecidos por los servicios de conectividad con que cuentan actualmente.

Otro factor que destaca es la diversificación de las actividades productivas, si bien, en el caso de Cabildo esto no sucede, dado que aquellos que crecieron asociados al campo aún siguen asociados a él; sin embargo, en el caso de San Antonio la relación laboral no es netamente centrada en el campo, está asociado a labores de ciudad, lo que resulta curioso dado que las localidades aisladas de San Antonio se encuentran más lejos de la urbe y en Cabildo más cerca.

Lo anterior se puede contrastar con lo que se plasmó en el artículo: ”Relevancia de accesibilidad a los centros urbanos, con respecto a la pobreza y ocupación de la población rural y periurbana de la región del Bío-Bío” de Salazar, Diaz, Osses, & Foster (2014). En dicho artículo se indica lo siguiente: “desde un punto de vista económico y ocupacional, los espacios rurales que se encuentran más cercanos a las aglomeraciones presentan una mayor diversificación de actividades económicas, por la mayor oportunidad de empleos relacionados con la ciudad” p.(224). En el caso de Cabildo, a pesar de las personas contar con un servicio de acercamiento más rápido a su centro urbano e incluso poder llegar a la ciudad contigua de La Ligua, no se detectó cambios laborales en sus relatos, a diferencia de San Antonio donde si se logra acceder a nuevos trabajos en la ciudad gracias a un servicio de acercamiento.

En consecuencia, frente a si la población cambia sus costumbres, por la llegada de un sistema de transporte la respuesta es no, más aun en aquellas personas de la tercera edad o inclusive poco menos. De las mejoras en la calidad de vida esto se refleja en aspectos asociados a la salud y a situaciones de urgencia, aunque resalta el hecho de que al tener un servicio de transporte público las personas sienten la libertad y la independencia de no depender de otros o

de aquellos que cuentan con vehículo, no sólo en las personas con edad productiva, esto resalta en los testimonios de los adultos mayores, que no se trata sólo de tener una rebaja monetaria, es seguir teniendo independencia en sus actividades, coincidiendo con lo plasmado por Nicolás Valenzuela- Levi en su artículo “El Derecho a la conexión: imaginarios, luchas, derechos e instituciones” (2016).

Por otro lado, cabe destacar que el transporte público siempre se ha medido principalmente bajo tres ejes en términos de propósito de viajes en hora punta, destacando trabajo y estudio , los horarios fuera de punta, presentan otros propósitos: compras, médico, etc. Y en este último punto resulta relevante hacer un análisis etnográfico previo, captando los usos y costumbres de los habitantes, porque en los horarios en que se hicieron las entrevistas fueron creados para que las personas accedieran a las compras y actividades de ocio al igual que en la ciudad a modo de equiparar las oportunidad, las costumbres resaltan de manera más potente y dejando un recurso ocioso y aumentando el gasto dado que el servicio no es ocupado.

Los datos arrojados en esta investigación indican que el contar con un sistema de transporte público subsidiado es acogido de buena manera, no es utilizado de manera de unir a los habitantes o transmitir información que los atañe, crear instancias de trabajo integrado con la comunidad en su conjunto de manera de generar nuevos espacios de encuentro resultaría valorable, la difusión también de estos servicios ha sido pobre, aún cuando los servicios operan hace dos años, aún hay personas que se enteran por el “boca a boca” y no por haber leído precisamente la disponibilidad de horarios de ambos servicios.

En consecuencia con esta investigación logra responder a los objetivos, preguntas e hipótesis planteada, destacando que un servicio de acercamiento no cambia las conductas de

movilidad de los usuarios, las costumbres prevalecen. Y, el instrumento exploratorio que se desarrolló sirvió para responder a las preguntas e hipótesis de investigación.

Capítulo VI: Recomendaciones

- Se recomienda trabajar de manera transectorial con otras entidades que consideran el factor sociológico como herramienta fundamental a la hora de implementar un servicio de conectividad en zonas aisladas.

- Se recomienda utilizar un instrumento exploratorio con base etnográfica con dimensiones de tipo territorial según la región del país donde se implemente un nuevo sistema de transporte, atendiendo a que la geografía del territorio también forma las conductas de movilidad de los habitantes.

- Se recomienda previo a la implementación de un servicio de conectividad, revisar los puntos de espera de los pasajeros, dado que en algunos casos las viviendas al ser construidas aledañas al camino, los habitantes no consideran el paradero como un lugar de espera aunque éste exista.

Referencias Bibliográficas

Angrosino, M. (2012) *Etnografía y observación participante en investigación cualitativa* (págs. 10-12). Madrid: Morata.

Arenas, F., Quense, J., & Salazar, A. (1999). El aislamiento como desafío para el ordenamiento territorial. El caso de las comunas de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande* (26), 105-111.

Banco Mundial (2002) *Mejora de la Movilidad Rural: Opciones para el desarrollo del transporte motorizado y no motorizado en la áreas rurales.* Recuperado en Mayo de 2018 de: http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/twu-48-SPANISH.pdf

Baños, M. R. (2013). Nueva Ruralidad desde dos visiones de progreso rural y sustentabilidad: Economía Ambiental y Economía Ecológica. *Polis, Revista Latinoamericana , 12* (34), 225-241.

Castillo, S., Mardones, M., & Vila, W. (2018). *Urbanismo y Transporte Público, Miradas del Siglo XX.* Santiago: RIL.

CEPAL. (2018). *www.cepal.org*. Recuperado el 19 de Noviembre de 2018, de Logistica y movilidad/Comisión Económica para América Latina y el Caribe: https://www.cepal.org/es/temas/logistica-y-movilidad

Comisión Asesora Presidencial, Pro Movilidad Urbana. (2014). *Problemas de la movilidad urbana: Estrategia y medidas para su mitigación.*

Correa, G. (2010). Transporte y Ciudad. *EURE , 36* (107), 133-137.

Figueroa, O., Rozas, P. (2005). *Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: el caso de Chile*. Recuperado el 19 de Noviembre de 2018, de https://repositorio.cepal.org: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6299/1/S05902_es.pdf

Foncea, S. (4 de Junio de 2016). *Furia del río Petorca dejó más de 650 personas aisladas La Cuarta*. Recuperado el 13 de Septiembre de 2018, de lacuarta: https://www.lacuarta.com/cronica/noticia/furia-del-rio-petorca-dejo-a-mas-de-650-personas-aisladas/164128/

GEOINFO. (2010). *Informe Final, Actualización de la metodología de identificación de zonas aisladas para el otorgamiento de subsidios al transporte.* Subsecretaría de Transporte, División de Transporte Público.

