

**MOVILIDAD COTIDIANA Y ESPACIOS DE VIDA DE LOS CONMUTANTES DE LA
COMUNA DE LA UNIÓN A LA CIUDAD DE OSORNO, CHILE**

POR

ANTONIO ALEJANDRO VARGAS PEÑA

Tesis presentada a la Dirección de Postgrado de la Universidad de Los Lagos para optar al grado académico de Magíster en Ciencias Sociales Mención Estudios de Procesos y Desarrollo de las Sociedades Regionales

Profesora guía: Dra. Alejandra Lazo Corvalán

Osorno, sur de Chile. Junio de 2025

© 2025, Antonio Alejandro Vargas Peña

Se autoriza la reproducción y/o divulgación total o parcial, con fines académicos, mediante cualquier forma, procedimiento y/o tecnología de la presente obra, incluyendo la cita bibliográfica que reconoce la obra y a su autor/ autora.

A Omar, Miriam y Andrés, en cualquier orden

AGRADECIMIENTOS

A la profesora Alejandra Lazo, por su paciencia y generosidad. A las amistades y colegas, por su apoyo. A los choferes, auxiliares y pasajeros, compañeros de viaje en general, particularmente a los que me ayudaron en este trabajo.

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN/ABSTRACT	8
INTRODUCCIÓN	10
Antecedentes.....	11
Aspectos metodológicos	12
Relevancia.....	13
MARCO TEÓRICO	15
De los estudios del transporte a los estudios de la movilidad	15
La movilidad como práctica social de viaje	16
La experiencia de la movilidad cotidiana	21
Conmutación.....	23
Espacio de vida	25
Arraigo	27
ESTADO DEL ARTE.....	30
Investigaciones internacionales.....	30
Investigaciones nacionales.....	32
MARCO METODOLÓGICO.....	36
Enfoque.....	36
Objetivo general	36
Objetivos específicos.....	36
Hipótesis	36
Unidades de análisis y criterios de selección de la muestra	37
Características de la muestra	37
Técnicas de recolección de información.....	39
Procedimiento	40
Estrategia de análisis.....	40
RESULTADOS.....	42
CONDICIONES DE MOVILIDAD	44
Condiciones de la conmutación en bus	44
Infraestructura. Modos de transporte y viaje en bus	44
<i>Acercarse al bus y al trabajo: colectivos, radiotaxis, caminatas</i>	<i>44</i>
<i>Los recorridos de buses La Unión - Osorno</i>	<i>48</i>
<i>Costos económicos del viaje en bus</i>	<i>50</i>
Trayectorias de viaje	53
<i>Trayectorias individuales</i>	<i>53</i>

<i>Estrategias familiares</i>	54
Condiciones para la conmutación en auto	57
Infraestructura	57
<i>Disponibilidad. El auto como modo de transporte</i>	57
<i>Costos económicos del viaje en auto</i>	59
Trayectorias individuales y estrategias familiares para la conmutación en auto	60
PRÁCTICAS DE MOVILIDAD	64
El viaje en bus	64
Rutina	64
<i>La ida a Osorno</i>	64
<i>La vuelta a La Unión</i>	70
Prácticas sociales del viaje en bus	76
Percepciones y sensaciones de viaje	80
<i>Tiempo</i>	80
<i>Comodidad/Incomodidad de los viajes en bus</i>	83
<i>Seguridad</i>	87
Prácticas de movilidad en auto	89
Rutina	89
<i>El viaje de Alicia</i>	89
<i>El viaje de Fernando</i>	91
Prácticas grupales del viaje en auto	94
Percepciones y sensaciones del viaje en auto	97
<i>Tiempo</i>	97
<i>Comodidad/incomodidad de los viajes en auto</i>	98
<i>Seguridad</i>	99
ARRAIGO	101
La percepción de los lugares de residencia y de los lugares trabajo	101
<i>Seguridad y tranquilidad</i>	101
<i>Cercanía</i>	102
<i>Ritmo de vida, contaminación, paisaje</i>	103
<i>Ventajas económicas de La Unión</i>	104
<i>Vivienda</i>	105
<i>Oportunidades laborales</i>	105
Proyección	106

ARQUETIPOS DE CONMUTACIÓN	110
El conmutante asimilado.....	111
El conmutante forzado	112
El conmutante conforme.....	113
Algunos atributos en común de los conmutantes	115
CONCLUSIONES.....	120
BIBLIOGRAFÍA	125

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.....	37
Tabla 2.....	41
Tabla 3.....	118

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES, IMÁGENES Y OTROS

Figura 1.....	12
Figura 2.....	38
Figura 3.....	39
Figura 4.....	45
Figura 5.....	47
Figura 6.....	58
Figura 7.....	61
Figura 8.....	62
Figura 9.....	65
Figura 10.....	66
Figura 11.....	69
Figura 12.....	71
Figura 13.....	72
Figura 14.....	73
Figura 15.....	74
Figura 16.....	75
Figura 17.....	77
Figura 18.....	82
Figura 19.....	84
Figura 20.....	85
Figura 21.....	87
Figura 22.....	89
Figura 23.....	90
Figura 24.....	92
Figura 25.....	93
Figura 26.....	99

RESUMEN/ABSTRACT

RESUMEN

En el sur de Chile, ciudades como Osorno presentan una función monocéntrica del territorio circundante, siendo nodos de una red ciudades y asentamientos de menor tamaño que mantienen una fuerte interdependencia respecto a ellas, lo que se refleja en un creciente número de conmutantes desde comunas vecinas. Considerando la relevancia que estos desplazamientos tienen en la configuración del espacio regional, el objetivo del presente trabajo fue comprender y caracterizar los espacios de vida de los conmutantes de la ciudad de La Unión a Osorno a partir de sus prácticas y experiencias de movilidad cotidiana. Bajo un enfoque cualitativo y etnográfico, y haciendo uso de métodos móviles, particularmente de la técnica del sombreado, se construyeron las historias de viaje de 6 conmutantes de la ciudad de La Unión a Osorno, con el objeto estudiar sus prácticas y experiencias de movilidad, así como la construcción de arquetipos de conmutantes que permitieran integrar y diferenciar estas características. Entre los resultados destaca la apropiación del viaje de conmutación en base a los distintos modos de transporte y recursos familiares disponibles. La experiencia del viaje de los conmutantes se rutiniza en prácticas individuales y grupales específicas que buscan vivir de manera más cómoda los desplazamientos. Finalmente, aunque hay algunas diferencias entre los viajeros, la conmutación por parte de ellos es vista como parte de una trayectoria de movilidad previa junto a una proyección residencial y familiar ligada a un sentimiento de arraigo y aprecio al lugar de origen, accediendo a su vez a las ventajas del lugar de trabajo.

PALABRAS CLAVE: Movilidad cotidiana, conmutación, espacio de vida ciudades intermedias, arraigo

ABSTRACT

In southern Chile, cities such as Osorno play a monocentric role in the surrounding territory, acting as hubs for a network of smaller cities and settlements that are highly interdependent on them, as reflected in the growing number of commuters from neighbouring municipalities. Considering the relevance of these mobilities in shaping the regional space, the objective of this study was to understand and characterise the living spaces of commuters from the city of La Unión to Osorno based on their daily mobility practices and experiences. Using a qualitative and ethnographic approach, and employing mobile methods, particularly the sombreado technique, the travel stories of six commuters from the city of La Unión to Osorno were constructed in order to study their mobility practices and experiences, as well as to construct commuter archetypes that would allow these characteristics to be integrated and differentiated. Among the results, the appropriation of the commuting journey based on the different modes of transport and family resources available stands

out. In this context, the commuters' travel experience becomes routine in specific individual and group practices that seek to make travel more comfortable. Finally, although there are some differences between travellers, commuting is seen as part of a previous mobility trajectory together with a residential and family projection linked to a feeling of attachment and appreciation for the place of origin, while also accessing the advantages of the workplace.

KEYWORDS: Everyday mobility, commuting, living space, intermediate cities, attachment

INTRODUCCIÓN

La movilidad, considerada como práctica inherente a las personas para la consecución de sus actividades cotidianas, constituye un objeto de interés para comprender la experiencia del habitar en el territorio, y así dar cuenta de las condiciones de acceso y participación en que se desenvuelven los sujetos móviles en la sociedad local. En Chile, en el estudio de la movilidad cotidiana prevalecen las investigaciones respecto a áreas metropolitanas, siendo la observación del fenómeno en otras escalas un proceso relativamente reciente y en ascenso (Canales & Canales-Cerón, 2016; Salazar et al., 2017; Lazo & Carreño, 2020; Riquelme & Lazo, 2019). Tal como en las áreas metropolitanas, es posible observar en las ciudades intermedias una creciente especialización del territorio como factor que intensifica la movilidad cotidiana, generándose una tendencia a una mayor escisión entre el lugar de residencia y las demás localizaciones que componen el espacio de vida (Ares, 2010). En el caso de Osorno, como otras ciudades intermedias del sur de Chile, la ciudad opera como nodo de un sistema de ciudades menores y asentamientos circundantes en los cuáles se produce un flujo constante de conmutación, conformando espacios de vida que trascienden las divisiones administrativas comunales. En este sentido, la observación del fenómeno de la conmutación intrarregional e interregional requiere una mirada que considere los atributos subjetivos de la experiencia espacial.

Las preguntas que orientan el problema de investigación se dirigen a caracterizar las prácticas y experiencias de movilidad cotidiana en la configuración de espacios de vida para los conmutantes de la ciudad de La Unión hacia Osorno. Pueden plantearse de la siguiente manera: ¿cómo se configuran los espacios de vida de los conmutantes interurbanos de la ciudad de La Unión? ¿Cuáles son sus prácticas y estrategias de movilidad para la consecución de sus actividades cotidianas? ¿Cuáles son las experiencias y proyectos de vida asociados a la conmutación?

De esta forma, el objeto de estudio de la investigación corresponde a las prácticas de movilidad cotidiana en habitantes de la ciudad de La Unión y su relación con la construcción de sus espacios de vida. Específicamente, se explorará la construcción de espacios de vida por movilidad cotidiana de aquellos sujetos que se desplazan cotidianamente por trabajo desde la ciudad de La Unión hacia la ciudad de Osorno.

El trabajo se centrará en las experiencias de viaje cotidiano entre ciudades a partir de los conceptos de movilidad cotidiana y espacios de vida. Por movilidad cotidiana se entenderá “aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón et al., 2010, p. 24). Este trabajo tuvo como eje los viajes por conmutación, es decir, aquellos desplazamientos cotidianos de ida y vuelta entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo. De manera más particular, se limitó a aquella conmutación en que estos lugares se sitúan en comunas y áreas urbana distintas. Por espacios de vida se entenderán todos aquellos lugares organizados alrededor de la residencia y frecuentados habitualmente por el individuo, y que son construidos en la práctica de la movilidad cotidiana.

Antecedentes

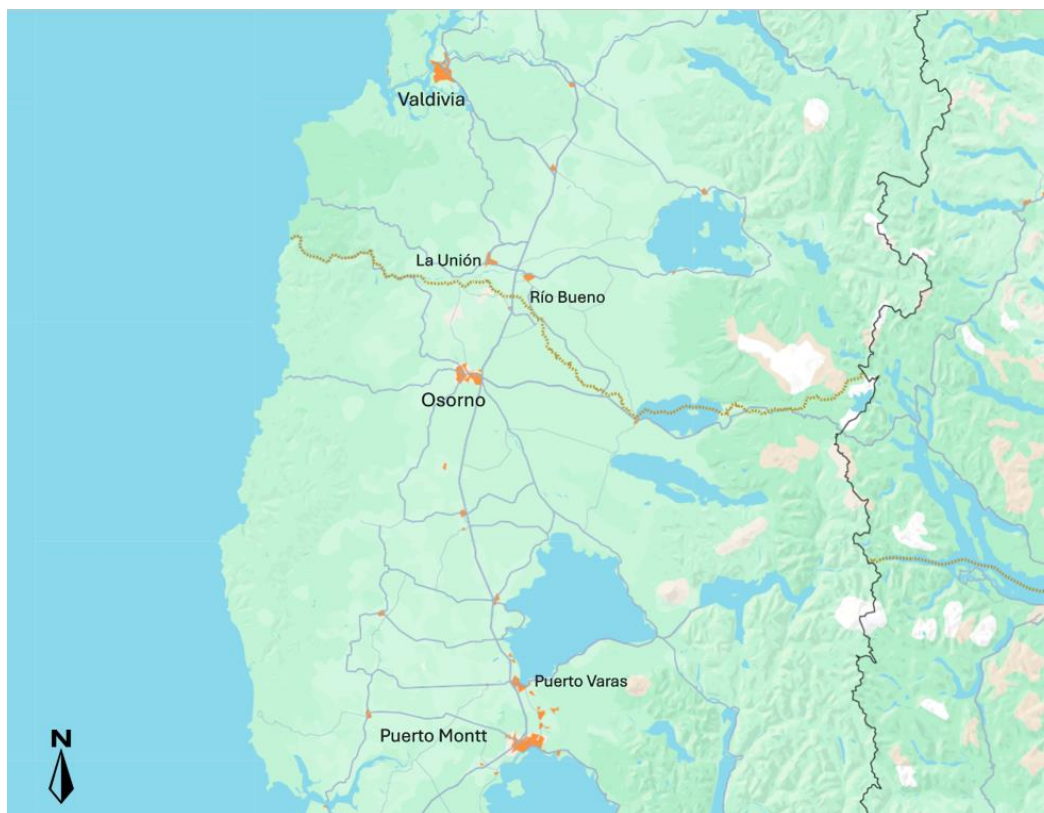
Al centrarse en los viajes de conmutación de habitantes de la ciudad de La Unión hacia Osorno, la investigación tomó como áreas de análisis y de trabajo de campo el territorio de ambas comunas.

La ciudad de Osorno, ubicada en la Región de Los Lagos, tal como otras ciudades intermedias del sur de Chile, se caracteriza por presentar una función monocéntrica del territorio circundante, siendo nodo de una red de zonas rurales y asentamientos urbanos de menor tamaño que mantienen una fuerte interdependencia respecto a ella (Maturana & Arenas, 2012). Esto la convierte en fuertes atractoras de moviidades desde comunas vecinas de menor tamaño, como es el caso de La Unión, que posee la particularidad (junto con Río Bueno) de señalar un mayor flujo de conmutantes hacia la ciudad de Osorno que a otras ciudades de su propia región (Región de Los Ríos).

Según datos del Censo del año 2017, la comuna de La Unión posee una población de 38.036 habitantes, y el número de personas que viaja diariamente la ciudad de Osorno desde aquella ciudad por motivos de estudio o trabajo, según datos del Censo de 2012, supera las 1.480, cifra que probablemente ha ido aumentado en la última década (Lazo & Riquelme, 2019).

Figura 1

Principales áreas urbanas cercanas a La Unión. Vista parcial de las regiones de Los Ríos y de Los Lagos



La hipótesis general de la investigación puede plantearse de la siguiente manera: en los conmutantes de la ciudad de La Unión hacia Osorno existe una relación entre las prácticas y experiencias de movilidad cotidiana y la configuración de espacios de vida condicionada por factores de transporte, familiares y sociales vinculados a modos y proyectos de vida basados en el arraigo a la ciudad de origen.

Aspectos metodológicos

Conceptual y metodológicamente, el trabajo se enmarcó en el llamado “nuevo paradigma de las movilidades”, considerando el fenómeno de la movilidad desde un punto de vista que incorpora el movimiento, las representaciones y las experiencias de movilidad (Cresswell, 2010). El enfoque es cualitativo etnográfico, por su inmersión en la vida cotidiana de los sujetos de estudio, y de tipo diacrónico, pues consideró la generación de información en un corto periodo de tiempo, indagando

en las experiencias de movilidad cotidiana durante los meses de noviembre de 2018 a marzo de 2019.

La unidad de análisis, siguiendo el planteamiento de Andrea Gutiérrez (2012) para los estudios de movilidad, corresponde al viaje, entendiéndolo como una práctica social de desplazamiento por el territorio. La forma de estudiar estas prácticas es el estudio de casos.

Para el presente estudio, el universo analítico se refiere a las prácticas de movilidad cotidiana, particularmente a la práctica de la conmutación. De esta forma, la población objetivo del estudio corresponde a las prácticas de viaje de quienes se desplazan cotidianamente al trabajo desde ciudad de La Unión a la ciudad de Osorno.

El trabajo de campo se centró en uso de la técnica del “sombreo” y la construcción de historias de viaje, siguiendo las propuestas de estudio de la movilidad desarrolladas en trabajos recientes. La técnica del sombreado corresponde al acompañamiento individual de los participantes de la investigación en sus rutinas diarias, donde el investigador observa la forma en que el o la participante lleva a cabo sus prácticas cotidianas (Jirón & Imilan, 2016). Tanto la selección de casos como el trabajo de sombreado se adecuaron a la búsqueda de diferentes tipologías de experiencias de viaje de conmutación.

Para plantear el marco teórico y el diseño de la investigación se consultó bibliografía actualizada respecto a las prácticas de conmutación a nivel internacional y nacional, así como trabajos respecto a movilidad cotidiana y espacio de vida en sectores no metropolitanos, haciendo énfasis en aquellos de carácter cualitativo enmarcados en el “giro de las nuevas moviidades” (Jirón & Imilán, 2018).

Relevancia

Entendiendo la importancia de la movilidad como actividad cotidiana de todas las personas, y particularmente de la conmutación como fenómeno relevante en el dinamismo de las redes de asentamientos urbanos de las regiones, el presente estudio puede considerarse de interés dentro del Área de estudios de Identidad y Procesos Culturales Regionales del Magíster de Ciencias Sociales de la Universidad de Los Lagos. La aproximación comprensiva a fenómenos como la conmutación y la movilidad cotidiana de los habitantes de la Región de Los Lagos permitiría dar cuenta, en tanto parte constitutiva de los espacios de vida de los habitantes del territorio regional, de procesos de construcción y comunicación de significados de valor identitario, así como la conformación y

funcionamiento de imaginarios sociales y territoriales de la región, siendo parte de esta área de estudios.

En complemento a las aproximaciones cuantitativas de los desplazamientos de población entre ciudades del sur de Chile, la investigación puede destacar características propias de la conmutación regional relativamente novedosas para la comprensión de los sistemas urbanos característicos del sur de Chile, como el del que forman parte La Unión y Osorno, relevando la comprensión de los espacios de vida de los habitantes de las ciudades circundantes y dando cuenta de sus estrategias de movilidad en razón de las condiciones de accesibilidad y participación en el territorio regional.

MARCO TEÓRICO

De los estudios del transporte a los estudios de la movilidad

En términos generales, la trayectoria de los estudios de la movilidad se caracteriza por un avance progresivo desde un enfoque más centrado en el transporte a un enfoque más centrado en el individuo. En el primer grupo pueden considerarse aquellos trabajos desarrollados principalmente desde la geografía del transporte, uno de cuyos ejes es la relación entre la construcción de infraestructuras de transporte y los procesos sociales que los determinan y son influidos por ellas. Gran parte de estos estudios se desarrollan a partir de metodologías cuantitativas de observación de flujos en los sistemas de transporte y de construcción de modelos de atracción y generación de viajes en un espacio geográfico. En el segundo grupo de trabajos, desde un enfoque más cualitativo dentro de las ciencias sociales, se han desarrollado trabajos basados en la distinción fuerte entre movilidad y transporte, considerándose a la primera como una noción más amplia de la segunda, que sólo se restringe a la dimensión física de los desplazamientos, con una tendencia a su observación a través de agregados de unidades. Los estudios de la movilidad bajo el nuevo enfoque pasan a centrarse en los viajes y sus motivaciones, particularmente en el problema de la relación entre movilidad y relaciones sociales (Salerno, 2012).

Este nuevo enfoque, que ha sido llamado el “nuevo paradigma de las movilidades” o “giro de la movilidad”, implica cambios teóricos significativos, desarrollos metodológicos alternativos y nuevas preguntas y enfoques de investigación. El cambio aspira a una reformulación fundamental en las ciencias sociales, pues implica examinar el rol constitutivo del movimiento dentro del funcionamiento de la mayor parte de las instituciones y de las prácticas sociales. Esto implica atender a diversas formas de movilidad, múltiples e interdependientes, más allá del desplazamiento físico de personas o bienes (Sheller & Urry, 2018).

Por ejemplo, Timothy Cresswell (2010) propone para el estudio de las movilidades su observación a través de la descripción de “constelaciones de movilidad”, es decir, como “formaciones históricas y geográficas específicas de movimiento, representaciones de movimiento y formas de practicar el movimiento que tienen un sentido en conjunto” (Cresswell, 2010, p. 5). En otras palabras, la propuesta de Cresswell considera dar cuenta del movimiento como un frágil entramado de tres aspectos: como movimiento físico (medible y mapeable), como representaciones del movimiento

(narrativas, discursos e historias del movimiento) y como experiencias prácticas del movimiento (corporizadas y habitualizadas).

La movilidad como práctica social de viaje

Con el objetivo de delimitar de manera clara conceptos clave en el área del transporte y la movilidad, Andrea Gutiérrez (2012) propone una serie de definiciones que permitirían demarcar ámbitos de conocimiento, limitando y ampliando a la vez el objeto de estudio. Para Gutiérrez, la movilidad puede entenderse como una práctica social de desplazamiento en un territorio. En tanto práctica, implica una reiteración frecuente de comportamientos. En tanto práctica social, implica comportamientos grupales que definen un patrón, pauta o modelo, conforme a condiciones medias de un contexto social, espacial y temporal determinados.

Si bien los estudios del transporte y la movilidad tienen un campo común de conocimiento (el desplazamiento en el territorio), el entendimiento de la movilidad como práctica social lo amplía, al considerar no sólo los aspectos materiales (identificados con el vector del desplazamiento, la “oferta” de infraestructuras, medios y servicios de transporte) sino también el ámbito de lo potencial y lo subjetivo. De esta forma, el campo de estudio avanza “del espacio de una movilidad realizada al espacio de una movilidad potencial o virtual mediada por competencias subjetivas” (Gutiérrez, 2012, p. 66).

Siguiendo un interés metodológico, Gutiérrez plantea que la unidad de estudio para ambos campos es el viaje, entendido como el desplazamiento de las personas y sus bienes entre lugares que requieren superar una distancia física en el territorio. Los estudios del transporte dan énfasis a la dimensión material (es decir, la movilidad realizada), mientras que los estudios de la movilidad consideran también las dimensiones simbólica y subjetiva, es decir, incluyendo los viajes no materializados y/o materializables. De esta forma, el universo de estudio en el campo de la movilidad considera los viajes realizados, los viajes efectivos y los viajes concebidos. Esta ampliación del campo permite incorporar lo que el viajero hace y no hace, lo que puede y lo que conoce, lo que elige y prefiere. Se agrega a “lo que son” los viajes, las necesidades y deseos que los motivan junto a las capacidades objetivas y subjetivas que los permiten.

Siguiendo esta lógica, una última distinción que incorpora Gutiérrez en la demarcación del campo de estudio es la de incorporar una definición teleológica de las prácticas de viaje. Para Gutiérrez el viaje no tiene un valor *per se*, sino porque *persigue un fin*. El fin no es llegar a un lugar, sino que el

acceso a actividades, servicios y bienes situados en lugares. Esto permite ir más allá de entender la movilidad como el desplazamiento entre lugares de origen y destino, sino que observarla como una performance en el territorio con el fin de concretar necesidades o deseos de la vida cotidiana. Resumiendo, para Gutiérrez

La movilidad es una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas, involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana (Gutiérrez, 2012, p. 68)

Respecto a las capacidades objetivas y subjetivas para satisfacer los deseos y necesidades de viaje, podemos seguir la presentación que hace Bruno Salerno (Salerno, 2012) respecto a cómo los estudios de la movilidad han problematizado este tema. Desde los años 90, el interés se ha desplazado parcialmente hacia las diferencias de movilidad entre distintos grupos sociales, donde distintos investigadores han propuesto perspectivas cada vez más centradas en la “demanda” de movilidad, particularmente en cómo esa demanda se articula más a un nivel individual que a un nivel de agregados de individuos. La propuesta de Lévy (2000), considerada relevante en este ámbito, parte de la idea de la movilidad como la posibilidad de los miembros de una sociedad de ocupar distintos lugares. Esta visión considera tres dimensiones: la movilidad como potencialidad (oferta), la movilidad como competencia y la movilidad como capital.

La movilidad como potencialidad hace énfasis en aquellas condiciones físicas, espaciales, sociales y virtuales que permiten el movimiento, condiciones que pueden ser consideradas, en un término amplio, bajo el concepto de sistemas de transporte. Siguiendo la propuesta de Ammoseer y Hoope (2006, citado en Krüger, 2018), los sistemas de transporte comprenden los siguientes elementos:

- a) la infraestructura de transporte, compuesto de instalaciones inmóviles (cuyas características son costo, ciclo de vida y velocidad de cambio) y el material rodante (vehículos de transporte);
- b) los medios de transporte, que son los distintos espacios donde se mueven los vehículos (terrestre, fluvial, etc.)
- c) los “modos” de transporte, considerados los vehículos y las unidades móviles que se utilizan en el proceso de transporte, la suma de las instalaciones de transporte y la cantidad de posibilidades de moverse. Tienen importancia acá las nociones de *multimodalidad e intermodalidad*. La *multimodalidad* describe un proceso de transporte donde se utiliza dos

- o más modos de transporte. La *intermodalidad*, una forma particular de la multimodalidad, implica la utilización de por lo menos dos modos de transporte para un camino;
- d) las necesidades humanas que generan el transporte: habitar, trabajar, educar, abastecer y entretener;
 - e) las instituciones que organizan el transporte: las bases legales y regulatorias, las instituciones y actores, las constelaciones entre ellos; y
 - f) los objetos a transportar

La noción de infraestructura ha tenido un valor central en los estudios del transporte. Sin embargo, desde las ciencias sociales y los estudios de movilidad, el concepto de infraestructura ha comenzado a ser resignificado, luego de considerado primeramente como soporte de la movilidad, es decir, como “espacios fijos que son conductos que ordenan, controlan y distribuyen los flujos” (McCallum & Zunino Singh, 2023, p. 153). Bajo esta mirada, destaca el reconocimiento de que como organizadora del movimiento, la infraestructura puede generar fricciones, tanto como formas de bloqueos y detenciones, como de posibilidad la movilidad, una fricción cinética (Cresswell, 2014).

Influenciados por las teorías de actor-red, diversos estudios señalan cómo las infraestructuras pueden abordarse como mediaciones sociomateriales, es decir, observando tanto una dimensión *hardware* (física o material) como una dimensión *software* (códigos, información, normas, usos) en una relación entre actores humanos y no humanos, desde un punto de vista procesual. De esta forma, puede considerarse infraestructura no solo aquello que es fijo, sino también las formas de interacción, actividades, colaboraciones de los sujetos para el mantenimiento de la movilidad. Merriman (2016) habla de afecto (*affective infrastructure*) para señalar el modo en que las infraestructuras movilizan una serie de saberes, intereses e incluso emociones entre los sujetos móviles.

La movilidad como competencia tiene distintos desarrollos teóricos. Para Levy, la relación entre la movilidad ofrecida y la movilidad realizada requiere de competencias individuales determinadas por medios materiales y financieros, así como por redes de lugares frecuentados disponibles en un espacio accesible. Para Eric Le Breton (2006), las competencias de movilidad están determinadas por la forma en que los sujetos se apropian del espacio. Estas competencias pueden ser físicas y culturales, incluyen la conformación de una representación del espacio, y en ellas son determinantes la dinámica familiar y las convenciones culturales.

Volviendo a la propuesta de Levy, una tercera dimensión de la movilidad sería la movilidad como un capital, lo que implicaría un conjunto abarcativo tanto de aspectos de la oferta de transporte como de las competencias personales. La movilidad como capital sería “un conjunto de recursos presentes y potenciales para llevar a cabo los viajes” (Salerno, 2012, p. 221).

Tratando de desambiguar algunas dificultades de estos términos, Kaufman, Bergman y Joye (2004) proponen estudiar el fenómeno a partir del concepto de *motilidad*, el cual se define como la capacidad de una persona de ser móvil. Detrás de esta capacidad se presentan tres factores: el grado de acceso, las competencias y la apropiación.

Según la propuesta de estos tres autores, por acceso se entenderían las limitaciones que afectan la movilidad en un territorio. Estas limitaciones pueden ser opcionales, refiriéndose a la variedad de modos de transporte, comunicación, servicios ofertados; y condicionales, refiriéndose al costo y frecuencia de los mismos. En este sentido, el acceso depende de la distribución de los sujetos en el espacio, de las políticas públicas y de la posición social de los individuos y grupos. Respecto a las competencias, se incluyen destrezas y habilidades para la movilidad, pudiendo ser físicas, conocimientos adquiridos y habilidades en la organización estratégica de los desplazamientos. La apropiación, finalmente, sería la capacidad de interpretación atesorada por los agentes acerca del grado de acceso disponible y sus competencias en la realización de una movilidad singular. Esta interpretación estaría formada por las necesidades, planes, aspiraciones y comprensiones de los agentes, y se relacionaría con estrategias, motivos, valores y hábitos. La apropiación describiría como los actores consideran y seleccionan ciertas opciones.

Para estos autores, la configuración de estos tres aspectos por los agentes conformaría un *capital de motilidad*, discernible teórica y empíricamente de otros tipos de capital (económico, cultural, social, etc.), a la vez que en interrelación con estos y de acuerdo a la posición ocupada dentro del espacio social.

En relación a la relación del capital de movilidad con las prácticas de movilidad, siguiendo la propuesta estructural-constructivista de Pierre Bourdieu, García Jeréz (2016) sostiene que la observación de un capital de motilidad implica la conformación de un campo de la movilidad y, por lo tanto, de la posibilidad de rastreo de un *habitus ambulante*, el cual estaría conformado

por las prácticas cotidianas de movilidad, es decir, las rutas seleccionadas, los dispositivos de desplazamientos utilizados, la interacción que establecen los individuos con esos mismos dispositivos y con otros individuos; pero también formarán parte de este *habitus* [...] las representaciones que poseen los sujetos acerca de esos recorridos, de la propia noción de movilidad así como de los medios de transporte disponibles y, en última instancia, del grado de satisfacción con respecto a su movilidad y a las políticas de movilidad socio-espacial promovidas (García Jerez, 2016, p.30)

Entre los estudios empíricos que abordan el concepto de capital de motilidad o de movilidad podemos mencionar el de Delaunay, Fournier y Contreras (2013), quienes, a partir de los datos de una encuesta movilidad aplicada 1038 hogares de Santiago de Chile el 2009, exploraron la relación entre la capacidad de moverse de los sujetos y su movilidad efectiva en la metrópoli. Interesantemente, a partir de los datos recogidos, el estudio operacionaliza el capital de movilidad considerando tanto capacidades individuales como las capacidades colectivas del hogar de los sujetos de estudio. Respecto a las capacidades individuales, consideran un capital cognitivo (educación, consumo y conocimiento del transporte público) en combinación con la experiencia migratoria. En cuanto a las capacidades del hogar, reconoce el nivel de ingresos, estudios, y posesión de medios de transporte propios. Controlando el posible efecto discriminatorio del género, la edad, la ocupación y barrio, los autores destacan una brecha entre las capacidades de desplazamiento y la movilidad obligada por trabajo y estudio, brecha expresada en las distintas prácticas de movilidad para sujetos en condiciones sociales y/o espaciales similares.

Las características de los hogares como un aspecto relevante dentro de las capacidades de movilidad de los individuos no han dejado de ser un elemento reconocido por los estudios de la movilidad. Jirón y Gómez (2018), por ejemplo, basándose en el concepto de interdependencia familiar, destacan cómo las familias llevan a cabo estrategias grupales de movilidad basadas en el uso eficiente de recursos económicos, tiempo, movimiento, entre otros, para llevar a cabo su vida cotidiana acorde a su posición social. Para realizar sus actividades cotidianas, las familias constituyen redes de movilidad en las cuáles están imbricadas negociaciones explícitas e implícitas, junto con vínculos afectivos y prácticos que pueden generarse entre sus miembros, en la comunidad o a través de la contratación de servicios. En esta organización adquieren mayor relevancia quienes asumen las labores de cuidado, estando esta negociación marcada por los roles de género, las etapas del ciclo de la vida y las condiciones económicas, entre otras variables.

La experiencia de la movilidad cotidiana

Volviendo a la definición de la movilidad como práctica, cabe destacar acá la importancia que el concepto de performance adquiere en las últimas tres décadas tanto en los estudios de la movilidad como en otras ciencias sociales. Para las ciencias sociales, observar los hechos sociales como performances es analizar lo que “hacen” las personas, visto como una unidad indisociable de discurso y práctica. En el hacer, los sujetos construyen identidades, sentidos y significados con los que habitan el mundo. Por un lado, el estudio de la performatividad de las prácticas ilumina el carácter creativo del hacer concreto de las personas. Sin embargo, estas prácticas se enmarcan en normas y significados colectivos preestablecidos; la realización de estas prácticas, por tanto, es una forma de inscribir tales marcos sociales en la subjetividad del *hacedor* (Zunino Singh, 2018).

Dentro del espacio de las prácticas, las prácticas cotidianas pueden considerarse como “hacer algo” de forma repetitiva. Como se señaló, la performatividad de las prácticas cotidianas implica que los marcos sociales son apropiados por los hacedores de forma cotidiana contribuyendo a la formación de sus subjetividades. Esta formación de la subjetividad se produciría tanto de forma reflexiva al ser adquirida conscientemente bajo un conjunto de preceptos y normas sociales que la enmarcan, así como de forma no reflexiva (inconsciente), inscribiéndose las prácticas en el cuerpo (Imilan, 2018).

Estudiar la movilidad como performances implica poner atención en lo que las personas “hacen” en movilidad. En este hacer, la experiencia de la movilidad emerge en la articulación de materialidades, emociones, discursos, normas, conocimientos, sentimientos, etc. que en su conjunto “hacen” la movilidad. Para Imilan, centrarse en la performatividad de la movilidad plantea la conformación de un espacio diferenciado del espacio de los estudios de transporte, centrado en materialidades, técnicas y normas. El espacio de la movilidad incorpora el estudio “de las experiencias de los sujetos basados en sus saberes, valoraciones, significaciones, memorias y emociones. Estas experiencias se diseñan en un proceso de relación entre los sujetos y las materialidades, marcos normativos y Otros significativos que emergen en la movilidad” (Imilan, 2018, p. 147).

Una aproximación a los procesos de articulación entre el sujeto, los espacios y las materialidades puede encontrarse en el trabajo de Humberto Giannini (2013), quien sostiene que el ciclo que estructura la vida cotidiana describe un movimiento circular que topológicamente se desenvuelve en el trayecto *domicilio-calle-trabajo-calle-domicilio*. El eje de este movimiento es el *domicilio*, lugar

de lo privado, conformado por espacios, tiempos y cosas familiares que organizan la vida y que permiten la reflexión para la identidad personal. La *calle*, puente entre el domicilio y el trabajo, es el paso a la vida pública, escenario del acontecer cotidiano, espacio abierto tanto a la irrupción de lo novedoso como lugar donde se desarrolla la rutina, en la repetición de rutas y trayectos.

Bajo este marco, las rutinas serían “secuencias iterativas de movimientos, acciones y significaciones que, aunque generalmente invisibles en la práctica del habitar, son determinantes en la configuración de este ‘ser domiciliado’. Las rutinas, a su vez, dependen de continuidades espacio-temporales que posibilitan el movimiento de constante retorno hacia lo conocido” (Errázuriz, 2022, p. 99).

Dentro de los estudios de la movilidad, un número creciente de ellos se ha enfocado en la relación del cuerpo de quien se mueve con la materialidad de los lugares que se transitan, afectándose mutuamente y generando un sentido de lugar. Esta relación conforma lo que se ha llamado la *socialidad de los materiales*. Como resume Soledad Martínez, en su estudio sobre el caminar por la ciudad de Osorno,

lo material vibra, resuena, actúa con quienes caminan y eso genera una socialidad, es decir, relaciones significativas, afectivas y sensoriales que crean un sentido del lugar que se habita y se comparte con otras personas. Esta capacidad de acción de los materiales depende del conocimiento previo que tienen de los lugares quienes caminan por ellos. Caminar habitualmente permite profundizar en el conocimiento de las materialidades, las relaciones con ellas, y, por lo tanto, sus capacidades de acción también varían. (Martínez Rodríguez, 2024, p. 50)

Un aspecto relevante enfoque es la centralidad que da a la afectación de los sujetos móviles tanto con las personas con las que se encuentra cara a cara como diferidamente con los actores e instituciones que construyen, regulan y mantienen la materialidad que alberga y posibilita el movimiento.