Gonzalez, K., & Astudillo, D. (22 de Marzo de 2014). La crisis social que sufren las zonas más afectadas por la sequía. La Tercera . Recuperado de https://www.latercera.com/noticia/la-crisis-social-que-sufren-las-zonas-mas-afectadas-por-la-sequia/

Guber, R. (2011). *La Etnografia, método, campo y reflexividad* (4ª edición ed.). Argentina: Siglo Xxi Editores

Hammersley, M., & Atkinson, P. (1994). *Etnografía, Métodos de Investigación* (1ª edición ed.). España.

Instituto Nacional de Derechos Humanos. (2014). *Informe Misión de Observación, Provincia de Petorca.* Instituto Nacional de Derechos Humanos. Recuperado de https://bibliotecadigital.indh.cl/bitstream/handle/123456789/774/Informe.pdf?sequence=1

Instituto Nacional de Estadísticas (INE). (2017). RESULTADOS CENSO 2017. Disponible en https://resultados.censo2017.cl/Region?R=R05

Jerez, D.,& Serrano, B. (25 de agosto de 2012) .Declaran sequía "estructural" en las provincia de Petorca…pese a las últimas lluvias. lasegundaonline Recuperado de http://www.lasegunda.com/Noticias/Economia/2012/08/775648/declaran-sequia-estructural-en-la-provincia-de-petorca-pese-a-las-ultimas-lluvias

Jiron, P., & Iturra, L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas del Sur* (39), 44-57.

López, F., Nieto D. & Arias, C. (2010) Relaciones entre el concepto de movilidad y la ocupación territorial de Medellín. *Revista EIA* (13), 23-37.

López, R., & Vega, P. (2017). Consentimiento informado en Medicina Práctica clínica e investigación biomédica. *Revista Chilena de Cardiología* (36), 57-66.

Marquez, C., Espinoza, M., & Maisanche, F. (4 de Agosto de 2017). *La regulación del transporte rural difiere en cada zona El Comercio*. Recuperado el 26 de Julio de 2018, de elcomercio: https://www.elcomercio.com/actualidad/regulacion-transporte-rural-ecuador-transito.html

Mejora de la movilidad rural, o. p. (2004). *World Bank Document.* Recuperado el abril de 2018, de documents.worldbank.org: http://documents.worldbank.org/curated/en/502941468779416878/pdf/296990Spanish.pdf

Ministerio de Obras Públicas. (2018). *Declara zona de escasez a las Provincias de Quillota, Marga- Marga y Petorca, y las comunas de LlayLlay, ConCón y San Antonio, de la Región de Valparaíso* Recuperado el 9 de Septiembre de 2018, http://www.dga.cl/administracionrecursoshidricos/decretosZonasEscasez/Documents/Decreto-4-V.pdf

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2015) *Determina lo que indica, autoriza llamado(s) a licitación(es) pública(s) y aprueba bases de licitación(es) pública(s) de otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte público remunerado en zonas aisladas, modalidad terrestre en el (los) tramo(s) 1)El Pedernal- Petorca 2) Frutillar Alto-Petorca , ID CTA423 de la Región de Valparaíso y sus Anexos.* Decreto Nº1976 . Recuperado el 25 de Noviembre de 2018. Disponible en http://www.dtpr.gob.cl/Licitaciones2/pdf/26052015_1812_1537_DEX1976.pdf

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2015) *Determina lo que indica, autoriza llamado(s) a licitación(es) pública(s) y aprueba bases de licitación(es) pública(s) de otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte público remunerado en zonas aisladas, modalidad terrestre en el (los) tramo(s) El Asilo - San Antonio , ID CTA475 de la Región de Valparaíso y sus Anexos.* Decreto Nº1760 . Recuperado el 25 de Noviembre de 2018.Disponible en http://www.dtpr.gob.cl/Licitaciones2/pdf/29042016_1216_523_DEX_1760.pdf

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2016) Aprueba contrato para el otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte público remunerado en zonas aisladas, modalidad terrestre en el (los) tramo Cabildo- Guayacán, ID CTA471,en la Región de Valparaíso. Recuperado el 22 de Noviembre de 2018.Disponible en: http://www.dtpr.gob.cl/Licitaciones2/pdf/06042016_1837_412_DEX1645-16_ApruebaSubsidioCTA0471Valparaiso.pdf

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2016) Aprueba contrato para el otorgamiento de subsidio a la prestación del servicio de transporte público remunerado en zonas aisladas, modalidad terrestre en el (los) tramo El Asilo- San Antonio, ID CTA475,en la Región de Valparaíso. Recuperado el 22 de Noviembre de 2018.Disponible en http://www.dtpr.gob.cl/Licitaciones2/pdf/26082016_1503_523_Dec%20Ex%202745.PDF

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (15 de octubre de 1992). *DTO-212 21-NOV-1992 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES-Ley Chile-Biblioteca del Congreso Nacional*. Recuperado el 22 de mayo de 2018, de Biblioteca del Congreso Nacional: https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=11043

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes. (1 de septiembre de 2009). *Ley-20378 05-SEP-2009 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES-Ley Chile-Biblioteca del Congreso Nacional*. Obtenido de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile: https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1005871&buscar=20378

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes. (25 de Septiembre de 2013). *Ley-20696 26-SEP-2013 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, SUBSECRETARÏA DE TRANSPORTES- Ley Chile-Biblioteca del Congreso Nacional*. Recuperado el 22 de Mayo de 2018, de Biblioteca del Congreso Nacional:

https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1054189&idParte=9375355&idVersion=2013-09-26&buscar=20378

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. (junio de 2015). *Subsecretario de Transporte anuncia 18 servicios de conectividad para tres comunas de la Región de Valparaíso* . Recuperado el 11 de 2018, de www.mtt.gob.cl: http://www.mtt.gob.cl/archivos/11180

Ogalde, R. (02 de Febrero de 2012). *Gigantesco incendio arrasó con internado en San Antonio.* Recuperado el 6 de Diciembre de 2018, de soychile: https://www.soychile.cl/San-Antonio/Sociedad/2012/02/06/69961/Un-incendio-afecto-esta-madrugada-al-internado-municipal-de-San-Antonio.aspx

Posada, H., Jairo, J., & Gonzalez, C. (Junio de 2010). Metodología para el estudio de demanda de transporte público de pasajeros en zonas rurales. *Revista Facultas de Ingeniería de Universidad de Antioquia* , 106-118.

Pujadas, J. J. (2018). Etnografía móvil, entre el sombreado y el acompañamiento: notas a partir del estudio de la movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Barcelona,. *Etnográfica, Revista do Centro em Rede de Investigaçao em Antropología , 22* (2), 361-386.

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.

Salazar, A., Diaz, O., Osses, P., & Foster, W. (2014). Relevancia de la accesibilidad a los centros urbanos, con respecto a la pobreza y ocupación de la población rural y periurbana de la región del Bio-Bio, Chile. *Revista Colombiana de Geografía , 23* (2), 221-238.

Salgado Oportus, O. & Cea Echeverria, P. (2012). Análisis de la conectividad externa de los puertos de Chile como un factor de competitividad. *Ingeniare. Revista chilena de ingeniería , 20* (1), 25-39.

SECTRA, Coordinación de Planificación y Desarrollo. (Abril de 2016). *Presentación de power point*. Recuperado el 12 de Agosto de 2018, de subtrans.gob: https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2016/04/Presentacio%CC%81n-EOD-Valpo-2016v5.pdf

Solorza Estevez, J. H. (1998). *Metodología de evaluación de subsidios al transporte en zonas rurales aisladas.* Santiago, Chile: Universidad de Chile.

Ubilla, G. (2012). Entidades rurales aisladas de la Region Metropolitana de Santiago de Chile-RMS:localizacion y vulnerabilidad. *Revista de Colombiana de Geografía , 21* (2), 127-147.

Valenzuela-Levi, N. (2016). El derecho a la conexión:imaginarios, luchas, derechos e instituciones. *ARQ* (94), 136-145.

ANEXOS

Anexo Nº1: Registro de datos de viajeros desde San Antonio a El Asilo

16 de Octubre de 2018

CTA 475

13: 00 HRS. SAN ANTONIO-EL ASILO ___

15:HRS. EL ASILO –SAN ANTONIO ___

1. ASPECTOS GENERALES

Rango de edad

21-30_____ 31-40____ 41-50____

51-60_____ 61-70_____ 71-80_____

Nivel Educacional: Básico Completa__ Media Completa__ Tec Prof__ Univ.____

Ocupación:

Sexo F:___M:___

2. ASPECTOS ESPECÍFICOS

Ubicación Geográfica

i. ¿Es Oriundo de la comuna? SI___ NO___ De donde es?_____

ii. ¿A que localidad pertenece? (según recorrido publicado)

Huinca__ La Arboleda__ Valle Arriba__ Valle Abajo__ El Cheuque___

Cuncumén__ Los Escalones__ La Floresta___ El Asilo_____

Movilidad

¿Ha vivido en la localidad indicada toda su vida?

Si___. ¿Que generación es Ud.? 1ª___ 2ª_____3ª____4ª____

No___. ¿Hace cuánto tiempo vive en la localidad indicada?_____

Ha estado residiendo fuera de localidad?

Si___,

Cuanto tiempo?_____ Motivo?_____ Distancia?

Por qué volvió?_____

No___

Anexo Nº2: Registro de datos de viajeros desde Cabildo a El Guayacán.

29 de Octubre de 2018

CTA 471

14: 00 HRS. CABILDO-GUAYACAN ___

15:00 HRS. GUAYACAN –CABILDO ___

1. ASPECTOS GENERALES

Rango de edad

21-30_____ 31-40____ 41-50____

51-60_____ 61-70_____ 71-80_____

Nivel Educacional: Básico Completa_ Media Completa__ Tec. Prof___ Univ.____

Ocupación:

Sexo F:___M:___

2. ASPECTOS ESPECÍFICOS

Ubicación Geográfica

i. ¿A que localidad pertenece? (según recorrido publicado)

La Mora__ Guayacán___ Las Puertas_

ii. ¿Es Oriundo de la comuna? SI___ NO___ De donde es?_____

Movilidad

¿Ha vivido en la localidad indicada toda su vida?

Si___. ¿Que generación es Ud.? 1ª___ 2ª_____3ª____4ª____

No___. ¿Hace cuánto tiempo vive en la localidad indicada?_____

Ha estado residiendo fuera de localidad?

Si__,

Cuanto tiempo?_____ Motivo?_____ Distancia?

Por qué volvió?_____

No___

Anexo Nº3:Pauta de preguntas para entrevistas semi estructuradas.

1. Cuando no existía transporte público ¿cómo se movilizaba?
2. El servicio utilizado, ¿le ha traído beneficios económicos?
3. ¿Siempre ocupa este servicio?
4. ¿Dónde compraba antes los enceres? ¿Donde lo hace ahora?
5. Con respecto a la diversión, ¿que actividades puede hacer ahora que antes no hacía?
6. ¿El servicio ha cumplido con sus expectativas?
7. ¿Alguna vez pensó que el Estados se haría cargo de la movilidad de las personas que viven aisladas?
8. ¿Hay alguna actividad que se ha facilitado más por el uso de este servicio?
9. ¿Ha accedido a nuevas oportunidades de trabajo?
10. Del recorrido, ¿hay paradero? ¿Dónde toma el bus?
11. ¿Aprovechan el viaje para tratar problemas de la comuna?
12. ¿Qué ha sido lo mejor que le ha sucedido desde que inició el servicio?

Anexo Nº4: Solicitud de Estadísticas de Pasajeros a la Subsecretaría de Transporte.

ACUSE DE RECIBO DE SOLICITUD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN LEY DE

TRANSPARENCIA

AN001T0007024

Se solicita estadística de pasajeros transportados de los meses de agosto, septiembre y octubre del presente año de los servicios de conectividad CTA471 y CTA475 operando actualmente en la Quinta Región en las comunas de Cabildo y San Antonio respectivamente.

Correo electrónico Excel NO Vía electrónica

De acuerdo a su requerimiento, este organismo procederá a verificar lo siguiente: a) Si su presentación constituye una solicitud de información. b) Si nuestra institución es competente para dar respuesta a ésta. c) Sisusolicitudcumpleconlosrequisitosobligatoriosestablecidosenelartículo12delaLeydeTransparencia.