Otro concepto que ha cobrado importancia en los estudios que observan la relación entre el movimiento y el cuerpo es el de *atmósferas afectivas* y el *ambiances*. Siguiendo a Concha Méndez y Avilés Arias (2024), las primeras pueden ser definidas como “una conexión corporal con las experiencias que ofrecen los lugares a partir de las sensaciones y emociones que sentimos en ellos” (p.74). Resumiendo la propuesta de Sumartojo y Pink, las autoras señalan que las atmósferas se caracterizarían

por su espacialidad (el entorno construido y su uso); la temporalidad (duración de los eventos y cómo se comprende el pasado, presente y futuro de los eventos); y la movilidad, es decir, cómo nos movemos por los entornos con una cierta temporalidad. Todos estos elementos apuntan hacia una idea de co-constitución de las atmósferas entre nuestros cuerpos y los entornos, el movimiento y la temporalidad (Concha Méndez & Avilés Arias, 2024, p. 75)

En complemento, el concepto de *ambiance*, es definido como “el espacio-tiempo experimentado en términos sensibles [...], que compromete una sensibilidad compartida, encorporada y situada en un aquí y un ahora” (p.75). Siguiendo a Jean-Paul Thibaud, lo que los caracteriza los ambientes es que no se limitan a la experiencia personal o subjetiva, sino que son compartidos, pues “[d]isponen las tonalidades afectivas como un dominio sensorial común que puede ser visto, escuchado, olido, tocado o sentido. En otras palabras, se hacen perceptibles a los ojos, oídos o piel de todos” (Thibauld, 2014, citado por Concha Méndez y Avilés Arias, p.76).

La relevancia de los conceptos de atmósferas y *ambiances* en el campo de la movilidad radica en que señalan cómo las sensaciones y emociones vividas en los lugares transitados condicionan nuestra capacidad de movernos, conformando y proyectando rutas, modos y/o prácticas de movilidad.

Conmutación

Los estudios de movilidad entienden por conmutación la movilidad cotidiana entre lugares de residencia y lugares de trabajo. Así entendida, la conmutación “surge como un fenómeno eminentemente urbano, asociada a los cambios en la organización social y productiva de las ciudades que surgen con la revolución industrial” (Canales et al., 2018, p. 7). Los más recientes cambios en la morfología y estructura urbana, como la expansión de las áreas metropolitanas en un marco post-industrial, así como del advenimiento de nuevas tecnologías de transporte y comunicación, han tenido como una de sus consecuencias que sea cada vez más frecuente que los lugares de trabajo y residencia de las personas estén separados por mayores distancias, salvadas con una mayor diversidad de tiempos y medios de transporte. En un escenario global de “movilidad generalizada”, la exigencia de movilidad genera un cambio en la relación del individuo con el espacio urbano (Lazo & Calderón, 2014). De esta forma, el aumento y la diversificación de las formas de conmutación pueden ser vistos como un fenómeno global que además de su dimensión intraurbana, es también regional e interregional (Concha & Pino, 2017).

A nivel internacional, gran parte de los estudios sobre la conmutación pueden considerarse un reflejo de la discusión en torno al problema de la expansión metropolitana de las ciudades, donde la conmutación se entiende como un elemento crítico de la formación de ciudades fragmentadas (Canales et al., 2018; de Mattos, 2010). En la investigación más específica respecto de los desplazamientos residencia-trabajo, la conmutación estuvo tradicionalmente asociada a los estudios desde la ingeniería y la geografía del transporte, generalmente basados en encuestas de origen-destino y enfocados en la oferta de infraestructura (Salerno, 2012). Es a partir de la década de los 80, principalmente, que desde las ciencias sociales los estudios sobre el desplazamiento de las personas en la ciudad comienzan a centrar su análisis en aspectos subjetivos del viaje intraurbano. En América Latina, los trabajos respecto a movilidad cotidiana desde esta perspectiva se han centrado principalmente en las grandes áreas metropolitanas y en sus mecanismos de exclusión, encontrándose por ejemplo estudios en Colombia (Dureau & Gouëset, 2011) y en Argentina (Gutiérrez, 2009). Estos trabajos enfatizan cómo la movilidad cotidiana se relaciona con los problemas de segregación y desigualdad social.

En Chile, las investigaciones sobre conmutación son relativamente recientes y pueden agruparse en tres grandes áreas según la escala de los desplazamientos. Siguiendo a Canales et al. (2018), en un primer grupo se encontrarían los estudios de movilidad intrametropolitana, especialmente los referidos al Gran Santiago. En un segundo grupo están los estudios dedicados a la conmutación de larga distancia, la cual implica, en primera instancia, un desplazamiento interregional. De manera más reciente, aparece un tercer grupo de investigaciones referidas a la conmutación intrarregional en contextos no metropolitanos, la cual ha tenido un aumento significativo en los últimos años (por ejemplo, Lazo et al., 2021; Riquelme et al., 2019; Salazar et al., 2017).

En este tercer grupo se ha relevado la necesidad de reconocer la diversidad de movilidades según las características geográficas y culturales propias de los territorios chilenos y en una mayor variedad de grupos de población. Así mismo, destacamos acá como algunos de estos estudios han señalado cómo las distintas movilidades cotidianas, entre las que se incluye la conmutación, muchas veces trasciende los límites administrativos y de ordenamiento territorial establecidos, poniendo en entredicho algunas rigideces de los sistemas de transporte y planificación y su relación con la movilidad efectiva de los sujetos de estos territorios. En este sentido y respecto a la ordenación

jurídica de los territorios, algunos conceptos como el de conmutación intrarregional, utilizado para la conmutación de corta distancia entre comunas de una misma región, no siempre se adecua a los desplazamientos cotidianos entre comunas de distintas regiones próximas geográficamente, muchas veces con un alto flujo de conmutantes. De esta forma, algunos estudios en este ámbito han optado por utilizar en el término de movilidad interurbana¹ (Riquelme et al., 2019), el cual aplicaría para esta investigación

Espacio de vida

Dentro de la tradición de estudios orientados a la comprensión de cómo se relacionan las personas con sus lugares de residencia y trabajo, se encuentra, entre otros, el concepto de espacio de vida. A partir del trabajo de H. Lefebvre, Courgeau define el espacio de vida como “la porción del territorio donde el individuo efectúa sus actividades cotidianas” (Courgeau, 1988, citado por Módenes, 2008), reuniendo “todos aquellos lugares organizados alrededor de la residencia y frecuentados habitualmente por el individuo” (Módenes, 2008, p. 166). Algunos de estos lugares están dentro de recorridos realizados diariamente, otros semanalmente, a otros asiste mensual o anualmente, y también otros son ocasionales. De esto deriva que los espacios de vida sean diferenciados para cada sujeto, determinados por los ámbitos de movimiento en que cada individuo realiza sus actividades laborales, educativas, recreativas, etc., incluyendo el espacio de desplazamiento entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo o estudio (Riquelme, 2016). Como señala Alberich, “el espacio de vida se trata, pues, de un concepto que apuesta para tener una visión amplia del territorio y del comportamiento individual de las personas, en cuanto que tiene en consideración todos los espacios de estancia y de paso que las personas utilizan en el desarrollo diario de nuestras tareas cotidianas” (Alberich, 2014, p. 16).

En complemento a la noción de espacio de vida encontramos el concepto de espacio vivido, el cual puede verse como el espacio visto desde la experiencia subjetiva, cargado de valores. El espacio vivido emerge del acto de habitar el espacio de vida, de poner el cuerpo en circulación e interrelación con otros cuerpos, con otras presencias. En este encuentro se van construyendo memorias espaciales que son “marcadas” con estados afectivos o emociones, derivando en

¹ Algunos de estos estudios se presentan con mayor detalle en la sección de Estado del Arte.

performatividades y prácticas espaciales particulares. Es la carga simbólica y afectiva de los ambientes específicos los convierte en lugares (Ley & Solorio, 2024).

Es por esto que junto a los conceptos de espacio de vida y espacio vivido encontramos también la noción de sentido del lugar. Alicia Lindón (2016) se refiere a él señalando que

[e]l sentido del lugar implica el reconocimiento de que los lugares no sólo tienen una realidad material, sino que son contruidos socioculturalmente a través de procesos sociales que los cargan con sentidos, significados y memoria en la vida práctica. Por ello los sentidos y significados espaciales, así como la memoria espacial, no sólo se refieren al individuo, sino que son colectivamente reconocidos, están socialmente consensuados aun cuando lo sean dentro de pequeños grupos sociales (p.379)

Respecto a la articulación entre el espacio de vida y espacio vivido, la misma Alicia Lindón cita la propuesta de Guy Di Meo, quien propone a su vez la observación de un espacio social:

El edificio construido sobre las bases de la materialidad y sus prácticas (el espacio de vida) se enriquece de la pulpa de los intercambios sociales (el espacio social), de las cargas emotivas, de las imágenes y de los conceptos individuales, aunque de esencia social, que forjan nuestra representación del mundo sensible y contribuyen a conferirle sentido (espacio vivido) (Di Meo, 1996, citado por Lindón, 2016, p.382)

Además, es importante recalcar que los espacios de vida no son neutros, pues, como resumen Ley y Solorio (2023), estos derivan de “un orden o disposición de la vida urbana y, a la vez, ayudan a estructurarla, lo que hace posible que el cuerpo espacial devenga social, [construyendo a] la ciudad como un lugar donde cobran existencia las representaciones discursivas del poder” (p.4). De esto se desprende que, como escenarios vivos de la interacción social, los espacios de vida se construyen de manera desigual en cuanto al género, la clase social, la edad, entre otras coordenadas sociales de los sujetos.

De esto se desprende el rol central que tiene la movilidad cotidiana en la construcción de nuestros espacios de vida. Paola Jirón señala la importancia de entender la experiencia de la movilidad como “lugarizada”, es decir, “en tanto que los modos en los que nos movemos, así como los sitios por donde transitamos, son susceptibles de convertirse en espacios significativos, habitados de nuestra vida cotidiana, de manera individual o colectiva, superando y ampliando formas tradicionales de lugarizar la vida como son la casa o el barrio” (Jirón, 2018, p. 87). Esto es lo que le permite dar importancia a lo que ha llamado *lugares móviles* (aquellos de los que las personas se apropian “para reflexionar o contemplar, socializar, hacer amistades, sentirse independientes, distraerse o

evadirse, entre otros, al momento de moverse”) y *lugares transientes* (espacios fijos de tránsito y transición que son apropiados o significados) (Jirón & Iturra, 2011, p. 45).

Una aproximación para comprender la relación entre espacios de vida y movilidad cotidiana puede ser la planteada por Lazo (Lazo, 2012; Lazo & Calderón, 2014) respecto al vínculo entre los lugares de residencia y las prácticas de movilidad cotidiana, en este caso a partir de la experiencia de habitantes en tres barrios del área metropolitana del Gran Santiago. Para Lazo, existe una relación estrecha entre lo que ha llamado territorios de proximidad -la casa y el barrio- y las prácticas de movilidad cotidiana. Ante la creciente exigencia social de movilidad, los territorios de proximidad son entendidos como un “soporte” a partir del cual los individuos y sus familias se relacionan y movilizan por la ciudad, es decir, son comprendidos como lugares estratégicos que ofrecen a los actores tanto recursos como orientaciones específicas de acción, que en este caso les permitiría articular, gestionar y sobrellevar la exigencia de movilidad.

En tanto soportes, casa y barrio ofrecen distintas formas de *anclaje*, entendiendo por anclaje los vínculos afectivos y/o instrumentales que los individuos tejen en estos espacios próximos. La casa representa el primer anclaje, en tanto lugar de reposo y de puesta en marcha de estrategias familiares que incidirán en la apertura a los distintos espacios de la ciudad. El barrio, por su parte, es importante en tanto contempla una relación de arraigo (o no arraigo) basado en una historia construida en base a redes sociales, vecinales y de identidad que puede influir en el deseo que se tenga de permanecer o de partir de la casa y/o el barrio que se habita y en el despliegue de prácticas y estrategias de movilidad en la ciudad. Estas formas de anclaje, en conjunto con las características morfológicas, funcionales y de representación y significado que son otorgados a estos espacios de proximidad, tendrán un rol importante en las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos. Articulándose, los anclajes en la proximidad y las prácticas de desplazamiento dan cuenta de estrategias de acción y modos de vida en los cuales el individuo proyecta, en su vida cotidiana, sus valores y deseos en conformidad con sus proyectos de vida e identidad.

Arraigo

El concepto de arraigo, como categoría relacionada a la identidad social, puede entenderse, en términos generales, como "el modo en que se vincula el hombre con su espacio y tiempo vital, con su semejante próximo y con los principios o valores vigentes en la comunidad en la que habita"

(Monterrubio, 2014, p. 15). Enrique del Acebo Ibáñez (1996) señala que el arraigo comprende un fenómeno vital total que abarca tres dimensiones interdependientes: espacial, social y cultural. El arraigo espacial se refiere al establecimiento físico de las personas en un territorio. El arraigo social implica relacionarse con otros habitantes y formar parte de grupos sociales. La participación en estos grupos puede ser pasiva (acceso a bienes y servicios) o activa (intervención en los asuntos de la comunidad local y de la sociedad global de pertenencia). El arraigo cultural se refiere a la sujeción a valores, principios y normas vigentes en la comunidad que se integra.

Por su parte, Quezada (2007) define el arraigo como “el proceso y efecto a través del cual se establece una relación particular con el territorio, en la que metafóricamente ‘se echan raíces’ en él por diversas situaciones, creando lazos que mantienen algún tipo de ‘atadura’ con el lugar” (Quezada, 2007, p. 43). Desde un punto de vista más dinámico, Torrente et al. (2011) señalan que el arraigo debe considerar “el desarrollo de un apego o vínculo al lugar, el establecimiento de lazos afectivos entre personas y lugares y, como consecuencia de ello, el desarrollo de una nueva reorganización, simbólica y cultural, del espacio, así como de las nuevas relaciones que se establecen en él” (p. 844).

De esta forma, el apego al lugar correspondería a una *dimensión afectiva* del arraigo, el cual “se experimenta mediante un componente psicológico (emoción y sentimiento) y un componente funcional (dependencia). Su característica principal es el deseo de proximidad a un lugar en particular” (Meneses-Báez, 2019, p. 245). Entre sus indicadores se encuentran: el sentido de pertenencia, el grado de atracción, la frecuencia de visitas, el nivel de familiaridad, la seguridad y el control percibido.

Dicho esto, puede observarse claramente al arraigo a territorios de proximidad como un elemento generador de prácticas de movilidad cotidiana. Teniendo en cuenta el fenómeno de la conmutación, la situación de arraigo o no arraigo de los conmutantes también influye, en conjunto a otros componentes de la estructura de necesidades y oportunidades que las condicionan, en las prácticas de movilidad residencial que presentan los habitantes de un territorio. En otras palabras, el arraigo sería un elemento muy importante en la configuración de estrategias habitacionales (Di Virgilio, 2018) basadas en la mantención o ruptura con los espacios de vida conformados con los territorios de proximidad (casa, barrio y ciudad).

Entre los trabajos que integran los conceptos de movilidad cotidiana y arraigo, se encuentra el de Jouffe y Campos (2009) respecto a las prácticas de movilidad cotidiana y residencial de trabajadores

precarios parisinos vistas como posible punto de comparación con las los residentes de Santiago de Chile. En él, los autores declaran su búsqueda de principios organizadores de la experiencia de movilidad de los sujetos, de tal forma que señalen sus lógicas de acción. Los autores refieren dos principios de mayor capacidad explicativa para la toma de decisiones de movilidad urbana: emancipación y arraigo. La emancipación, desde una dimensión territorial, implica desplazamientos cotidianos –altos en cantidad y distancias recorridas- que se relacionan con una búsqueda de acceso a recursos del territorio altamente dispersos. Se origina en la experiencia de vida de las personas y apunta a la independencia profesional y familiar y a una búsqueda de autonomía para proponer proyectos de vida y para realizarlos. El arraigo, por su parte, “se expresa en una dependencia aceptada a la parentela o a los empleadores locales en la dimensión de la vida cotidiana y en los proyectos de vida” (Jouffe & Campos, 2009, p. 13). En sus hallazgos, los investigadores señalan la movilidad cotidiana para quienes parten del principio del arraigo se ve reducida, lo que no les permite una independencia respecto del territorio. Por otra parte, el arraigo fomenta la valorización de la pertenencia al espacio local conocido y reconocible.

ESTADO DEL ARTE

Una revisión de estudios recientes en el tema de conmutación no metropolitana particularmente de la conmutación “intrarregional”) y su relación con la conformación de espacios de vida y arraigo (también se ha incluido en la búsqueda el concepto de apego al lugar) da cuenta de distintos acercamientos teóricos y metodológicos que pueden ser de interés para la investigación.

Investigaciones internacionales

A nivel internacional, por ejemplo, se puede mencionar el trabajo de Westin (2016), respecto a la relación entre movilidad y *apego al lugar* (en este estudio, “no abandono del lugar”) en el espacio circundante a las grandes ciudades suecas (*city regions*). A partir de una encuesta a 6000 habitantes de las localidades cercanas a las ciudades de Göteborg y Umeå el año 2009, concluyeron que la satisfacción con la vida de barrio y con los servicios públicos de los municipios locales es importante en el apego al lugar de los ciudadanos, siendo este apego relevante al nivel de los municipios, no así con la ciudad-región. Complementariamente, el apego a nivel local (al vecindario y al municipio local “pequeño”) es mayor entre aquellos que no conmutan y no pretenden migrar y menor entre quienes conmutan entre municipios o están dispuestos a migrar en el futuro. De todas maneras, concluyen los autores, parecieran ser las oportunidades laborales y los salarios los que hacen a la gente conmutar, no el poco apego al lugar. Al contrario, este es en general alto, por lo que no se esperaba que cambie con el desarrollo de las ciudades-región.