2. Fecha de entrega vence el: 03/11/2018

El plazo máximo para responder una solicitud de información es de veinte (20) días hábiles. De acuerdo a su presentación la fecha máxima de entrega de la respuesta es el día **03/11/2018**. Se informa además que excepcionalmente el plazo referido podrá ser prorrogado por otros 10 días hábiles, cuando existan circunstancias que hagan difícil reunir la información solicitada, conforme lo dispone el artículo 14 de la Ley de Transparencia.

Informamos además que la entrega de información eventualmente podrá estar condicionada al cobro de los costos directos de reproducción. Por su parte, y de acuerdo a lo establecido en el artículo 18 de la Ley de Transparencia, el no pago de tales costos suspende la entrega de la información requerida.

En caso que su solicitud de información no sea respondida en el plazo de veinte (20) días hábiles, o sea ésta denegada o bien la respuesta sea incompleta o no corresponda a lo solicitado, en aquellos casos que la ley lo permite usted podrá interponer un reclamo por denegación de información ante el Consejo para la Transparencia www.consejotransparencia.cl dentro del plazo de 15 días hábiles, contado desde la notificación de la denegación de acceso a la información, o desde que haya expirado el plazo definido para dar respuesta.

3. Seguimiento de la solicitud Con este código de solicitud: **AN001T0007024**, podrá hacer seguimiento a su solicitud de acceso a través de los siguientes medios:

a) Directamente llamando al teléfono del organismo: 2 24213000 b) Consultando presencialmente, en oficinas del organismo “Subsecretaría de Transportes (MTT)”, ubicadas en Amunátegui 139, en el horario En OIRS de Lunes a viernes de 09:00 a 13:00 horas. c) Digitando código de solicitud en www.portaltransparencia.cl opción 'Hacer seguimiento a solicitudes'

Amunátegui 139

Subsecretaría de Transportes (MTT)

4. Eventual subsanación

Si su solicitud de información no cumple con todos los requisitos señalados en el artículo 12 de la Ley de Transparencia, se le solicitará la subsanación o corrección de la misma, para lo cual tendrá un plazo máximo de cinco (5) días hábiles contados desde la notificación del requerimiento de subsanación. En caso que usted no responda a esta subsanación dentro del plazo señalado, se le tendrá por desistido de su petición.

Anexo Nº5: Solicitud de Estudio que Asigna Grados de Aislamiento a la Subsecretaría de Transporte.

Subsecretaría de Transporte (MTT)

ACUSE DE RECIBO DE SOLICITUD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN

LEY DE TRANSPARENCIA

AN001T0005527

Fecha: 07/05/2018 Hora: 15:31:12

1. Contenido de la Solicitud

Nombre y apellidos o razón social:

Tipo de persona: Natural

Dirección postal y/o correo electrónico:

Nombre de apoderado (si corresponde):

Solicitud realizada: Con respecto a los servicios de conectividad CTA/ CTR implementados por la división de subsidios DTPR en la Quinta Región se solicita lo siguiente: *Servicios de conectividad CTA/CTR implementados en la comuna de Petorca desde el inicio de la ley 20.378. en formato KMZ. *Catastro de localidades indicadas como aisladas e aisladas parcialmente entre los años 2010-2018 en la comuna de Petorca en formato KMZ . *Parámetros de cada una de las localidades indicadas como aisladas e aisladas parcialmente en formato excel y formato KMZ.

Observaciones:

Archivos adjuntos:

Medio de envío o retiro de la información:

Formato de entrega de la información:

Sesión iniciada en Portal:

Vía de ingreso en el organismo:

De acuerdo a su requerimiento, este organismo procederá a verificar lo siguiente:

a) Si su presentación constituye una solicitud de información. b) Si nuestra institución es competente para dar respuesta a ésta. c) Si su solicitud cumple con los requisitos obligatorios establecidos en el artículo 12 de la Ley de Transparencia.

2. Fecha de entrega vence el: 05/06/2018 El plazo máximo para responder una solicitud de información es de veinte (20) días hábiles. De acuerdo a su presentación la fecha máxima de entrega de la respuesta es el día **05/06/2018**. Se informa además que excepcionalmente el plazo referido podrá ser prorrogado por otros 10 días hábiles, cuando existan circunstancias que hagan difícil reunir la información solicitada, conforme lo dispone el artículo 14 de la Ley de Transparencia.

Informamos además que la entrega de información eventualmente podrá estar condicionada al cobro de los costos directos de reproducción. Por su parte, y de acuerdo a lo establecido en el artículo 18 de la Ley de Transparencia, el no pago de tales costos suspende la entrega de la información requerida.

En caso que su solicitud de información no sea respondida en el plazo de veinte (20) días hábiles, o sea ésta denegada o bien la respuesta sea incompleta o no corresponda a lo solicitado, en aquellos casos que la ley lo permite usted podrá interponer un reclamo por denegación de información ante el Consejo para la Transparencia www.consejotransparencia.cl dentro del plazo de 15 días hábiles, contado desde la notificación de la denegación de acceso a la información, o desde que haya expirado el plazo definido para dar respuesta.

3. Seguimiento de la solicitud Con este código de solicitud: **AN001T0005527**, podrá hacer seguimiento a su solicitud de acceso a través de los siguientes medios:

a) Directamente llamando al teléfono del organismo: 2 24213000

Amunátegui 139

Subsecretaría de Transporte (MTT)

b) Consultando presencialmente, en oficinas del organismo “Subsecretaría de Transporte (MTT)”, ubicadas en Amunátegui 139, en el horario En OIRS de Lunes a viernes de 09:00 a 13:00 horas. c) Digitando código de solicitud en www.portaltransparencia.cl opción 'Hacer seguimiento a solicitudes'

4. Eventual subsanación Si su solicitud de información no cumple con todos los requisitos señalados en el artículo 12 de la Ley de Transparencia, se le solicitará la subsanación o corrección de la misma, para lo cual tendrá un plazo máximo de cinco (5) días hábiles contados desde la notificación del requerimiento de subsanación. En caso que usted no responda a esta subsanación dentro del plazo señalado, se le tendrá por desistido de su petición.

Anexo Nº 6: Entrevistas a los pasajeros del servicio subsidiado San Antonio-El Asilo

Entrevista 1:Grupo familiar de viaje: Madre, Hija , nieto.