Viry, Roger y Skora (2014) utilizaron información longitudinal de una encuesta nacional en Alemania para vincular prácticas de movilidad con logros profesionales. Señalando la coexistencia de distintas formas “alta movilidad” entre profesionales, encuentran que mientras la migración residencial ocurre principalmente en los primeros años de la vida laboral, las probabilidades de optar por una conmutación de larga distancia diaria o semanalmente y/o de viajes nocturnos por trabajo se mantienen estables en etapas posteriores de la trayectoria profesional. Tener repetidas experiencias de “alta movilidad” no implica, por sí mismas, un aumento del nivel socio-económico o de responsabilidades laborales. La “aceptación de la alta movilidad tardía” es interpretado por los autores como una característica usual de muchas carreras laborales, en que se combina un trabajo distante con el apego al lugar, al hogar o a la comunidad, en que no se prioriza, pues no está garantizada por ello, ascender en la vida profesional.

Un trabajo reciente que vincula el fenómeno de la conmutación con la vida familiar es el de Drevon, Gerber y Kaufmann (2020), que estudió conmutantes que viajan al menos 60 kilómetros diarios desde su casa al trabajo, específicamente desde las áreas suburbanas de las comunas de Voiron y Thionville, en Francia. Basándose en entrevistas a 20 familias (parejas conmutantes con hijos menores de 18 años), se enfocaron en la gestión del tiempo diario de los padres. Los resultados señalaron un alto ritmo diario de movilidad, así como una diversidad de estrategias para enfrentar las diarias presiones de tiempo, más vinculadas a las prácticas de movilidad y de vida familiar que al trabajo mismo. Los autores sugieren la existencia de vulnerabilidades relacionadas con el uso del tiempo, el cual depende de recursos sociales, económicos y temporales. La obtención de estos recursos está condicionada, por ejemplo, al desarrollo de habilidades como el conocimiento detallado de las redes de transporte y la posibilidad de beneficiarse de horas flexibles de trabajo, junto con el potencial de comunicación y negociación de las parejas para gestionar la movilidad diaria. En el manejo de los niños, las parejas también deben contar con habilidades sociales que les permitan generar una red de solidaridad entre familias y amigos que les ayuden a movilizar gente, ofreciendo un soporte para la conducción de la vida diaria.

Un foco parecido tiene el estudio de Rau y Sattler (2018), que, dentro de los estudios de las movilidades, abogan por el uso de métodos retrospectivos de investigación para examinar aspectos biográficos de las dinámicas de movilidad cotidiana a lo largo del ciclo vital y su conexión con las relaciones sociales en que se inscriben. Basándose en 9 entrevistas a parejas que viven en o cerca de Viena y que no se mueven diariamente en auto, los investigadores remarcen la relación que tienen los cambios en los vínculos sociales y roles familiares con las prácticas de movilidad familiar. De hecho, compartir prácticas de movilidad es parte crucial de “hacer familia”. Esta perspectiva remarca también la existencia de influencias sistémicas más allá del hogar que impactan en la construcción de la vida familiar y sus prácticas de movilidad (por ejemplo, la idea hegemónica en el mundo occidental de tener un auto familiar implica el desarrollo de habilidades de gestión de recursos para la obtención, mantenimiento y uso de un auto, etc.). El enfatizar el aspecto relacional de las prácticas de movilidad les permite a los autores agregar elementos de sentido a estas prácticas y cómo las mismas son adoptadas a nivel individual, familiar y societal.

A los anteriores estudios sobre la conmutación, se puede agregar, estando más relacionado con la dimensión territorial, el de Blatman-Thomas (2017) respecto a la movilidad entre asentamientos urbanos israelíes y los pueblos árabes circundantes, utilizando la perspectiva de derechos humanos.

A través de la recolección de material etnográfico en el seguimiento a un grupo de ciudadanos palestinos que conmutan entre ambos espacios relativos a la ciudad de Carmiel en la región de Galilea, Israel, la autora señala cómo la construcción de movilidades circulares entre estos lugares se vuelven actos generativos que permiten socavar la rígida separación social y territorial entre palestinos e israelíes, así como la distinción entre lo “urbano” y lo “regional” del área. Más que integrarse a la ciudad en la que han sido localizados (Carmiel), los palestinos que allí residen la incorporan dentro de su propia topografía regional, afirmando tanto su presencia en ella como reclamando su propio espacio de la ciudad, accediendo a un mayor rango de derechos económicos, sociales y culturales.

Investigaciones nacionales

En ámbito nacional, durante la última década los estudios relacionados con la movilidad cotidiana no metropolitana componen un conjunto creciente de trabajos. Revisamos algunos de ellos, particularmente enfocados en el fenómeno de la conmutación en distintas escalas.

Analizando los flujos de conmutación para gran parte de las comunas del país, Lufin y Atienza (2015), además de reconocer la función dominante del Gran Santiago, remarcan la importancia de las ciudades intermedias en su función de estructurar globalmente la circulación de los trabajadores en el sistema urbano nacional. Junto con destacar la centralidad de Antofagasta respecto a la conmutación de larga distancia a nivel nacional, se subraya la importancia de ciudades como Temuco en la estructuración de los flujos de conmutación desde y hacia comunas de menor tamaño de la red. En este grupo de ciudades intermedias se encuentra Osorno, Puerto Montt y Castro en la Región de Los Lagos.

Por su parte, centrándose en su repercusión económica, Soza-Amigo (2016) hace un análisis respecto al tipo y estructura de conmutación en torno al Parque Nacional Puyehue y su vínculo con los centros urbanos más cercanos, así como con otras regiones del país, basándose en datos del Censo 2002, la Encuesta Nacional de Caracterización Socioeconómica 2009 y la Nueva Encuesta Suplementaria de Ingresos 2012. El estudio concluye que la atracción de trabajadores conmutantes (principalmente de corta distancia) ocurre predominantemente hacia los territorios con mayor PIB per cápita y de mayores salarios, proceso que también es reforzado mediante un *efecto boca-a-boca* (la transmisión a familiares y amistades de las condiciones laborales de la región de destino). Estudios más recientes del mismo autor junto a otros investigadores (Mancilla et al., 2021; Soza-Amigo et al., 2023) refuerzan la conclusión de que en los centros nodales del norte de la patagonia

chilena (Valdivia, Osorno y Puerto Montt) predominan y han aumentado las conmutaciones de corta distancia desde territorios con menor calidad de empleo, ingresos y condiciones laborales.

Un trabajo interesante desde un punto de vista conceptual y metodológico es el de Canales y Canales Cerón (2016) , quienes elaboraron, a partir de datos de la encuesta CASEN 2009, un perfil sociodemográfico y laboral de los trabajadores conmutantes en Chile, incluyendo, además de los conmutantes intrametropolitanos e interregionales de larga distancia, a los conmutantes intrarregionales no metropolitanos. Éstos últimos se caracterizarían por su inserción laboral en espacios y mercados de trabajo donde predominan la especialización agropecuaria y agroindustrial, concentrados en la zona central del país. Se trataría principalmente de trabajos precarizados, predominantemente masculinos, aunque con nichos feminizados. La conmutación en este caso se realiza en espacios y territorios localmente delimitados, es decir, no implicando desplazamientos de larga distancia, sino interacciones entre pueblos y comunas vecinas no muy distantes entre sí. El desplazamiento cotidiano entre lugares de residencia (pueblos) y lugares de trabajo (predios) genera a su vez que no haya tantas diferencias socio-ocupacionales entre los conmutantes, desplazándose tanto trabajadores como técnicos, profesionales y directivos. De esta forma, para los autores, “la movilidad cotidiana configura un mecanismo de integración social y económica de territorios en donde lo agrario parece ser el eje ordenador de las relaciones en su interior” (Canales y Canales Cerón, 2016, p. 24). En un trabajo posterior, enfocado justamente en tres comarcas del Valle Central, los autores concluyen que a través de la conmutación “se da la articulación de los distintos modos de habitar (ciudades, pueblos, localidades rurales) con un modo de producir sustentado en una alta especialización agrícola y agroindustrial, donde los desplazamientos operan como un mecanismo de articulación de los ámbitos de vida y de trabajo, de producción económica y reproducción social” (Canales et al., 2018, p. 24).

En la misma línea, pero enfocado en la Región de Los Lagos, el trabajo de Maturana, Lazo y Solsona (2020), permite dar cuenta de las interacciones espaciales configuradas por el fenómeno de la conmutación entre las comunas de la región. Como recalcan los investigadores, más que estudiar el movimiento en sí, se busca enfatizar cómo los flujos de movilidad (entendidos también como prácticas y formas de habitar el territorio) desafían o cuestionan barreras espaciales y su carácter estático y fijo. A partir de información de comunas de residencia y de trabajo obtenidas de los censos de los años 2002 y 2012, se analizan los flujos de conmutación entre comunas de la región con el fin de establecer estructuras y patrones de movilidad. Los resultados confirman la centralidad de las

ciudades de Puerto Montt, Osorno y, más recientemente, Castro, como nodos atractores de conmutantes en la región. En el caso de Osorno, su estructura de conmutación es completamente diferenciada de los otros nodos, particularmente en la dirección e intensidad de los flujos desde las comunas próximas al centro urbano, siendo este flujo también más estable. Señalan los autores que Puerto Montt y Osorno pueden considerarse *ciudades-región*, pues “se han transformado en espacios articuladores y estructurantes de las economías de sus territorios, asociando tanto una zona urbana como rural próxima que está vinculada a la ciudad principal” (p.49).

Junto a estos estudios, existe un creciente conjunto de trabajos que ha estudiado la movilidad cotidiana en el sur de Chile desde un enfoque más cualitativo, publicados en fechas cercanas o posteriores al trabajo de campo de la presente investigación y respecto de los cuáles esta también es tributaria.

El trabajo de Salazar, Irarrázabal y Fonck (2017) parte reconociendo los límites de los estudios de movilidad en ciudades intermedias basados en datos de transporte, proponiendo el uso de métodos mixtos para el análisis de la movilidad en este tipo de territorios. Integrando distintas técnicas etnográficas como entrevistas semiestructuradas y “sombros” a habitantes de la ciudad de Villarrica y alrededores, los autores remarcen una serie de experiencias y representaciones que van más allá de un viaje físico entre lugares. Su trabajo remarca las dinámicas de intermediación ocurridas en el sistema conformado por las ciudades intermedias y sus alrededores, conformado por una gran variedad de experiencias de movilidad diaria por parte de sus habitantes, vividas en desiguales condiciones de infraestructura y seguridad.

Centrándose en la Región de Los Lagos, el artículo de Lazo y Riquelme (2019) aborda el fenómeno de la conmutación intrarregional no metropolitana analizando particularmente aquellas dinámicas de conmutación desde las ciudades intermedias menores de La Unión y Rio Bueno hacia la ciudad intermedia de Osorno. A través de la metodología etnográfica del sombrero, se observa una serie de características de este tipo de conmutación que la hacen distinta a las dinámicas estudiadas en otros territorios. En primer lugar, se desarrollan estrategias de movilidad cuyas experiencias aglutinan aspectos como “ritualización, afectividad respecto a las rutinas de viaje y a las personas involucradas, y una noción de sacrificio como eje central de los viajes efectuados en dispositivos y rutas que no son del todo óptimas” (Lazo y Riquelme, 2019, p.47). En segundo lugar, las ciudades intermedias menores continúan desarrollándose en muchos aspectos como ciudades dormitorio, cuyos habitantes ven el viaje como una necesidad y como un elemento constitutivo de sus espacios

de vida. En tercer lugar, los conmutantes, pese a las dificultades del viaje cotidiano, no esperan cambiar su lugar de residencia a futuro, pues tienen una percepción positiva de la calidad de vida de sus lugares de origen a los que se suman redes y proyectos familiares que se expresan en un sentimiento de arraigo.

Finalmente, el artículo de Lazo y Carreño (2020), también observando la conmutación en la Región de Los Lagos, parte en este caso desde la perspectiva del derecho a la ciudad, siguiendo del texto clásico de H. Lefevbre (2017). Se argumenta en base a que el derecho a la ciudad, es decir, el acceso del sujeto tanto a bienes y servicios como a la participación en la sociedad, incluye, por lo tanto, el movimiento, tanto de sujetos, información y objetos. De esta forma, el derecho a la ciudad contempla el derecho a la movilidad.

¿Cómo se observa el derecho a la movilidad para los conmutantes de ciudades intermedias menores del sur de Chile? Las autoras hacen su análisis desde los conceptos de “movilidad prescrita” y “movilidad deseada”. Considerando la segregación socio-espacial desde la cuál las ciudades han sido producidas, bajo una lógica mercantil, serían los grupos más desfavorecidos aquellos que, para sortear su situación, estarían “forzados” a desplazarse por circuitos más dificultosos. En este sentido, se habla de una “prescripción a la movilidad” en estos grupos, más que de un “deseo” de ella.

Observando la experiencia de conmutantes de las ciudades de Río Negro, Río Bueno y La Unión hacia Osorno, las conclusiones son muy interesantes. Como punto de partida, se reconoce que la motivación de los conmutantes está en que sus localidades de residencia son lugares *carentes* en cuanto a trabajo, educación, comercio y salud, por lo que se verían “proscritos” a viajar. Sin embargo, los participantes no ven esto puramente como una restricción, sino que más bien lo aceptan como un costo a cambio del ejercicio del derecho a la inmovilidad, basado en la valoración de la proximidad. Los conmutantes

se inclinan por vivir en sus territorios-ciudades en la medida en que son los espacios en que sus parientes, hijos, parejas y padres, encuentran condiciones apropiadas para realizar sus vidas. Son lugares que les permiten caminar tranquilos por las calles, sin tráfico, sin delincuencia, sin contaminación y con acceso a viviendas de dimensiones y calidad que no estarían a su alcance en la ciudad de Osorno (Lazo & Carreño, 2020, p. 337)

MARCO METODOLÓGICO

Enfoque

La investigación se planteó desde una aproximación cualitativa, utilizando un enfoque etnográfico que contempló la utilización de metodologías móviles (Merriman, 2014). Éstas son adecuadas al objeto de estudio en tanto que entienden que los modos de habitar “se componen tanto de las prácticas localizables y fijas - espacialmente la vivienda y el barrio-, como aquellas de movilidad, cruzando de manera transversal la vivienda y el barrio” (Jirón & Imilán, 2018, p. 53). El uso de técnicas multi-situadas como la técnica del sombreado permite una aproximación acorde a la comprensión de la relación entre experiencia y significado del movimiento en las prácticas de viaje de los conmutantes que participaron de la investigación.

Objetivo general

Comprender y caracterizar los espacios de vida de los conmutantes de la ciudad de La Unión a partir de sus prácticas y experiencias de movilidad cotidiana.

Objetivos específicos

1. Describir las estrategias y prácticas de movilidad cotidiana asociadas a estrategias familiares, redes sociales, medios de transporte, socialización y consumo de los conmutantes de la ciudad de La Unión.
2. Conocer las experiencias de movilidad a partir de las rutinas, trayectos y factores subjetivos que se llevan a cabo en las prácticas de movilidad.
3. Caracterizar los espacios de vida de los conmutantes en relación a sus territorios de origen, sus expectativas residenciales, así como su relación a proyectos de vida vinculados a sus prácticas de conmutación.

Hipótesis

En los conmutantes de la ciudad de La Unión hacia Osorno existe una relación entre las prácticas y experiencias de movilidad cotidiana y la configuración de espacios de vida condicionadas por factores familiares, sociales, de consumo y de transporte vinculados a modos y proyectos de vida basados en el arraigo a la ciudad de origen.

Unidades de análisis y criterios de selección de la muestra

El trabajo se planteó como un estudio de casos de conmutantes de La Unión a Osorno a partir de la construcción de sus *historias de viaje* (Gutierrez, 2012). Inicialmente, se propuso el estudio de 6 casos, considerando criterios referidos más abajo. El número final de casos se fijó siguiendo un criterio de saturación de la información y la adecuación a los tiempos planificados de trabajo de campo del proyecto de investigación de que esta tesis formó parte.

Como requisito para la elección de los casos se seleccionaron personas entre 19 y 65 de edad, que residieran en las comunas de La Unión y que realizaran, por más de un año al momento de ser contactados, desplazamientos de conmutación a la ciudad de Osorno por motivos de trabajo o educación. También como criterio se fijó contar con conmutantes hombres y mujeres, así como pertenecientes a distintos grupos socioeconómicos y que realizaran sus viajes por distintos medios (automóvil, bus).

Características de la muestra

La muestra finalmente quedó conformada como se muestra en la tabla 1.

Tabla 1

Composición de la muestra

N°	Nombre	Género	Edad	Niv. Educ.	Cargo
1	Alicia	Mujer	44	Profesional	Jefa de servicio
2	Loreto	Mujer	42	Técnico Nivel Superior	Vendedora
3	Fernando	Hombre	28	Profesional	Profesor
4	Erico	Hombre	31	Técnico Nivel Superior	Informático
5	Bryan	Hombre	21	Técnico Nivel Superior	Estudiante
6	Marco	Hombre	56	Técnico Nivel Superior	Contador

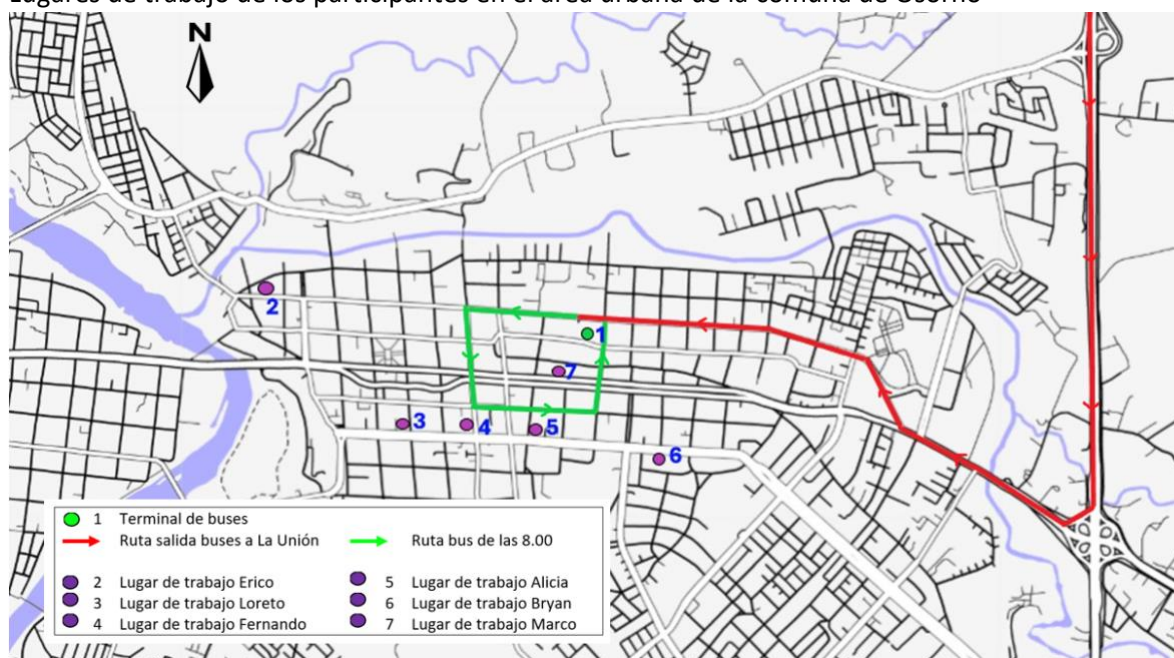
Figura 2

Lugares de residencia de los conmutantes en el área urbana de comuna de La Unión



Figura 3

Lugares de trabajo de los participantes en el área urbana de la comuna de Osorno



Técnicas de recolección de información

Con el fin de estudiar las prácticas y experiencias de la movilidad cotidiana, los casos de estudio se abordaron a través de la captura de “historias de viaje”, específicamente de los viajes por conmutación para las comunas seleccionadas. Siguiendo a Gutiérrez (2012), se estudiarán tres momentos dentro de los viajes, cada momento asociado a una dimensión temporal y a una esfera subjetiva u objetiva de las prácticas del viaje. Por esta razón cada momento se corresponde con una técnica específica.

Momento “pre-viaje”. Se enfoca en los aspectos vinculados a la decisión, planificación y organización del viaje. Hace hincapié en aspectos subjetivos del viaje, del ámbito personal, familiar y vecinal, entre otros. La técnica utilizada fue la de una entrevista semi-estructurada.

Momento “viaje”. Se enfoca en trayecto entre el lugar de origen y destino de los viajes, teniendo en consideración aspectos objetivos/públicos (infraestructura, medios de transporte, materialidades, etc.) como subjetivos (emocionalidades, afectos, atmósferas, etc.). En este momento se trabajó con la técnica del “sombreo” (Jirón, 2012). Esta técnica corresponde al acompañamiento individual de los participantes de la investigación en sus

rutinas diarias, donde el investigador observa la forma en que el/la participante lleva a cabo sus prácticas cotidianas (Jirón e Imilán, 2016). Sombrear implica una comprensión de cada viaje durante el transcurso de la jornada, en la que el investigador también puede interactuar con el participante o mantenerse en silencio, y el viaje puede ser fotografiado o filmado dependiendo de la situación.

Momento “pos-viaje”. Se enfoca en aspectos relativos a la actividad fin del viaje (infraestructura, y servicios de la actividad fin del viaje, satisfacción de las necesidades que le dieron origen) Para este momento se realizó una entrevista semi-estructurada con cada uno de los participantes.

Procedimiento

En un primer momento se realizó una selección de los casos, bajo los criterios señalados para la muestra. Se utilizó la técnica “bola de nieve”, a través de conocidos del autor, el contacto directo con pasajeros de los buses, y la conversación con choferes y/o auxiliares de los recorridos.

Una vez que se generó el contacto con los participantes, se coordinaron los encuentros preliminares a la realización de los sombreos, con el fin de la escritura de las historias de viaje. El trabajo de sombreo implicó, como se señaló más arriba, la construcción de datos en tres momentos: el de la entrevista pre-viaje, que considera la elección y coordinación para el día del sombreo; el acompañamiento durante la jornada, y finalmente el registro de la jornada y la escritura del relato de campo.

El trabajo de campo se realizó entre los meses de noviembre de 2018 y mayo de 2019.

Estrategia de análisis

Para el análisis de la información, se construyeron primero los relatos etnográficos bajo el esquema de las historias de viaje. Para su sistematización se obró teniendo en cuenta la construcción de categorías de análisis en base a los discursos y experiencias de movilidad en la región, particularmente, siguiendo el esquema ordenador de categorías-variables-indicadores propuesto por Recasens (2007).

Luego de algunas revisiones, el esquema ordenador final es el presentado en la tabla 2.

Tabla 2

Categorías de análisis de las historias de viaje

Categoría	Variable	Indicador
Condiciones de Movilidad	Infraestructura	Modos de transporte utilizados Disponibilidad Costo
	Trayectorias de movilidad	Trayectorias individuales de viaje Estrategias familiares de movilidad
Prácticas de movilidad	Rutina	Tácticas y estrategias individuales de viaje Tácticas y estrategias grupales de viaje
	Percepciones y sensaciones de viaje	Tiempo Comodidad/Incomodidad Seguridad
Arraigo	Percepción lugares de conmutación	Seguridad y tranquilidad Cercanía Ventajas/Desventajas económicas Oportunidades laborales
	Proyección	Proyección de residencia

Finalmente, como complemento al análisis según el modelo de Racesens, se realizó la construcción de arquetipos de conmutantes. Siendo desarrollados primeramente en estudios de comunicación y mercado, los arquetipos de personas “son documentos basados en investigaciones que describen a usuarios típicos. Cada arquetipo contiene un nombre, edad, ocupación y una breve descripción de la persona en términos de rasgos generales y hábitos” (Box, 2011, citado en Vázquez et al., 2023 p.38) y han demostrado ser utilidad para los estudios de movilidad (Lazo, 2020; Vázquez et al., 2023).

Para esta investigación se utilizó esta técnica de análisis comparando los seis casos estudiados a partir de una serie de criterios definidos a partir de la observación en terreno y las categorías de análisis construidas, reorganizándolos para facilitar la clasificación y comparación de los casos a través de una matriz. Como resultado se presentan, en el capítulo correspondiente, los tres arquetipos construidos: conmutante asimilado, conmutante forzado y conmutante conforme.

RESULTADOS

En los siguientes tres capítulos se presentan los resultados del análisis correspondiente a tres categorías centrales de la investigación: condiciones de movilidad, prácticas de movilidad y arraigo. Posteriormente, en el siguiente capítulo, se presenta el resultado de la construcción de los arquetipos de movilidad.

Para las categorías de análisis, separo los resultados entre quienes usan como principal modo de transporte el bus y quienes usan el automóvil.

Para las condiciones de movilidad presento dos variables: infraestructura y trayectorias.

En la variable *infraestructura* me refiero a aquellas condiciones materiales del territorio que permiten la movilidad cotidiana, particularmente los movimientos de conmutación. En esta sección se describen los modos de transporte utilizados, su disponibilidad, costo y acceso.

En la variable *trayectorias* me refiero a aspectos subjetivos, individuales y familiares, que permiten el viaje cotidiano. Primeramente, me referiré a elementos biográficos de los conmutantes que inciden en sus prácticas de viaje. Presento aquí tres indicadores: estrategias familiares de movilidad (prácticas previas de movilidad en el territorio, vinculadas a la familia y que condicionan la movilidad actual y la proyectan al futuro), movilidad residencial previa (cambio o no cambio de residencia en el territorio, condicionando la conmutación) y prácticas individuales de viaje anteriores (prácticas de conmutación anteriores, por trabajo o estudio).

En la sección de prácticas, se presentan dos variables: *rutina* y *percepciones y sensaciones de viaje*.

Para la variable rutina se buscó describir la conmutación enfocándose en un patrón de acciones reiteradas propias de las prácticas de viaje cotidiano. En un primer momento, intento describir estas prácticas deteniéndome en aquellas características que acentúan un carácter individual del viaje. En un segundo momento, me enfoco más en su carácter grupal y familiar.

Para la variable percepciones y sensaciones de viaje, me centro en los aspectos subjetivos del viaje, en su dimensión experiencial (emotiva y afectiva). Trataré de presentar aquí cuál es su percepción del tiempo, los hitos que la marcan, cuáles sus preocupaciones, cuáles aspectos del viaje les generan comodidad y cuáles incomodidad.

Finalmente, en la sección correspondiente a la categoría arraigo, presentaré la percepción que tienen los sujetos de los territorios entre los cuáles conmutan y cómo ellos configuran un espacio de vida en el que se proyectan, o no.

CONDICIONES DE MOVILIDAD

Para organizar los resultados, separamos dos formas de conmutación, basadas en los vehículos de transporte principal: el bus y el auto. Por lo tanto, se presentan los resultados de las variables construidas separándolas según modo de viaje principal: primero para los conmutantes en bus y luego en automóvil.

Condiciones de la conmutación en bus

Infraestructura. Modos de transporte y viaje en bus

Tomar el bus implica, por supuesto, moverse a él. El trayecto del bus *dentro* de las ciudades exige hacer viajes de acercamiento desde la vivienda o trabajo al lugar de subida al bus, ya sea el terminal de buses o un paradero. Antes de centrarnos en el viaje en bus, se revisan los otros modos de transporte utilizados antes o después abordarlo.

Acercarse al bus y al trabajo: colectivos, radiotaxis, caminatas

Veamos el caso de Erico, por ejemplo, que vive relativamente lejos del terminal de La Unión, en el sector del Hospital. Los residentes de ese sector, algo alejado del centro de la ciudad, suelen utilizar los colectivos como modo de locomoción pública. Sin embargo, para Erico, vivir en ese sector le ofrece una ventaja para el viaje de la mañana a Osorno: el bus lo recoge a unos metros de su casa, ya que a esa hora este sale de su estacionamiento nocturno en un sector aledaño, y toma pasajeros antes de llegar al terminal.

E: Sí mira, generalmente me levanto a las 6 de la mañana porque me preparo a esa hora, me preparo desayuno, me visto, junto mis cosas para salir, eeemh... Estoy saliendo de mi casa como a las 7.15. A las 7.20 pasa la micro, convenientemente afuera de mi casa, porque después va al terminal, entonces la tomo justo ahí y es super conveniente en ese sentido.

Figura 4

Erico esperando el bus a Osorno a media cuadra de su casa



Ya en Osorno, Erico toma un colectivo hacia su trabajo en calle Carrera, que es calle tanto del terminal como de su trabajo, demorándose 10 minutos. También podría hacer el recorrido a pie, caminando 15 minutos, pero se acostumbró al colectivo por el menor tiempo y la lluvia de invierno.

E: Estoy llegando a Osorno como a las ocho y media. Entro a trabajar justo a las ocho y media, pero me permiten como soy de afuera y viajo llegar más tarde. Son 10 minutos lo que me demoro en tomar un colectivo al terminal para acá [su oficina]. [...] Tomo dos locomociones. Tomo la micro que sale afuera de mi casa, y el colectivo para Iprosec. [...] Para volver me vuelvo caminando. Como es más tarde y no tengo los horarios encima así que me voy caminando.

En la tarde, ya de vuelta en La Unión, Erico toma un colectivo desde el terminal hasta su casa, teniendo que caminar unos metros hasta al paradero.

Los colectivos son modo de transporte común en La Unión. “Está saturado de colectiveros”, en palabras de un entrevistado. Frente a los buses, los colectivos son más impredecibles, en disponibilidad como recorrido, pero cumplen una función de acercamiento en ciudades como La Unión, que no tienen líneas de microbuses urbanas y en que los radiotaxis tienen una tarifa cuatro veces superior.

E: Mira, [lo que me llama la atención] más son los colectivos que los buses, porque los buses de verdad, no hacen carrera, no se van más rápido, siempre llegan a la misma hora; pero los

colectivos sí, mira justo en el colectivo que nos fuimos [de vuelta a casa], fuimos tranquilos, pero para agarrar pasajeros lo tomamos altiro antes [de que se llene], hay unos que se paran... hay un estacionamiento para discapacitados en el terminal de La Unión, se quedan ahí para agarrar más personas, porque si se quedan al otro lado pierden pasajeros, entonces se ponen ahí que igual es super imprudente.

E: Lo otro es que tu les dices “voy para Radimadi” donde vivo yo, y dicen “sí” pero se dan la vuelta para el otro extremo de La Unión, porque ya tenían pasajeros y te dicen que sí porque van a ir igual, pero son 10 o 15 minutos más hasta darte la vuelta.

Un segundo caso, Bryan, que vive a unas 8 cuadras de su casa al paradero más cercano (el paradero “de la Corvi”) también utiliza distintos modios para acercarse al tomar el bus. Cuando era estudiante hacía este viaje primero caminando, luego en colectivo y después, al comprar su familia un auto, Bryan decidió acercarse en el mismo, dejándolo estacionado cerca del paradero.

Ya en Osorno, Bryan camina rápidamente unos 15 minutos antes de llegar a su trabajo en los bordes del centro de la ciudad. Tomar colectivo o micro, poco antes de las 8 de la mañana, en que el tráfico es muy lento, lo demoraría más. En la tarde, de vuelta del trabajo al terminal, Bryan suele caminar, incluso cuando está lloviendo.

Los casos de Erico y Bryan dan cuenta de trayectos que implican no tomar el bus a Osorno en el terminal. En general, esta no es la primera opción de los conmutantes. Aunque se viva cerca de los paraderos, dado el alto número de pasajeros en las primeras horas de la mañana, buena parte de los conmutantes buscan acercarse al terminal para “alcanzar asiento”.

Es el caso de Loreto. Loreto vive a unos 50 metros de un paradero cercano a la salida de La Unión (el del Regimiento), pero prefiere asegurarse un asiento yendo al terminal. Durante el *sombreo*, hacía esto tomando un radio taxi, aunque lo normal era que su esposo la llevara temprano en el auto familiar. Ya en Osorno, aprovechando la ruta especial que hacía el bus por el centro de la ciudad, solo debía caminar un par de cuadras a su trabajo.

Figura 5

Loreto subiéndose a un taxi frente a su casa



De vuelta de su trabajo Loreto por lo general camina, aunque también de vez en cuando toma un colectivo al terminal.

L: Sí, cuando llueve, cuando se oscurece más temprano. Por temor, porque de repente te roban ahí en el mercado y me da susto. Pero cuando estamos así como ahora trato de caminar. A no ser que salga muy cabreada de la pega y tomo colectivo nomás y me voy, por cansancio.

Marcos, al igual que Loreto, también vive a poca distancia de un paradero, pero, también para asegurarse un asiento, prefiere caminar 10 minutos al terminal para alcanzar asiento, tanto en invierno como en verano. Tomando el mismo bus que Loreto, puede bajarse a una cuadra de su trabajo en el centro de Osorno.

Al finalizar su jornada laboral, en su regreso del trabajo al terminal, Marcos sólo debe caminar dos cuadras para llegar al terminal.

M: Llego y ya está el bus afuera [en el andén], el Best Travel, claro, [...] 7.10 ya está ahí, 7.10 sale un bus y llega altiro el Best Travel, y cuando tengo que esperar un Bus Norte ese sale a las 7.30, ahí lo tengo que esperar un poquito más.

Entrevistador: ¿Y el bus dónde lo deja [en La Unión]?

M: A diez metros de mi casa. En la vuelta que da, nosotros estamos al frente. Prácticamente ahí mismo en la casa. Por eso no camino mucho.

Como se ve, los conmutantes del bus combinan distintos modos de transporte, aprovechando las posibilidades disponibles en relación a sus viviendas y lugares de trabajo, tratando de reducir traslados y tiempo. La intermodalidad es una característica de quienes viajan en bus a Osorno, lo que los diferencia de quienes lo hacen en auto.

La preferencia entre modos de transporte, su variabilidad en el tiempo para los mismos conmutantes, pareciera posible por dos condiciones. Una, es que La Unión provee de infraestructura como colectivos, taxis, paraderos y rutas. La segunda, es que el espacio de la ciudad de La Unión no es muy amplio, permite el desplazamiento por varios medios, estando la mayoría de ellos disponibles y no resultando ninguno insalvable respecto a los demás. En otras palabras, para acercarse al bus, se puede caminar, tomar un colectivo o taxi, pedir que alguien lo acerque, optar por lo que se estime conveniente, pero siempre estarán las otras alternativas disponibles, pues la distancia lo permite. Los conmutantes pueden elegir, de acuerdo a sus recursos y opciones, de qué forma se acercan al bus, a sus trabajos o a su hogar.

Los recorridos de buses La Unión - Osorno

Para el trayecto La Unión – Osorno (y viceversa) existen 6 empresas de buses que tienen el recorrido. Desde La Unión, hasta marzo de 2020, el primer bus de la mañana salía a las 6.10 a.m. y el último a las 21.30, volviendo el último a las 22.30 desde Osorno. Durante el periodo en que se hizo el trabajo de campo, los buses salían de cada terminal cada 10 a 20 minutos, teniendo una mayor frecuencia en horas punta, es decir, entre 7 y 9 de la mañana y entre 6 y 7.30 de la tarde. Todos los recorridos, de terminal a terminal, tardan aproximadamente de 50 minutos.

Obviamente, esta disponibilidad de recorridos es una condición para viajar todos los días por parte de los conmutantes. Su regularidad garantiza lograr el objetivo de la conmutación (llegar y volver del trabajo), así como generar una rutina. Es una posibilidad de viaje pues el recorrido es regular, poco espaciado y confiable. Los conmutantes reconocen que el servicio ha ido mejorando con el tiempo.

Entrevistador: [...] ¿cómo crees que es el servicio [de buses]? ¿crees que es bueno, crees que es malo...?

B: No, es bueno, sobre todo en las mañanas siempre salen buses grandes, y son bien cómodos, así que por esa parte es bueno. Bueno, quedan poquitos buses chiquitos de La Unión a Osorno, han cambiado casi todos, quedan como tres [chiquitos], más o menos.

M: [La frecuencia de buses] ha aumentado bastante, porque antes había pocos.

Entrevistador: ¿Y eso se ve reflejado en el viaje?

M: Sí, porque no se van tan llenos, por qué, porque hay otras opciones. El horario de las universidades igual cambiaron algunos, están viniéndose más tarde, yo creo que es la misma gente que se están yendo más tarde, no más. Se puede [viajar más tarde].

En general, los participantes consideran que el servicio de transporte en bus es “bueno”, tanto por la frecuencia de recorridos como por los buses mismos. En las entrevistas, al consultar por la evaluación del servicio de buses, en general no existe una evaluación en este punto de auxiliares o choferes. Esto puede deberse a que en general se viaja con los mismos por lo que la relación con el tiempo deja de ser vista por los conmutantes como entre “clientes” y “vendedores”, sino más bien como una de cierta complicidad, por lo que no se evalúa tal como se evalúa la frecuencia o los buses.

Al final, lo que influye en la evaluación es cómo los conmutantes han ido acomodándose y acostumbrándose a ciertos recorridos. En la evaluación influye mucho qué tan “lleno” se va el bus: mientras más espacio entre pasajeros, mejor.