Conversemos? Y antes como lo hacía*?* Antes cuando no había locomoción, ésta, nos veniamo a deo, no faltaba el amable que nos trajera y nos dejaba, a veces en LloLleo, a veces hasta acá…depende… y de vuelta nos íbamos a la GGO y nos bajábamos afuera ahí en Puangue y de ahí tomábamos la que venía de Melipilla hacia Cuncumén o hacia El Asilo y los bajábamos en el estero en Chenco y de ahí hacíamos deo a Cuncumén, pero la custión es que teníamos que llegar de una o de otra forma a Cuncumen.

Invierno y verano? Siii y ahora le damos gracias a Dios que por lo menos está todo esto pavimentao porque ahora… año atrá nada…teniay a veces si te tocaba caminar teniay que caminar a patita y lleno de piedra y de grea….mala la locomoción.

Y hay paradero donde espera la micro? Si si….paraderos nuevos nocierto? Paraderos nuevo. Ahonde yo vivo hay dos o uno? Do!, ahonde donde nosotros vivimos. Acompañante: Pero se instalaron hace poco igual no hace mucho tiempo, porque hace un año? *Y antes?* Antes no había paradero, la gente hacía paradero así por las de ellos. Así como su par de latas? Claro! Dos palos, cuatro palos y hacían un techito.

Pasajera: Claro, porque justo donde nosotros vivimos hay uno chiquitito que hicieron los viejitos de por ahí, y esperan la locomoción ahí.v Que está hacia mano derecha cuando va hacia Melipilla y el que hicieron ahora está hacia la mano izquierda cuando uno viene por San Juan.

Oiga? y antes donde compraban cosas? En Melipilla yo creo toda la gente por lo menos yo de

los 16 año que llevo ahí he comprao siempre en Melipilla. Una porque me sale más fácil, por la locomoción.

Y ahora que está esta micro, igual no más se compra allá? Igual no más si…si porque en los paraderos de la micro a ti te van a dejar las cosas a la micro y aquí no. Yo aquí una vez compré en Los Carrera y no me fueron a dejar las cosas. Ella (acompañante) guatona como estaba de su bebé jeje… tuvimos que llevar las cosas a mano.

Oiga, otra cosa, esta micro está los sábados. No tengo idea….o no? Sé que lunes , miércoles y viernes, pero sábados no tengo idea ahí me pilló. *Yo tengo los horarios! El sábado, mire de a las 08:00 baja de El Asilo y sale del terminal de nuevo acá a las 6…*de vuelta. Ah! un puro recorrido diario Claro! A mira, bueno saberlo! *A no sabía?* No, no tenía idea, yo sabía que lunes, miércoles y viernes sabía. Sábado no tenía idea ni domingo menos. *Hay martes y jueves también..*AH! MIRA! No tengo idea.. Acompañante: Siempre que venimos nosotros, venimos los lunes, los miércoles y los viernes.

Y porque viene esos días? Porque a mi me citan por él (apunta a su hijo pequeño) porque yo lo traigo a él. Claro! Entonces nosotros le dijimos a la fonoaudióloga que los diera esos días por la locomoción pa devolverno porque igual yo la acompaño, porque ella no conoce mucho y yo igual no conozco mucho. *Y si él no viniesa a la fono esos días?* No venimo, y si venimo, venimo en auto. **Pasajera (hija)**: Yo vengo con mi pareja en auto, días de semana todos trabajamos…entonces ocupamos la micro.

Ustedes, por ejemplo, no sabían que a parte de lunes, miércoles y viernes martes, jueves y sábado? No, no teníamos ni idea, no estaba en mis libros, no tenía ni idea, se lo juro, como yo

siempre había escuchado a la gente que decía no si hay lunes, miércoles y viernes entonces uno se guía por eso, pero como le digo no tenía que había más días.

Y usted no había leído los horarios? Noooo mijita, si yo no leo nunca ná, y la verdad no me había dao cuenta.

Oiga, y varios vecinos ocupan esta micro? Siii po, la mayoría que viene al hospital, que viene a la custión del oculista, que viene al registro civil me le magina a mi, porque Cuncumén pertenece a San Antonio y tenemos que venir hacer cosas acá. Porque yo por ejemplo si voy a otro lao que a SERVIU de Melipilla allá me van a decir no usté pertenece a la Quinta Región vaya allá, si voy por decirte a un hospital de allá por el día, me dicen no, usté pertenece a San Antonio asique vaya pa ya. Entonces nosotros tenemos claro que pertenecemos a San Antonio pero, nos queda más cerca Melipilla.Hija: No es que quede más cerca, es que hay más locomoción, es casi la misma distancia pero es más fácil viajar para allá, es más fácil viajar a Melipilla porque casi toda la gente de Cuncumén viaja a Melipilla.

Ya, y a pesar de que por ejemplo, ahora se acaban de enterar de que hay servicio el sábado..Ah! uno puede venir po, que ya no sepo, si uno quiere comerse un pescao uno puede decir uy sabí, vamos mañana a San Antonio a comprar un pescao y nos venimos en la micro de las 6 wena onda,uno puede estar todo el día, vitrinear, mirar el mar y después en la tarde uno tiene locomoción pa irse, porque yo misma no voy a estar siempre molestando a la pareja de ella que me lleve y que me traiga porque muy buen yerno será pero, no puedo estar siempre molestándolo po, si po, ya me da lata a veces de molestarlo.

Ya , pero ahora que ya se enteró que hay los sábados…Siii, noo, bien.

Ahí al lado hay unos papelitos con los horarios. Entonces, usted encuentra bueno que esté los sábados? Siiii, si, si bueno y el día domingo mucho mejor porque así uno puede venir a la playa más al verano.

Los domingos no hay, es el único día que no hay. Pero uno el día sábado puede venir a la playa po. Magínate te vení en la mañana a las 8, un ejemplo por decirte que lleguí a las nueve y media acá a San Antonio tenis pa estar toda la mañana, hasta como las tres que estís en la playa después te vení tranquilamente pa tomar la micro a las seis pa irte. Dígame que no es weno. ***Claro, si con ese objetivo se hizo ese horario.*** Uno que no tiene auto tiene que rebuscársela de todas maneras como pa venir un rato a la playa. Porque a mi me gusta la playa y me encanta bañarme**.**

A todos nos gusta! Oiga, y en términos por ejemplo del colegio, los niños siempre estudiaron arriba en Cuncumén? *O acá abajo (San Antonio)*?No, en los tiempos de mi hija, ella estudió la básica en Cuncumén y la media la estudió en Melipilla en la técnica porque a mi me quedaba más cerca de mi pa las reuniones pa esas cosas porque eran siempre en la tarde y no había locomoción. Hija: y no había enseñanza media, algunos se venían al internado de San Antonio. Mamá: La gente de Cuncumén venía a quedarse acá se de lunes a viernes, viajaban los días viernes y viajaban los lunes para San Antonio en la mañana, porque no había locomoción. Ahora no po, ahora los niños que estudian en San Antonio ellos viajan todos los días en la micro. Pero en el tiempo mío a mi hija yo la mandaba a Melipilla porque no había locomoción.