L: [...] lo bueno es que la línea Best Travel envía buenos buses. O sea, el bus de Ricardo es viejito, pero es grande, por lo tanto entra harta gente. Generalmente salimos todos sentados del terminal, es muy rara la vez [que no], te mentiría si te dijera que se va alguien parado.

Las empresas suelen intercalar buses grandes, de 44 asientos, con otros medianos a pequeños de entre 18 a 30 asientos. Los viajeros están familiarizados a las distintas “máquinas”, así como con los choferes y auxiliares, especialmente con aquellos con los que viajan todos los días, aunque saben que suelen haber cambios de manera relativamente frecuente de los buses (por reparaciones, cambios de chofer, etc.). Los buses son de distinta antigüedad, algunos con más de 25 años a otros prácticamente nuevos.

L: Mira, el único pero gigante que tengo, que el bus en que viajamos en la mañana, el de Ricardo, es muy viejito. Muy muy viejito, de hecho ahora que anda el bus de repente como que se pega sus chupadas y todo, y ya estamos que quedamos en pana.

Entrevistador: No se han quedado en pana nunca

L: No. Hasta el momento en los buses que he viajado no. De repente hay accidentes en la carretera, [de otros vehículos, pero los buses se meten por otros caminos]. Es como lo único. Yo conozco a los chicos ya harto tiempo, al Ricardo, los auxiliares que han ido pasando también uno los conoce, pero el bus... es muy viejito. De hecho cuando vamos en un bus más moderno que tienen, es como ‘¡ay qué rico el bus!’ [...] También ponte tú las ventanas

se pasan todas, en invierno sufrimos hartito. Por más que tratamos de cerrarlas bien, las abres y las cierras, las abres, no hay caso, igual entra mucho viento.

Figura 6

El bus de Ricardo a la distancia



En conclusión, pareciera ser que la alta frecuencia de recorridos es el factor que más favorece la buena apreciación del servicio de transporte, a lo que se puede sumar una mayor comodidad si el bus es más espacioso. Si bien no todos los buses y recorridos los son, los conmutantes aprenden a leer las condiciones para, en lo posible, tomar aquellos que más les acomoden.

Costos económicos del viaje en bus

La dimensión económica del viaje en bus, para los conmutantes, se evalúa principalmente en relación a su alternativa, que sería viajar en auto. Viajar en auto todos los días supondría un costo económico mucho más alto para los conmutantes y sus hogares, contándose o no con un auto disponible (salvo Erico, todos tienen un auto familiar). De esta forma, en el momento de las entrevistas, el valor del pasaje se evaluaba como “razonable”.

L: No, yo creo que está bien, está bien lo que están cobrando. Bueno a pesar de que de repente el petróleo se dispara, igual que la bencina y todo eso, lo que sí no han modificado los precios para los frecuentes, eso ya lleva hartos años.

“Frecuentes” es como se llaman los pasajeros que toman un mismo recorrido todos los días. Es una práctica no escrita entre choferes, auxiliares y pasajeros por la cual quienes son reconocidos o se presentan como pasajeros frecuentes pagan una tarifa diferenciada, menor al pasaje adulto oficial. Al momento de las entrevistas, el pasaje oficial en la hoja de precios que se presenta dentro del bus

era de \$1500 pesos, pero lo cobrado a adultos era de \$1200. Si el pasajero dice “frecuente” al momento de pagar, el auxiliar suele aceptar cobrar \$1000 pesos. Cuando el pasajero ya es conocido del chofer y auxiliar, no es necesario decirlo, simplemente se paga \$1000.

Entrevistador: También me llamó la atención lo de los pasajes, que a tí te cobraron mil pesos.

Erico: ¡Ah sí po! Mil doscientos les cobran a todos y el pasaje dice mil ocho o mil quinientos, creo que... no sé por qué será, pero se supone que al viajero normal le cobran mil doscientos pesos y mil al frecuente, entonces eso, porque cuando ya te ubican o tú les dices frecuente, yo no siquiera le digo frecuente, les paso mil pesos no más, porque ya me conocen [...] Yo lo descubrí por que alguien al lado dijo frecuente, y yo ya llevaba unas dos semanas de viajar y ya dije frecuente, porque ya no tenía mi pase [escolar], entonces “ah ya sí, este viaja todos los días”, entonces lo agarré como de costumbre.

Durante las entrevistas, quienes tienen más conciencia de los costos económicos del viaje son quienes ya han tenido la experiencia de viajar en auto todos los días. Bryan, por ejemplo, cuando su familia compró un auto, empezó a viajar todos los días en él su práctica, pero lo dejó al poco tiempo.

B: Por el tema de plata, más que nada. Se me iba mucha plata.

Entrevistador: ¿Cómo cuánto calculas tú que es la diferencia entre viajar en auto y viajar bus?

B: Nah... harto po, como 60 mil pesos, más o menos.

Entrevistador: Mensuales

B: Sí.

Entrevistador: Y cómo lo calculas eso, más o menos

B: Es que todo... por el tema de los pasajes po. Yo gasto 1200 al día en bus. Y en auto tengo que gastar como mínimo 6 mil pesos.

Entrevistador: Ahí qué consideras

B: Bencina y peaje.

Desde el punto de vista de los sistemas de transporte, es interesante señalar, aunque resulte al final bastante obvio, que el peaje corresponde a un obstáculo económico que los conmutantes deben atravesar para trabajar a una región/comuna diferente a su residencia y que se suma a los requerimientos de capital que se requieren para hacer efectivo el viaje cotidiano y la ampliación de sus espacios de vida.

Figura 7

Bryan pagando su peaje de vuelta a La Unión el día que debe volver tarde de su trabajo



La experiencia de viajar en auto a Osorno, conocer con detalle los costos, tanto económicos como de otro tipo, les permite justificar la decisión de viajar en bus. Loreto, por ejemplo, cuenta que intentó viajar en auto todos los días con un grupo de compañeras de trabajo desde La Unión, para dividirse los gastos.

Enrevistador: Loreto, [...] ¿no pensaron de repente comprar un auto, viajar en auto?

L: Sí, de hecho hubo un tiempo en que tuvimos un auto y yo viajaba en ese auto, pero era mucho el gasto, era mucho el gasto. Porque era bencinero, igual traía a unas colegas o amigas, conocidas. Pero no po... lo que pagaban en pasaje las chicas versus lo que tenía que echar de bencina diariamente, no convenía. Y ahora yo podría venir en el auto pero lo que tengo que pagar de estacionamiento, porque el auto es petrolero, o sea sale hartito más económico, pero a la hora que yo llego, que es como un cuarto para las nueve, búscate un estacionamiento acá en el centro, no pillas, entonces mejor que no. Y para quedar por allá arriba o por allá abajo... A parte que en el bus uno paga mil pesos y te deja aquí al ladito.

Efectivamente, respecto a esto último, es muy interesante señalar que los lugares de trabajo en Osorno de los conmutantes presentados en esta investigación se encuentran en sectores céntricos de la ciudad, en lugares “caminables” respecto del terminal de buses (ver Figura 3). Esta característica de la muestra no fue planificada, y sugiere la hipótesis de que el tipo de trabajos a los que acceden los conmutantes en Osorno es desmedido de los que ofrecidos en La Unión

corresponden a trabajos en el ámbito de servicios, en general mejor pagados y de mayor calificación, más disponibles que en La Unión. En otras palabras, a una práctica asociada a sectores medios de las ciudades menores. De todas maneras, se han señalado el aumento y las diferencias en las experiencias espaciales de conmutación y movilidad cotidiana hacia las ciudades intermedias para para niveles socioeconómicos más desfavorecidos (Riquelme et al., 2019), aunque siendo los motivos para conmutar similares, es decir, mejores salarios a cambio de la mantención del proyecto de vida en la ciudad de origen.

Trayectorias de viaje

Trayectorias individuales

Como condición para la conmutación, podemos observar en los viajantes una historia de viajes, prácticas pasadas que orientan o posibilitan las prácticas actuales de movilidad. Estas prácticas pasadas se observan a un nivel individual y familiar, en que para actividades de estudio y/o trabajo se trazaban desplazamientos relativamente amplios por el territorio circundante a La Unión.

Hemos llamado a esta historia de movilidad como trayectoria de movilidad. Esta puede observarse a un nivel individual como familiar.

Observadas a nivel individual (sin ser un requisito de inclusión en la muestra), todos los participantes del estudio cuentan con prácticas anteriores de conmutación entre ciudades. Estas prácticas a su vez están asociadas a una configuración familiar de espacios de vida que van más allá de la comuna.

Bryan y Erico, nacidos y criados en La Unión, hicieron sus estudios superiores en Osorno, viajando de lunes a viernes (Bryan aún sigue con clases los sábados). Seguir viajando todos los días no les parece extraño.

Entrevistador: Cuando estabas estudiando y te dieron esta posibilidad [de práctica profesional], ¿pensaste: “tendría que irme a vivir a Osorno”?

B: En un principio no, siempre pensando en viajar y todo, como lo hacía cuando estudié, cuando estudiaba igual viajaba.

Marcos y Loreto, en tanto, en trabajos previos a los actuales, también viajaron diariamente a Río Bueno u Osorno, casi desde que empiezan su vida laboral. Loreto llegó muy joven a La Unión desde

Valdivia, siguiendo a su pareja. Luego trabajó en notarías en Río Bueno y Osorno, viajando todos los días desde La Unión.

E: ...cuando llegaste a La Unión, ¿tenías trabajo?

L: No, no tenía, o sea mi marido trabajó muchos años en IANSA [a las afueras de La Unión], entonces por ahí me metí a IANSA y claro po nos trasladábamos con la micro que existía en ese tiempo, las micros digo yo pero... y claro después cuando era a Río Bueno siempre era en colectivo o en bus, y ahora a Osorno siempre ha sido en bus, a excepción de cuando me vienen a buscar ponte tú, ahí en vehículo propio.

Es decir, la práctica de la conmutación en bus es algo incorporado a su vida desde antes de sus trabajos actuales, y aunque han variado esa práctica por momentos (Loreto y Bryan, por ejemplo, viajaron durante un tiempo en auto, Erico vivió un año en Osorno), el desplazamiento diario fuera de su comuna siempre lo contaron como una posibilidad para desarrollar su vida laboral.

Estrategias familiares

A nivel familiar, estas trayectorias individuales de movilidad están acompañadas de estrategias familiares de vida, con un pasado, un presente y un futuro, y que se proyectan en un territorio que incluye La Unión y su espacio circundante, aprovechando una estructura de oportunidades localizada en ciudades y áreas aledañas.

Estas estrategias son condición del viaje, pues lo visibilizan, lo permiten y, en algunos casos, lo vuelven necesario. Lo visibilizan, pues si los conmutantes han visto que se puede estudiar o trabajar desplazándose fuera de los límites tradicionales de la ciudad, en parte es porque sus padres u otros familiares lo han hecho; para los conmutantes ese proyecto se asume con naturalidad. Las estrategias familiares también permiten el viaje, pues es en familia que se generan arreglos que entregan los recursos necesarios, por ejemplo, comprando un auto o acercando a los paraderos. Finalmente, los viajes pueden hacerse necesarios a la estrategia familiar, en el sentido de que una vez que las familias lo han incorporado a su forma de vida, especialmente porque el acceso al trabajo o estudios adquiridos no está disponible en el lugar de residencia, la conmutación se acerca a ser una opción única.

Las estrategias familiares, como trayectoria y proyección, está asociada a la idea de arraigo, que se verá con más detalle más adelante para los distintos casos estudiados. De todas maneras, para ilustrar la idea de estrategias familiares podemos ahondar en el caso de Loreto.

Loreto, como se mencionó, nació y estudió la enseñanza media en Valdivia. Llegó a La Unión siguiendo a su pareja, que ha vivido siempre ahí con sus padres, y donde hace varios años trabaja como contratista para empresas de la ciudad. Loreto señala que siempre le costó encontrar trabajo en La Unión (había hecho una práctica en una notaría en Valdivia), por lo que después del cierre de IANSA, donde tuvo su primer trabajo, encuentra empleo en una notaría en Río Bueno, a unos 25 minutos en bus desde La Unión. A esta altura ya había tenido sus dos primeros hijos, y contaba con el apoyo de sus suegros en La Unión, mientras arriendan casa con su pareja e hijos en distintos puntos de la ciudad. Después encontró trabajo en una notaría en Osorno. En todo este tiempo ha seguido apegada a su madre en Valdivia, a quien viaja a ver casi semanalmente. Hace unos siete años con su marido pudieron acceder a comprar la casa donde viven actualmente, y desde que fallecen sus suegros pagan a una nana para cuidar de sus hijos durante el día. Desde La Unión, Loreto viaja no solo cotidianamente a Osorno, también viaja frecuentemente a Valdivia y Puerto Montt.

L: [Viajamos seguido] a Puerto Montt, sí. La Karin, [mi cuñada] que vive en Puerto Montt, ellos vienen hartos a La Unión o nosotros vamos para allá. O en el caso de mi mamá y mis primos, también viajamos seguido a Valdivia. También viajamos a Valdivia porque para los controles de los niños la pediatra los ve en Valdivia, o si hay que hacerles exámenes extra la pediatra todo en Valdivia.

En el día a día, su marido va a buscar a una señora que cuida sus hijos y luego sale a trabajar en la camioneta familiar, a las afueras de La Unión. También la hija mayor de Loreto, que con 18 años ya tiene licencia de conducir, también ayuda con algunos traslados, por ejemplo ir a buscar a su madre cuando pasa al supermercado de La Unión. Todo esto permite que Loreto pueda viajar todos los días a Osorno y mantener su trabajo.

Los casos de Bryan y Erico pertenecen a familias unioninas que proyectaron la educación de ellos, como hijos, en Osorno. Su trayectoria laboral, incluso, es una extensión de esos estudios, pues se quedaron trabajando donde hicieron su práctica profesional. A su vez, mantienen un vínculo estrecho con su familia de origen, respecto de la cuál reciben y dan apoyo de distintas formas. También es el caso de Marcos, aunque en una etapa posterior: Marcos ya posee una casa con su

esposa, su hija terminó los estudios, trabaja y vive con ellos, y salvo el trabajo pueden moverse donde otros familiares, cercanos.

En todos los casos la residencia en La Unión y la movilidad circundante está anclada a un proyecto que parte de un eje familiar. Esta característica está asociada, como se verá más adelante, a la idea de arraigo.

Condiciones para la conmutación en auto

Infraestructura

Disponibilidad. El auto como modo de transporte

Entre los modos de transporte disponibles para viajar de La Unión a Osorno, la principal alternativa al bus es el viaje en un automóvil particular.

Las rutas centrales para este viaje son la Ruta 210 (desde La Unión al Cruce de Los Tambores, aproximadamente unos 7 km.) y la Ruta 5 (desde el Cruce de Los Tambores hasta Osorno, unos 34 kilómetros), pagándose un peaje de \$800 entrando a ambas ciudades.

Entre los casos estudiados en esta investigación, dos conmutantes usan este modo de transporte diariamente, Fernando y Alicia.

¿Por qué los conmutantes que viajan en auto a Osorno prefieren este modo de transporte? Desde su perspectiva y con el tiempo, pareciera ser el único modo apropiado a sus necesidades de movilidad. Estas necesidades, de todas maneras, aparecen o se acomodan una vez que se puede disponer de un automóvil y tener los recursos para costear sus gastos. Es el caso de Alicia y Fernando (y, esporádicamente, de Bryan, a quien consideramos entre los conmutantes en bus).

El viaje en auto La Unión-Osorno (y viceversa) tarda alrededor de 30 minutos si uno considera como puntos de salida y llegada sectores céntricos de ambas ciudades. Es un trayecto principalmente en carretera de doble vía (la Ruta 5 Sur) y con ciertos puntos de congestión de tráfico urbano. Implica, por supuesto, disponer de un auto, manejarlo y pagar los costos del traslado diario, principalmente bencina y peaje.

Fernando viaja de lunes a viernes a Osorno, lo hace en un auto que compró su familia, pero él es el único chofer. Ya que viaja con bastantes materiales de trabajo (papeles, un notebook, parlantes, un *tupper* con el almuerzo), dice que no podría transportarlos si viajara en bus. El auto le permite desplazarse en Osorno entre sus lugares de trabajo, lo que en bus le tardaría bastante tiempo o simplemente no tendría disponible de vuelta en la noche.

Figura 8

Fernando saliendo de su casa a las 7.00 am.



Alicia, por su parte, viaja en un auto propio. La principal ventaja es que le permite ir a dejar a su hija menor al colegio y luego traerla desde la casa de su madre a su casa al final del día, sin tener que viajar en otros vehículos. Así señala Alicia el momento en que adquirió un auto, cuando ya trabajaba en Osorno.

A: Claro, para que no perdiera tanto tiempo diario en trasladarme, porque obviamente en esa época igual los buses eran más lentos, no había la disponibilidad de buses de mejor calidad que hay ahora, entonces por ejemplo en vehículo uno se puede demorar 35 minutos en traslado, pero en el bus perfectamente uno solía demorarse una hora y cuarto... entonces claro, tenías que salir mucho más temprano de la casa en La Unión, volvía mucho más tarde. En ese tiempo mi hija mayor igual era pequeña, entonces perdía mucho más tiempo en traslado, llegaba mojada... [...] Entonces por lo mismo yo creo que mi familia hizo el esfuerzo, mi papá, y me adquirió el vehículo como para apoyarme en eso.

De las entrevistas y el sombreado, puede decirse que la infraestructura vial, muy importante, en la medida que se reconoce adecuada, pasa a un segundo plano, teniendo más importancia la adquisición y mantención de un automóvil. La interacción con la infraestructura vial se describe más detalladamente en el capítulo siguiente de estos resultados, respecto a la experiencia del viaje en auto.

Costos económicos del viaje en auto

Más allá de las diferencias objetivas en cuanto al costo económico del viaje, que los mismos conmutantes comentan, en general estos costos son considerados *en general* de distinta forma por quienes viajan en auto o en bus, teniendo más conciencia de ellos quienes han utilizado ambas modalidades. Por ejemplo, Alicia mantiene una cuenta clara y detallada del alto costo del viaje en automóvil en relación al viaje en bus, pues también viajó en bus un tiempo.

A: ...entre combustible y peaje se debe ir promedio unos 100 y tantos mil pesos así en corte bajo en realidad, si es que no más, en realidad deben ser como 150, 200... porque obviamente en el peaje diario son 1200 pesos, por 5, por 4, en puro peaje son 24000 pesos semanales, y más menos se gasta un estanque semanal po. Entonces claro son como 200 mil pesos de gasto, el venirse en vehículo. Entonces, claro si yo viajar en bus gastaría 100, no 200.

De todas maneras, para ella el alto costo del viaje no es determinante. Viajar en auto es ahora para ella indispensable, pues le otorga una autonomía que ve necesaria tanto para su trabajo y como para criar a su hija.

A: ...cada día el viajar en vehículo es más complejo porque el combustible encarece bastante la situación económica, porque día a día el combustible sube. Y si tú haces el cálculo, claro, viajar en bus es bastante más económico, sería un ahorro de por lo menos la mitad de lo que yo gasto, pero me demoraría más, por más que me queda medianamente cerca del terminal igual si está lloviendo en esas tres o cuatro cuadras llegaría toda mojada, se me complicaría el traslado de mi hija igual... Entonces esa es como la mayor complejidad, el gasto que genera el moverse en vehículo.

Esto se mantiene para Fernando, quien durante el sombrero señaló que su necesidad de viajar en auto es tal que ni siquiera había hecho el cálculo del gasto diario o mensual en relación a su alternativa, el bus. Para Fernando, al ser el auto la única opción, el gasto que implica su uso se observa como un gasto básico, respecto del cual no tiene mucho sentido buscar posibilidades de ahorro. La diferencia en este aspecto con Alicia, más allá tal vez de una inclinación personal basada en su socialización, está posiblemente en su estructura de gasto familiar, pues Alicia es responsable de dos hijas estudiando y Fernando, por lo contado, se hace cargo principalmente de algunas compras de abarrotes para la casa. En otras palabras, en la visión de Alicia, el capital económico necesario para la movilidad, es tal vez visto, en equiparación de montos, como algo más valioso y necesario que para la mirada de Fernando. Para Alicia pareciera ser clara la relación entre capital económico y capital de motilidad.

Trayectorias individuales y estrategias familiares para la conmutación en auto

Al igual que los conmutantes en bus, los conmutantes que viajan en auto poseen una experiencia individual del viaje cotidiano fuera de la comuna de La Unión, a la vez que sus familias participan y posibilitan que esta práctica de viaje se mantenga y proyecte.

¿Cuáles son las trayectorias de viaje de Fernando y Alicia? ¿Cómo organizan familiarmente su viaje de conmutación?

Después de estudiar un par de años en Valdivia, Fernando estudió Pedagogía en Osorno viajando todos los días desde La Unión. En este tiempo alternaba los viajes en bus con los viajes en auto, manejando él acompañado de algunos amigos.

F: Cuando yo estudiaba, en realidad, [...] no usaba el auto todos los días, lo usaba solamente cuando tenía clases a las ocho, cuando tenía clases en un horario más tarde me venía en bus. [Cuando viajaba en auto] me venía con más gente y entre todos pagábamos la bencina.

Después, realizó sus prácticas profesionales en Osorno y San Pablo. Ya egresado, trabajando en Osorno, sólo se ha movilizado en auto desde La Unión.

F: Los trabajos de profesor han sido afuera [de La unión]. Igual cuando hice prácticas las hice también en otra ciudad, entonces ahí me acostumbré... Entonces, después donde pilles trabajo y tengas que viajar no es raro, si ya estás acostumbrado.

La posibilidad de que Fernando pueda viajar en auto a Osorno se basa en gran parte en la disposición del auto que él usa junto a su familia.

El auto que usa Fernando lo compró a medias con su padre. Quien le da un uso diario es él, pues es el único chofer. Pero, al ser de propiedad “familiar”, el uso es también familiar. Fernando vive junto a su hermana y cuñado en una casa frente a la de sus padres, comparten la once regularmente todos y en general *los moviliza* regularmente, principalmente para hacer compras para la casa o viajes que ellos no puedan hacer en colectivo. Por ejemplo, mientras lo acompañé durante el sombrero, Fernando *recogió* a sus padres y a su hermana del centro de Osorno cuando volvían de una consulta médica.

Figura 9

Fernando llegando con sus padres y hermana a La Unión



Así explica Fernando cómo organizan el uso del auto:

F: La idea es lo voy a usar yo pero cuando ellos quisieran salir igual yo manejo. [...] Cuando ellos necesitan salir y yo estoy en la casa, no hay problema. [A veces] es difícil por los horarios. Nosotros la salida que tenemos siempre son los sábados cuando vamos a la feria. De repente que vamos a Osorno un sábado... a veces aprovecho de ir a Osorno a comprar allá mejor, o alguien tiene que ir a comprar a la feria vamos a la feria de Osorno, hacemos el mismo viaje pero uno pasa a la feria mientras nosotros vamos a las tiendas y así nos juntamos. Normalmente [vamos también por razones] médicas, porque ya sea mi hermana o mi mamá tiene que ir de repente a controles

En el caso de Alicia, el auto también es un recurso fundamental en la coordinación diaria que lleva a cabo con su familia. Para analizar su caso, contextualizamos primero su historia de viajes.

La familia de Alicia es, en sus palabras, “toda unionina”. Sus padres provienen de sectores rurales cercanos a La Unión y una vez establecidos en la ciudad criaron a sus dos hijos, Alicia y Gustavo, quienes aún viven ahí y son cercanos con tíos y primos también allegados a la ciudad. Alicia estudió Trabajo Social en Osorno, viajando todos los días en bus. En el intertanto tuvo una hija y después

trabajó en La Unión, Río Bueno y finalmente Osorno, a veces simultáneamente, viajando constantemente entre ellas. Actualmente dirige un centro de atención de menores en Osorno. Mientras estudiaba y durante un tiempo en sus primeros trabajos, viajó en bus a Osorno para economizar, pero ahora se transporta casi exclusivamente en auto a su oficina, así como para casi todos sus otros viajes cotidianos o no cotidianos.

El padre Alicia, al llegar a La Unión, instaló un taller mecánico, por lo que Alicia siempre tuvo una relación “natural” con los automóviles, manejando desde joven.

Figura 10

Alicia manejando tranquilamente a Osorno



Alicia visita diariamente a su madre, que cuida de su hija de seis años, Leonor, después que sale del colegio. Alicia también ve casi a diario a su hermano, que tiene un hijo de la misma edad que Leonor y que va al mismo colegio. El taller mecánico de su padre (que ahora administra su hermano y su madre) queda en las afueras de La Unión. Su cuñada trabaja en Río Bueno. Básicamente, tanto Alicia como su familia se movilizan y se han movilizado bastante entre lugares relativamente lejanos a su lugar residencia, utilizando el automóvil como vehículo de transporte inmediato, conformando una suerte de circuito familiar alrededor de la casa materna.

A: Claro, sigue siendo una vida muy cercana de mi mamá con sus dos hijos. Por ejemplo cuando mi mamá por equis circunstancias no puede ir a buscar a los niños a los colegio quien va es mi hermano. Porque mi hermano aún cuando el tiene su familia está casado y todo y su señora trabaja todo el día en Río Bueno, entonces mi hermano almuerza sagradamente donde mi mamá de lunes a viernes. Entonces todo circula en torno a la mami.

En síntesis, se puede señalar que para los conmutantes en auto, en comparación a los conmutantes en bus, este modo de transporte requiere más recursos y coordinación familiar, pues genera otras demandas de movilidad en un contexto de relaciones de interdependencia. Por contraparte, estas condiciones les permiten una mayor autonomía en la toma de decisiones, reduce los tiempos de viaje y este se realiza con mayor comodidad. En los términos de la motilidad, el uso del automóvil amplía el acceso a otros bienes y mejora la posición social de la familia, a cambio de una inversión económica y la generación de destrezas y coordinaciones nuevas.

Como veremos más adelante, esta movilidad está en sintonía con un proyecto familiar que configura un espacio de vida amplio en territorio y que tratamos de incluir en la noción de arraigo en el último capítulo de los resultados.

PRÁCTICAS DE MOVILIDAD

El viaje en bus

Rutina

¿Qué hace del viaje de conmutación una rutina? Presento en esta sección descripciones de cómo los sujetos experimentan sus viajes de conmutación en términos de rutina. Primero me centraré en aspectos del viaje que llamaré “individuales”, es decir, considerando acciones cuyo carácter es preeminentemente individual, relativamente aislado; y luego en aquellos aspectos que llamaré “grupales”, es decir, aquellas acciones que implican preminentemente arreglos e interacciones con otros.

La ida a Osorno

Si entendemos por rutina una reiteración o patrón de comportamientos, podemos ver algunas similitudes en la rutina de aquellos cuyo principal medio de conmutación es el bus.

Los conmutantes se despiertan temprano, entre dos a dos horas y media antes de la hora de llegada al lugar de trabajo. En nuestra muestra, esto es entre las 6.00 y las 6:40, aproximadamente. En general, son los primeros en levantarse en su casa, y realizan alguna tarea en la preparación del inicio del día para el resto del hogar, sin interrumpir el sueño de los demás. Por ejemplo, Erico y Bryan dejan puesta la mesa para el desayuno. Marcos, además, junta algo de leña e instala el letrero del negocio familiar. Loreto, por su parte, después de organizar el desayuno, ordenar, abrir cortinas, prepara a su hija para ir al colegio (la ayuda a vestir, la peina), haciendo varias cosas a la vez.

La salida de casa hacia el bus se compone de pequeños rituales. En los casos de Marcos y Erico, estos rituales son muy estrictos y llevan varios años perfeccionándose. Implica salir y caminar a una hora exacta para tomar un mismo bus todos los días de trabajo. Erico, como se mencionó más arriba, toma un bus que recoge pasajeros *antes* de llegar al terminal de buses. No tomar este bus implicaría un viaje adicional al terminal y no estar seguro de alcanzar asiento.

En el caso de Marcos el rito también es salir a una hora exacta, caminar a un ritmo tranquilo pero calculado una distancia de unos 800 metros hacia el terminal y esperar en el andén junto a un grupo de personas conocidas la llegada del bus. Marcos vive a pocos metros de un paradero, pero tomar el bus ahí significaría la casi segura posibilidad de viajar a Osorno de pie. El cálculo para salir de su casa y caminar debe ser exacto, pues no quiere toparse en el trayecto con el bus anterior. Esto le significaría una incomodidad: alguna vez el bus paró a mitad de la manzana esperando que Marcos

se suba y tuvo que irse todo el viaje de pie. El objetivo de Marcos es llegar al terminal antes que el bus para subirse y alcanzar asiento.

M: [Tengo] la misma rutina de siempre en la mañana, levantarse 6.20, me levanto, porque me gusta desayunar tranquilo, nunca me ha gustado apurarme ni para venirme a Osorno ni para irme de Osorno. Si el bus va muy lleno, nah, lo dejo y me vengo en otro no más. Hay veces en que he desechado dos o tres buses hasta que pille uno. [...] Por eso es que me levanto temprano. A las 6.20. para estar saliendo de la ducha un cuarto para las siete, un cuarto para las siete ya estoy tomando desayuno, no tomo café, me tomo una agüita que queda del día antes, un pastito que hacen, y a las 7.19 ya voy saliendo para el terminal [...] Después camino, porque yo no hago mucho ejercicio, así que me voy caminando todo el año, llueva, truene, nieve, lo que sea, me voy caminando todos los días de mi casa hasta el terminal de buses, que son como siete cuadras. No me queda tan tan lejos, demoro como 7 minutos, 8 minutos, claro, súper calmado pa allá, tranquilo, sin apuro

Figura 11

Marcos saliendo de su casa por la mañana



En los casos de Bryan y Loreto, las rutinas cambian levemente en la medida que se generan algunas alteraciones en las condiciones de viaje.

El horario de entrada de Bryan a su trabajo ha ido variando, producto de negociaciones con su jefe. Durante un tiempo se levantó poco después de las 5 de la mañana para tomar el bus de las 6.10; ahora se levanta después a las 6.30 para tomar el de las 7.10. De todas maneras, lo que más ha cambiado en su rutina es el uso del auto familiar para acercarse al paradero. Después de ducharse,

comer un pan y tomar un té, maneja el auto unos tres minutos por la Avenida Industrial, dejándolo estacionado al costado de una multi-cancha próxima al paradero. Esto le evita una caminata de 15 minutos, que por un tiempo también hizo en colectivo.

Figura 12

Bryan subiéndose a su auto por la mañana



En el caso de Loreto, también hay algunos cambios en su rutina dependiendo de cómo se acerca al terminal. Aun teniendo un paradero cerca, su prioridad es alcanzar asiento, por lo que lo normal es que su marido o su hija mayor la lleven al terminal en el auto familiar. Estando el auto en reparación, llama a una empresa de radio taxis, que también se acostumbraron y le reservan un cupo en las mañanas.

L: Me ducho, tomo desayuno, bueno desayuno entre comillas, es un café no más que me tomo, porque llego a tomar desayuno acá en la oficina. A ver, me levanto, me ducho, tomo mi cafecito, llamo al taxi, porque estamos sin vehículo, llamo al taxi y me voy hasta el terminal. ¿Por qué me voy al terminal? Justamente para agarrar puesto, porque si vengo parada no puedo dormir, y eso sería terrible. Entonces me voy hasta el terminal para poder alcanzar puesto y también reservarle el puesto a la señora Mary, y ahí me vengo relajadita, sentadita.

Si los conmutantes cumplen su rutina, la subida al bus en el terminal se ha configurado de tal manera que les permite escoger asiento. En el caso de Loreto y Marcos, esta posibilidad se facilita por una táctica grupal con otros pasajeros recurrentes, que se detalla más adelante. Una vez que llega el bus al andén, los conmutantes saludan al chofer y a la auxiliar y se suben de los primeros. Como vimos, Erico, se sube al bus antes de este llegue al terminal, cuando está prácticamente vacío, lo que le permite escoger un asiento.

Bryan es el único que se ha resignado a no asegurarse un asiento, pues su paradero es ya el tercero desde la salida del terminal, habiéndose “llenado” antes. Meses atrás, intentó dejar estacionado su auto en el terminal, pero trataron de robarlo forzando la chapa. Al dejarlo en la multi-cancha cree que su auto estará más seguro. Pero, al subirse al bus en este paradero, tiene que resignarse a hacer su viaje de pie.

Ya tomada su ubicación, por lo general en asientos de ventana, cercanos al chofer o en la medianía del bus, los viajeros se acomodan, en un proceso que tiende a buscar una especie de “aislamiento”.

Hay un primer momento del viaje que dura hasta que el o la auxiliar cobra, al llegar a la ruta 5, unos 20 minutos desde la salida del bus desde el terminal. En el caso de Loreto, aprovecha este segmento del viaje para conversar con sus compañeras de asiento. En el caso de Erico, Marcos y Bryan, implica concentrarse en sus celulares, conectar sus audífonos y “distraerse” o “adelantar pega del día”.

B: Lo que hago cuando voy parado es ver videos en Youtube sobre más que nada grupos que tocan música en vivo, eso principalmente [...] Sobre todo la cumbia, me gusta mucho la cumbia, me gusta mucho la música cumbiera. Y de vez en cuando cuando voy sentado voy mirando para afuera el paisaje mientras escucho música.

Figura 13

Bryan tratando de concentrarse en su celular mientras viaja de pie



Para Erico, el aislarse es un comportamiento normal de los pasajeros

E: Mira, mucha gente, y yo también lo hago, cada uno está en su mundo. La gente ya no suele ir conversando a menos que la conozcas de antes y sean amistades, yo viajo con la misma gente todos los días, pero nunca he tenido una conversación con nadie, porque siento que ellos no quieren ni yo lo quiero hacer tampoco, entonces cada uno en su teléfono o en lo que anda trayendo y hace su viaje, que es el trámite que tenemos que hacer para llegar al trabajo [...] Toda la gente está como esto [mirando fijamente el celular], es al tiro la posición al teléfono o lo que tengan en la mano, pero sípo, todos, y ni siquiera es algo de edad de que los jóvenes solamente están metidos en el celular, es toda la gente

Un segundo momento del viaje en bus es el posterior al pago a la auxiliar. Loreto generalmente duerme, como muchas personas en el bus. Marcos lo hace a veces, pero suele ir concentrado en su celular. Bryan y Erico van atentos a sus celulares, jugando, viendo series o escuchando música, aislados.

L: Yo Duermo. Sobre todo en la mañana. Sí, duermo. A no ser que me ponga a ver Facebook, o de repente Whatsapp que los clientes me empiezan a escribir tempranito, ahí los atiendo también, les digo sabe que todavía no llego a la oficina, que apenas llegue ahí les contesto... Si no de repente con la señora María Eugenia conversamos mucho, mucho, a ella le gusta escuchar mis historias, me pregunta por los chicos por mis hijos, y ella también me cuenta de su hijo, de su nieto... pero generalmente duermo.

L: [...] Yo pago antes. Me ha pasado más de una vez que yo voy durmiendo y me tienen que mover para despertarme porque si no, no reacciono. Así que mejor no, espero que me cobren y ahí después

me quedo dormida. [...] Igual si me quedo dormida y voy con la señora Mary Eugenia o con la Anita ellas me pagan el pasaje y después ya cuando me despierto yo les pago el pasaje, te fijas. O si no al día siguiente les digo 'no si usted ayer me pagó, ya yo le pago hoy día' [risas]

El último momento del viaje, es la llegada a Osorno, unos 40 minutos desde la salida del terminal. En los primeros dos paraderos a la entrada de Osorno se baja cerca de un tercio de los pasajeros. El viaje que hasta ahí era calmo, de repente se agita por el movimiento de quienes se apuran a bajar, pero nuestros conmutantes se mantienen tranquilos en sus asientos.

Bryan y Erico se bajan en el terminal, donde esperan la lenta bajada de los demás pasajeros. Como se vio anteriormente, Loreto y Marcos, por ir en bus que hace una ruta adicional por el centro de Osorno, bajan en paraderos sólo de este recorrido, en lugares más céntricos, lo que les permite caminar solo una o dos cuadras a su lugar de trabajo.

Bryan (y también Erico, cuando no hace el viaje en colectivo) debe hacer una caminata algo más larga desde el terminal. Transitan por calles céntricas, a un horario de alta circulación de peatones y vehículos. Implica estar muy atento al entorno, caminar rápido.