Oiga, y dado que hay hartos vecinos que ocupan la micro, han ocupado la micro para ponerse de acuerdo en reuniones o pasarse el dato de algo? No, la verdad que nunca me he fijado en eso…*Y con respecto a los paraderos, usted me dijo que hace un año habían paraderos, y antes, que había?* Así no más esperaba la gente.

Se juntaban en algún lugar en particular? Una esquina? Una casa? Claro, ahí no más. Gracias a Dios yo siempre he vivido a orilla de calle entonces no tenemos problemas, pero hay gente que tiene que caminar pa dentro. *Y, usted cree que esto ha funcionado bien?* Si, si pa mucha gente, pa gente de la tercera edad esto ha sido muy bueno y ya no hacen deo. Usted sabía que la tarifa tiene un 50% de descuento la gente de la tercera edad? No, tampoco tenía idea! Le pongo un 7.

Entrevista 2:

Tu eres de Cuncumén y estudiaste en San Antonio, como impactó esto en tu vida? El único problema era que yo no llegaba a mi casa, no veía a mis papás todos los días, me quedaba acá en el internado, llegábamos el lunes y nos íbamos el viernes.

Y ahora que los niños tienen este servicio, que opinas de eso? Osea, súper bueno, porque ellos pueden llegar a su casa todos los días, llegan bien al colegio, no llegan atrasados, muy buen horario.

Tu siempre ocupas este servicio? Cuando me toca venir para San Antonio, sí.

Tu no trabajas acá en San Antonio? No, no, cuando me toca venir para acá, ocupo este horario.

Y cuando no había micro, como lo hacías? Tenía que irme a Melipilla, a tomar el bus GGO y darme la vuelta por allá por el otro lao. *Tu no hacías dedo?* No, no, es que me da miedo.

Con respecto a lo laboral, tu crees que este servicio te puede brindar mejores expectativas laborales*?* Obvio que sí! Porque para venirme en las tardes, como acá casi todos los trabajos son hasta las 5 o las 6 y el último recorrido lo hace a las 6…

Oye? Y los víveres donde los compran? A no, casi todo eso nosotros lo hacemos en Melipilla.

Y por qué no lo hacen en San Antonio? Porque siempre lo hemos hecho así, es más por costumbre, a parte vamos en el auto, pero igual usamos la micro.

Hay alguna actividad que se haya facilitado por el hecho de estar la micro? Venir al Municipio, que es para el lugar que yo trabajo, me ha ayudado bastante porque tengo que traer documentación, entonces ahora no me tengo que dar la tremenda vuelta por Melipilla y vengo en esta micro.

Y en términos de actividad recreativa, como ir al cine, has ocupado la micro para eso? Para esas actividades yo prefiero el auto, pero sí para el trabajo ocupo la micro y lo que es obviamente cuando tengo que venir a controles con mi hija y no podemos utilizar el auto obviamente ocupo la micro por el horario a parte que si tengo ponte tu una consulta a las 5 de la tarde me vengo en este horario en la micro y después puedo volver a la casa en la tarde.

***¿Alguna vez se han puesto de acuerdo con los vecinos para algo*?** No, la verdad que no.

¿ O has conocido a tus vecinos a través de la micro? No, porque nos conocemos del pueblo uno se saluda, pero más que eso no.

¿Tu esperas la micro en el paradero? No, afuera de mi casa.

¿El servicio cumple con tus expectativas? Si, pero martes y jueves no pasa a esta hora y sería genial que pasara igual que los otros días. Porque los otros días uno no puede volver temprano.

¿Y general, tu encuentras que funciona bien el sistema? Si, bien.

¿ Tu sabías que la tarifa para adulto mayor es rebajada en un 50%? No, eso lo desconocía, es bueno eso, es una ayuda genial para ellos dado que las jubilaciones están pésimas. ¿Recuerdas de algún evento que tu hayas pensado “que bueno que está esta micro”? Tema control médico, tendría que gasta mucho más a Melipilla que es $1.000 más $1.300 de la GGO.

Entrevista 3:

Usted me ha dicho que va a Cuncumén y por primera vez en este servicio ¿cómo se enteró usted del servicio*?* Primero por una profesora que trabaja en la Escuela de Cuncumén y fue porque yo la llamé para saber de qué manera podría llegar a la Escuela y ella primero me dijo que no había ninguna movilización y después al rato me dice que hay un servicio que parte del Terminal a la 1 de la tarde. Fui al terminal y ví que era verdad. Pero antes vi en Internet el horario de buses y ahí ví que de San Antonio a Cuncumén salía uno a las 1 y después me acerqué al terminal y me confirmaron los horarios.

¿Y en qué pagina lo encontró? En una página de información general de horarios de buses de San Antonio a varios lugares. Y, es mi primera vez en Cuncumén.

Entrevista 4:

Usted me comentó que llegó hace dos años a Cuncumén, *¿porque se vino?* Por la tranquilidad, salir de Santiago a un lugar seguro, tranquilo, al campo.

¿Usted siempre ocupa este servicio? Si, las veces que vengo a San Antonio lo ocupo.

¿Entonces conoces bien este servicio? Si, que los días martes y jueves no hay a esta hora y es complicado eso porque en esos días uno toma la micro temprano y para regresar tiene que ir al cruce San Diego y ahí esperar otra micro pa llegar a Cuncumén.

¿Y usted, donde compra los víveres? En Melipilla, voy igual a Melipilla porque me queda más cerca en términos que hay más recorridos de micro que vienen pa ca.

¿Y usted sabía que hay micro los sábados y podría comprar en San Antonio? Si, pero tendría que volver en la micro de las 6 y es mucho esperar, es más largo, muchas horas de esperar.

¿El utilizar esta micro, te percibe beneficios económicos? Si, porque yo no tengo vehículo y la única manera de salir de Cuncumén es esta micro.

¿Y aparte de venir al médico, para que otro viaje utiliza la micro? Para el médico o la playa, en la sábado y en la semana.

¿**Usted sabía que este servicio era subsidiado por el Estado**? Si

Tú alguna vez te imaginaste que el Estado se haría cargo de la movilidad? NO..jajaja, yo incluso me enteré hace poco de que el Estado se hacía responsable de la mantención de los buses y le pagaba a los choferes, porque yo pensaba que era de buena voluntad y me preguntaba:¿cómo va a venir acá a trabajar si viene tan poca gente va a ganar pocas lucas, y eso me sorprendió. Porque acá no todos pueden salir de Cuncumén porque no todos tienen vehículo pa poder salir y hay hartas localidades rurales que no pueden salir. En mi caso yo no tengo vehículo y el único transporte pa que me saque es la micro.

En la micro, ¿te has puesto de acuerdo con los vecinos para alguna actividad?* O *¿has recibido algún tipo de información arriba de la micro?* No, solo viajar.¿ *Has tenido oportunidad de conocer más a tus vecinos en el viaje? No, solamente de vista, ubico donde viven pero de conversar con ellos no.

¿Donde esperas la micro, en algún paradero? No, yo la espero afuera de mi casa, y si llueve salgo justo a la hora pa no esperar tanto rato**.**

¿ El servicio ha cumplido con tus expectativas? Si

¿Alguna vez te ha dejado botada la micro? No, Gracias a Dios, no, porque estoy a la hora pa que no se me pase, la micro cumple en estar a la hora indicada.

¿Y la tarifa, bien? Si, está bien la tarifa, nada que decir la tarifa.

¿Y si no estuviera la micro? Tendría que pagar a alguien que me trajera y me saldría más caro po,

Y cuánto cobran? Sabes eso tu? Dependiendo, porque una vez me fueron a buscar al cruce en la salida y me cobraron ocho lucas, y fue sólo del cruce a la casa, no fue un trayecto, me cobraron ocho mil y yo….bueno será. A mil doscientos que me cobra la micro, prefiero organizarme no más. Hay algo en particular que quisieras destacar? Lo bueno, que el Gobierno le pague a los choferes pa venir pa ca a Cuncumén, porque un chofer por seis mil pesos no va a venir hasta acá, incluso me ha tocado venirme sola a veces no viene tanta gente. Me tocó una vez venirme sola en la mañana y volver sola en la tarde, con el otro chofer si. Y ahora me ha tocado que en las mañanas viene harta gente y en las tardes también.

Entrevista 5:

Usted, me comentó que no vivía en Cuncumén sin embargo va de visita donde su mamaá. **Así es.** ***Y usted, ocupa siempre este servicio?*** Ahora que está sí, antes me venía por Melipilla que era más complicado, me tenía que bajar en el cruce Puangue y de ahí esperar algo para acá. Esta micro me ahorra plata y tiempo. Por el otro lado me demoraba hasta dos horas y era mucho más caro en cambio por acá es más cómodo y es más barato.

¿Y tu sabes si tu mamá ocupa el servicio? Si, y a veces viene mi hijo y también se viene en la micro en la mañana y después se va en la tarde.

¿Y si ni existiera esta micro? No se podría venir conmigo los días que yo me quedo acá, se tendría que quedar en la casa con el papá. *Tu mamá que es quién vive en Cuncumén,*

¿sabes para que trámites en particular ocupa la micro? Mi mamá va al médico, va hacer trámites, va a comprar. Antes, cuando estaba la otra micro yo le hacía las compras y se las mandaba, se la encargaba al chofer, yo le decía adonde y mi mamá me las recibía y así ella se ahorraba también de estar haciendo fuerza.

Y su mamá compra entonces en San Antonio, no en Melipilla…No en San Antonio, porque es más fácil, antes compraba en Melipilla, pero ahora es difícil, porque del centro donde ella compra queda lejos de donde sale la micro entonces cuando viene con hartas bolsas es más pesao, en cambio acá no acá es más fácil porque todo llega ahí mismo, en el centro.

¿Tu sabías que este servicio era subsidiado por el Estado? Si, porque lo leí en la otra micro en un cartelito.

¿Alguna vez te imaginaste que el cargo se iba hacer cargo de la movilidad de la gente que vive en lugares aislados? Eee…sí. Porque tienen más facilidades al ser más rural. Yo tengo familia que vive en San Enrique y tienen más beneficios que para ciudades…

Anexo Nº 7: Entrevistas a los pasajeros del servicio subsidiado Cabildo-El Guayacán

Entrevista 1:

Usted, me comentó vive en Las Puertas. Así es. *Y usted, ocupa siempre este servicio?* Ahora que está sí, porque antes no había casi nada era más complicado, había que esperar algo que pasara, lo que fuera y ahí no se iba.

Y hacía dedo? Claro! O caminaba, también pasaba la micro de los trabajadores de la mina y a veces nos llevaba y si no caminar más.

Y usted toda la vida ha vivido acá? Si pue, en el fundo, este era el fundo Los Ángeles y mi papá trabajaba acá y nosotros vivíamos aquí, después con la reforma agraria esto se dividió y pasó a llamarse Las Puertas.

Y usted toma siempre esta micro? Osea , cuando voy hacer trámites a Ligua o comprar a Cabildo.

Y cada cuánto tiempo hace eso? Mire es relativo….a veces una vez a la semana y si no, no hay nada que hacer, no no más.

Y para ir al médico? No, ahí vamos a la posta que tenemos, ahí van los doctores y es bien bueno, cuando la cosa se pone complicada ahí uno va a Ligua.

Y antes, cuando no había micro y se enfermaba, como lo hacían? Había que aguantarse no más en la noche y al otro día temprano tratar de ubicar algún vecino con vehículo pa que lo lleve pa Cabildo y ahí seguir a Ligua, antes era muy triste señorita y los caminos malos, ahora por lo menos ya está todo mejorao.

Y dónde compra las cosas*?* Ahí en Cabildo, porque otras cosas me las traen mis hijos que ya están grandes, yo vivo con una hija no más, vio que mi señora ya…ya se fue.

Y que opina de esta micro? Ah! bien weno porque así uno va y vuelve y hace sus cosas tranquilo.

Y que opina que le cobren el 50% de la tarifa? Así! No me había dao ni cuenta, yo la encuentro barata, ve que pago como trescientos pesos no más y el colectivo está caro, está a mas de mil pesos po. La dejo ve que me bajo aquí.

Entrevista 2:

Hola! Usted, donde va*?* Yo voy al Guayacán, más lejos pa ya parriba.

Y usted, ocupa siempre este servicio? Claro! Cuando tengo que hacer sí. Y antes , cuando no estaba la micro, como lo hacía? Hacia deo o esperaba la Sol.

Y no le daba miedo? Es que ya tanto tiempo acá yo entonces uno se conoce.

Y la Sol, de donde viene? Pasa seguido? La Sol viene de allá de Los Andes y no sé como es pero se demora esa y es más cara.

Cuánto vale? Vale más de dos lucas y a una le cobran como de lejos y una va ahí a Cabildo no más, claro que se da la vuelta pal otro lao.

Y usted toda la vida ha vivido acá? Si, de siempre acá, nosotros tenemos cabras entonces siempre hemos acá, ahora ya nos quedan pocas, como hay poco agua se hace difícil criar como antes. Mire, ve esos corrales esos son de nosotros, nosotros acá somos una comunidad, pero ahora viene gente de Ovalle con sus cabras y ahí nosotros hacemos su negocito con los animalito..

Y ahora en que andaba en Cabildo? Trámites, comprando*?* Fui a comprar alimento pa los pollos ahí a Cabildo ahora que puedo, porque otra vez me los compran allá y me los mandan en la micro.

Como eso? Na po, el chofer se lo deja a uno en la casa, muy buena voluntad este caballero, ve que una ya de eda es difícil.

Y es gratis? jajaja, no pos señorita uno le paga el pasaje como si fuera a traerla a una no ma po, pero muy wena gente.

Y para ir al médico? No, ahí voy al médico de acá de Las Puertas y también voy en esta micro.

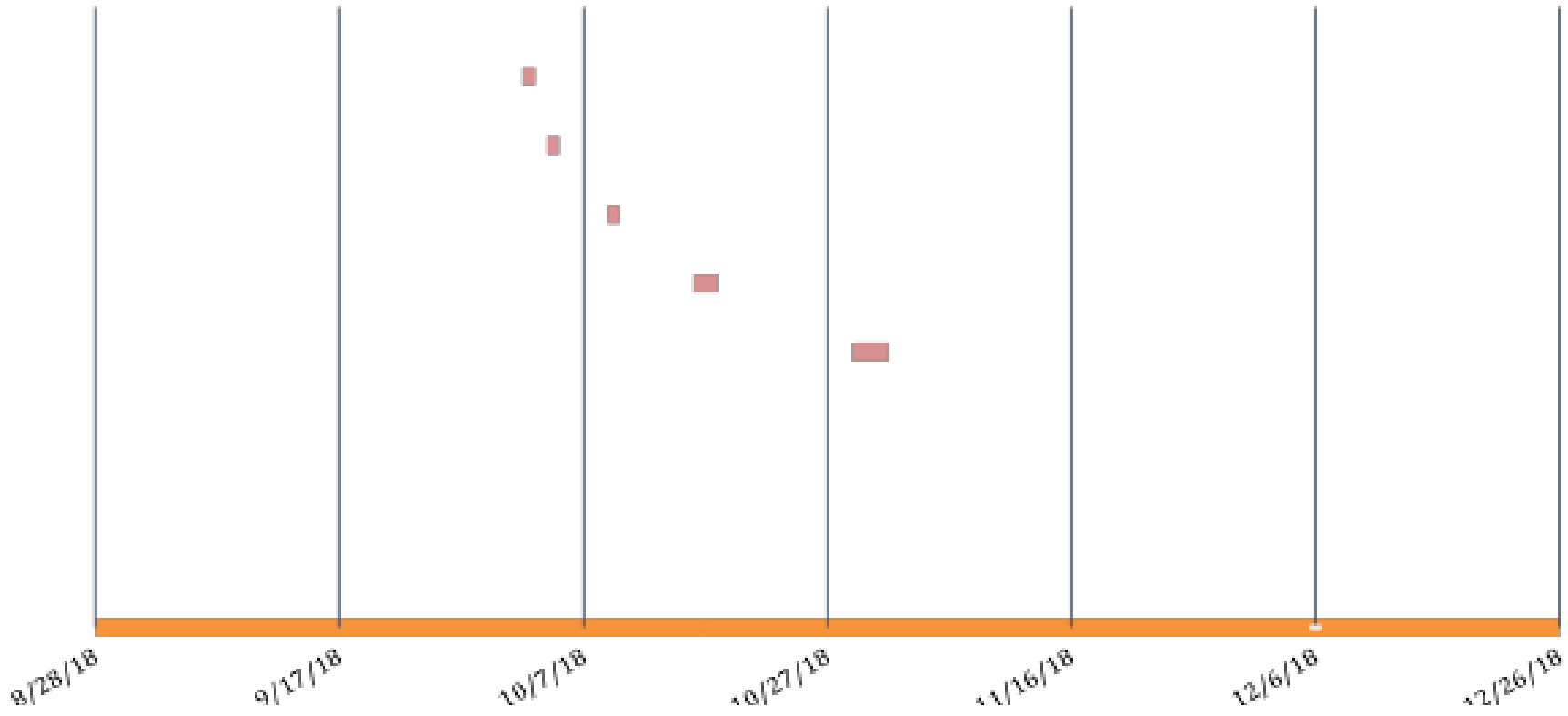
Y antes, cuando no había micro y se enfermaba, como lo hacían? Uy mjita, ahí era terrible, sobre todo cuando una estaba gorda, le venían los dolores y había que conseguirse algo con algún vecino y si no hasta el otro día. Imagínese la nochecita que pasaba!

Y le gusta esta micro? A claro! Y es barata y está bien buena y el chofer tan amable oiga.

Y hay algo que a usted diga que bueno que está la micro*!* Pa ir a comprar pos mija y una hace sus cosas no tiene que estar esperando a nadie y usted ve po, acá todos nos conocemos ese caballero que se bajó antes ve también de años acá y asi po..así es la vida acá.

Y usted que vende de las cabras? No yo no pero mi yerna sí ella vende queso ahí en esas casas de arriba ahí tiene, es bien rico fíjese quizá le quede…Vaya a ver y se va acordar de mi.

Anexo N°8 Carta Gantt, plan de trabajo de la investigación etnográfico.



Ploteo313

Barrio Lastarria, Santiago - Enero 2019