Figura 14

Bryan cruzando las calles de Osorno en hora punta a su trabajo



La llegada de los conmutantes de La Unión a sus trabajos es entre 60 a 80 minutos desde que tomaron el bus, variando de dónde se subieron y la distancia donde se bajan a su trabajo. En general

su cálculo del tiempo es muy preciso. Todos son de los primeros en llegar a sus trabajos, donde se suele tener un tiempo de conversación con los colegas.

Durante el día, mientras están en Osorno, los conmutantes entrevistados no suelen realizar otros viajes de manera regular o cotidiana. Como no son viajes de todos los días, no pueden ser considerados como una rutina. Este tipo de viajes son en general para a realizar trámites en el comercio o a almorzar de vez en cuando en las cercanías al trabajo, particularmente en los casos de Marcos y Loreto, que tienen horarios de colación establecidos y cuyos trabajos son más “céntricos”. Bryan y Érico almuerzan en sus trabajos, así que rara vez “salen” por la ciudad. Una vez terminada la jornada laboral, vuelven a La Unión, aunque a veces hagan otras actividades “de paso”.

La vuelta a La Unión

Terminada la jornada laboral, el viaje de vuelta se inicia yendo al terminal desde sus trabajos. Todos lo hacen caminando salvo, pues les queda cerca, no más de 15 minutos caminando. En ocasiones, si está lloviendo, toman colectivo (es el caso de Loreto y Erico).

Para el viaje de vuelta existen dos modalidades. Una rígida, que implica tomar el mismo bus de vuelta todos los días, y otra más flexible, que implica hacer otras actividades antes de volver a La Unión.

Erico y Marcos suelen tomar el mismo bus todos los días de vuelta. Evitan hacer trámites luego de su trabajo. En el caso de Erico el objetivo es ahorrar la máxima cantidad de tiempo de vuelta al trabajo. En el caso de Marcos, el objetivo es tener un viaje más cómodo, que logra viajando en un bus interregional. Esto implica tener un horario de salida imperturbable.

M: Tengo como sagrado a las siete me voy. Esté el gerente, esté quien sea [...] Pero a las siete yo me voy, *fiu*, me voy para mi casa. Quédese el que se quede aquí, a mí me da lo mismo, me voy a las siete. A esta hora por ejemplo, [al almuerzo] si necesito trabajar, me quedo trabajando... no hay pago de horas extras, nada, es porque yo quiero quedarme trabajando, terminar y avanzar.

Figura 15
Marcos subiéndose al Bus Norte que lo llevará a La Unión



En el caso de Loreto y Bryan, la salida implica un “paseo urbano”, que permite lo mismo distraerse que “hacer cosas para la casa”: vitrinear, comprar encargos para los hijos o el resto de la familia. Se camina por las calles del centro dependiendo del clima y de las necesidades surgidas.

L: Generalmente paso a hacer compras, porque siempre me encargan algo de la casa. Claro, y por lo mismo me voy caminando desde aquí hasta el terminal, para pasar a hacer algunas compras, de repente los niños me encargan lápices de colores, cuadernos, cosas así, de hechos hoy tengo que pasar a comprar unas gomas-eva que me encargó la hija de al medio. Paso a hacer unas compras, unas cosas más y de ahí me voy al terminal.

Figura 16

Caminata junto a Loreto llegando al Terminal de Buses de Osorno



Cuando los conmutantes llegan al terminal, el objetivo es tomar un asiento del bus. El horario de vuelta es entre las 17.30 y 19.00, horario que podríamos considerar “punta”, pues gran parte de quienes viajan a Osorno a trabajar o a estudiar toman los buses de esta hora para volver. Al llegar al terminal, hay dos posibilidades: o hay un bus esperando en el andén para salir o no hay ninguno. A esta hora de la tarde es que el andén esté vacío, pues los buses se llenan y se van. Es mayor el tiempo que los andenes pasan vacíos. Lo recurrente es que en el andén los viajeros se amontonen crecientemente por unos 10 a 15 minutos a la espera del siguiente bus. Cuando este llega, quienes se bajan del bus deben hacerse camino entre una aglomeración de 15 a 30 personas que esperan subir. Habiéndose bajado el último pasajero del bus que ha llegado desde La Unión, los que esperan en el andén empiezan a subir de manera impaciente, apretándose frente a la puerta. Es el momento más incómodo del viaje para Loreto y Érico.

E: La vuelta siempre ha sido un problema porque siempre se aglomera mucha gente, entonces la micro tiene que descargar todos los pasajeros que tiene y la gente ya está encima [...] Me ha tocado cambiar mi horario y quedarme más tarde acá y me ha tocado irme de a pie, apretado con la gente y eso es lo más incómodo, cuando se van demasiado llenas

Figura 17

Erico esperando para subir al bus mientras bajan los pasajeros

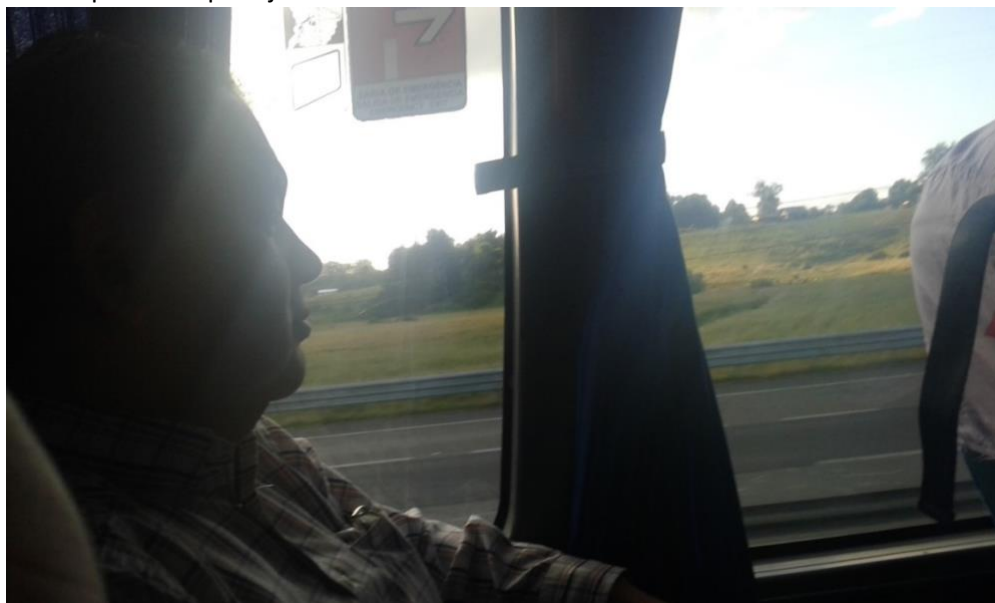


Marcos evita este momento viajando en un bus interregional cuando está disponible.

M: Allá [en el terminal] decido en cuál me voy. Si es que está primero el Best Travel, ya, me voy en el Best Travel, me carga estar esperando que llegue [...] mientras más demore en llegar, más se va llenando. Esa es una razón que no me gusta viajar en el bus [de las 7.20] Para irme pa allá, [prefiero] el Bus Norte, compro el 17 o el 21, casi siempre están, uno de los dos [asientos]. [Me voy] mirando el paisaje prácticamente, miro el teléfono como todo el mundo, aprovecho de ver algunos correos que no he visto en el correo acá en el computador en la tarde, los voy viendo pa allá. Y ahí ya se me pasa la hora, y llego a La Unión

Figura 18

Marco contemplando el paisaje de vuelta a La Unión

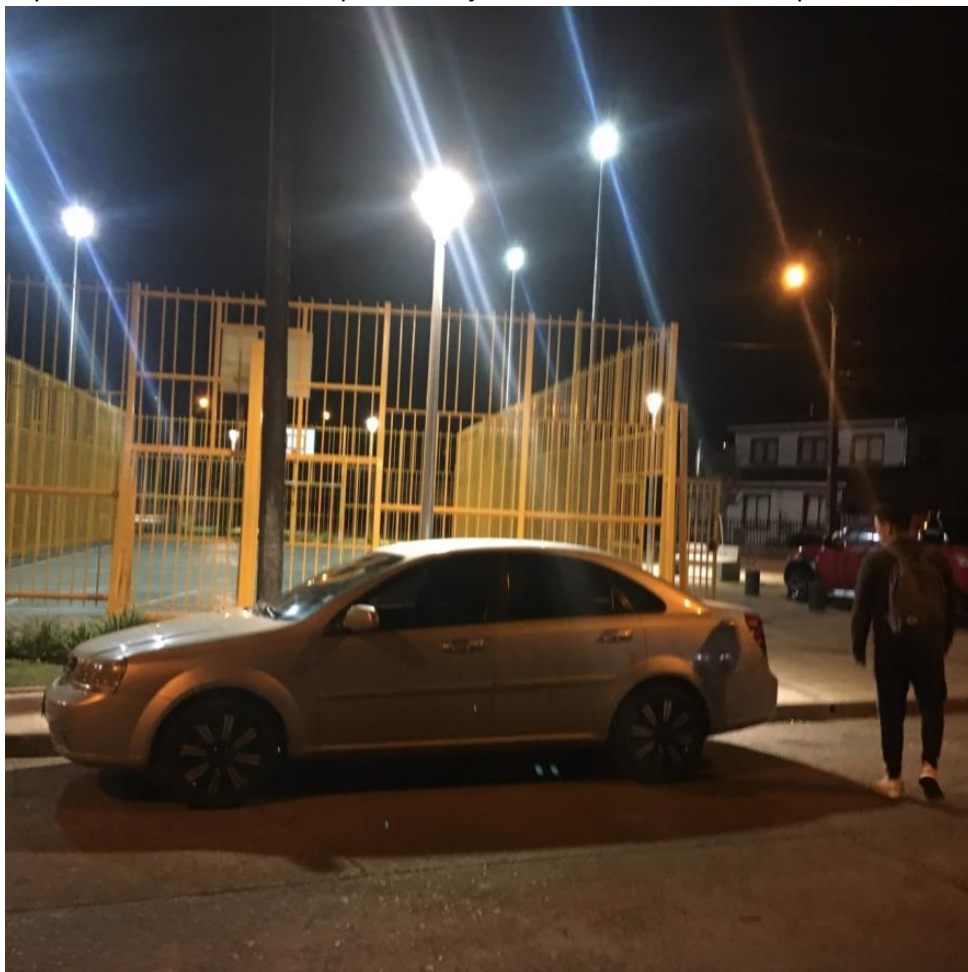


Cuando los conmutantes están arriba del bus lo importante es tener asiento, si no, es preferible bajar. Tener asiento en el bus de vuelta es la oportunidad de descanso. A veces prefieren no dormir, y vienen mirando series o jugando en sus celulares, o simplemente mirando el paisaje. Sin embargo, la mayoría de las veces duermen, particularmente después de pagar el pasaje, a la salida de Osorno.

Respecto a la bajada del bus, Loreto, Marcos y Bryan bajan antes de llegar al terminal. En el caso de los dos primeros, sus casas están a pocos metros del paradero, por lo que tienen que caminar menos de un minuto. Bryan debe caminar a su auto, que está estacionado cerca, también a menos de un minuto. Antes de subirse lo revisa por si le ha pasado algo (algún rayón, que la puerta esté forzada). Medio dormido, prende la radio muy fuerte y se dirige a su casa, a dos minutos.

Figura 19

Bryan revisando su auto después de dejarlo estacionado cerca del paradero a Osorno



El caso de Erico, cuya casa queda lejos del terminal, es distinto. Después de bajarse del bus, debe caminar unos metros. Esto se hace a la salida del supermercado que está continuo al terminal. En general no hay que esperar más de unos 5 minutos, y debe consultar al colectivo si se va en la dirección que se necesita. Una vez que se sube alguien, el colectivo puede esperar a llenar el colectivo para salir. El viaje dura unos 3 a 8 minutos, y deja a Erico a media cuadra de su casa, donde lo espera su pareja.

Prácticas sociales del viaje en bus

En la experiencia cotidiana del viaje en bus, con la categoría de *rutina* he puesto un énfasis en aquellos comportamientos del viaje cotidiano que son repetidos diariamente por los conmutantes y que abarcan principalmente una esfera individual de acción, o, en otras palabras, en que el conmutante actúa preminentemente en soledad, aunque pueda ir acompañado o requiera de otras personas, como sucede en el mismo viaje en bus.

También anteriormente, bajo la categoría *estrategias familiares*, considerada a su vez una condición del viaje, se estableció que la decisión del viaje de conmutación de los pasajeros responde a una visión familiar, en que interceden percepciones y acciones formadas al nivel familiar de los conmutantes. Estas estrategias generan una serie de actividades que organizan la vida diaria familiar, incluyendo la conmutación de nuestros casos de estudio.

Estas prácticas incluyen, por ejemplo, la coordinación para la preparación del desayuno y la once, la movilidad de otros miembros de la familia, el cuidado de los niños, entre otras.

En la categoría tácticas sociales he tratado de incluir aquellas prácticas que los conmutantes realizan junto o en interacción otros actores durante el viaje cotidiano pero que están fuera del ámbito familiar (y que se han detallado en la categoría *estrategias familiares*). Me referiré principalmente a la coordinación y ejecución de acciones con choferes, auxiliares y otros pasajeros, y que también pueden ser consideradas parte de la rutina.

En el caso de Erico es menos visible hablar de una práctica social fuera de la familia. Sin embargo, como se vio, para que Erico pueda tomar el bus cerca de su casa, antes que llegue al terminal, el chofer y el auxiliar deben reconocerlo y Erico debe cumplir con estar en un momento adecuado. Por lo tanto, para Erico es importante generar al menos una discreta y cordial complicidad con el chofer y el auxiliar para que el viaje se cumpla de acuerdo a su necesidad.

En los casos estudiados hay un fenómeno particular que enfatiza la dimensión social del viaje, que es el de los viajeros conocidos que se juntan en el andén del terminal. Su cualidad es que conforman un grupo distinguible, que se generó espontáneamente al reconocerse, agruparse y conversar, y que al llegar el bus se les respeta que sean los primeros en subirse al bus, lo que les permite no sólo que asegurarse un asiento, sino que además puedan elegirlo.

Figura 20

Grupo de conmutantes conversando en el andén antes de que llegue el bus del chofer-amigo Ricardo



A este grupo pertenecen Marcos y Loreto. Es un grupo de 8 a 9 personas, conmutantes hace varios años, que viajan a la misma hora los días hábiles de la semana. Loreto es probablemente la más joven, pues la mayoría tiene más de 50 años, y son principalmente mujeres. Llegan cada uno por su cuenta, y se conocieron, la mayoría, esperando el bus en el terminal. No lo han planificado, pero el hecho de conocerse y conformar un grupo más o menos reconocible les dio esta posibilidad de tener cierto privilegio frente a los demás pasajeros. Finalmente, es un grupo que se ha hecho más cercano al chofer que los lleva, Ricardo, lo que ha generado una especie de reconocimiento y confianza mutua para la negociación de un recorrido distinto: al llegar al terminal de Osorno, en vez entrar como todos los demás recorridos, el bus sigue por calle Carrera unas cuadras más hacia las calles más céntricas de y vuelve habiendo dejado a la mayoría de los pasajeros más cerca su trabajo.

Así presenta Loreto cómo se conoció con el grupo.

L: Lo que pasa es que, a ver, yo tengo una amiga que es la Anita María, ella le reservaba puesto a la señora María Eugenia, entonces ahí nos conocimos con la señora María Eugenia, por el contacto con la Anita, y con la Anita nos conocemos harto tiempo igual porque hay una relación familiar que ella es conocida con un prima mía, con unos tíos míos que también viven en La Unión, entonces ahí fuimos haciendo contacto... Ahora la Anita se viene con su jefa, entonces como se viene con su jefa me pidió a mí que le guarde puesto a la señora María Eugenia. Pero en el fondo uno donde viaja tanto tiempo con ellos... igual el Jaime ponte tú o el otro caballero, no acuerdo como se llama, pero también es

guardia y también lleva años viajando, y qué pasa en el fondo, como uno viaja siempre con las mismas personas al final terminas saludando y como que haces una relación.

Este acuerdo con el grupo le permite a Loreto aprovechar el viaje para dormir.

L: ¡Yo soy dormilona! Ponte tú yo me subo al bus, le guardo puesto a una señora de edad que viaja con nosotros, que es la señora Mary, a lo mejor la conociste, espero que ella se suba y cuando ya vamos saliendo de La Unión, ella me pregunta '¿vas a dormir?', 'sí, le digo yo, tengo sueño', y ahí me quedo dormida hasta llegar acá, [Entrevistador: ¿acá al terminal?] no, si el bus nos deja acá a dos cuadras, Ricardo llega hasta acá hasta el centro, ahí ya me despierto, 'ya llegamos' me dice [risas].

Figura 21

Loreto caminando junto a su amiga María Eugenia por las calles de Osorno



Marcos, por su parte, así describe su interacción con el grupo, que es principalmente antes de subirse al bus.

M: ...llego al terminal, un cuarto [para las 8], nos juntamos casi siempre con un grupito que hay, ayer me junte con... no vi a la Loreto por ejemplo, no se vio otra niña que se va con nosotros, estaba Jaime no más, con Jaime ahí conversamos un poco... Y ya un cuarto para las ocho llega el bus. Yo me vengo solo así sentado, me siento solo casi siempre, al lado de la ventana ahí, y últimamente me he venido durmiendo.

Como grupo, son reconocidos por los demás pasajeros y se les cede el paso.

M: Todo el año, todo el año, como que vimos, y siempre lo conversamos con los que nos juntamos ahí como que nos ven más viejos seguramente, y ya no se junta el grupo que llegaban y se subían todos los estudiantes... lleguemos tarde o lleguemos más temprano somos los primeros en subirnos, y se ha mantenido así pero durante todo el año

Entrevistador: ...la gente respeta eso

M: ...O como que nos ponemos muy penca a lo mejor, les ponemos unas caras medias raras, entonces los estudiantes ya saben que tienen que esperar, nosotros nos subimos primero. Somos como cuatro, que trabajamos acá y que siempre subimos primero.

Mientras esperan el bus, conversan un poco

M: Sí, alcanzamos a conversar un poco. Despellejamos a alguien, por ejemplo... No, de lo que pasó ayer, cómo está la pega, cómo irá a estar el tiempo, lo típico, ¿vendrá Ricardo? ¿No vendrá Ricardo? ¿Por qué demora tanto? O qué raro que viene tan luego, cosas así. Y ahí después nos subimos no más, cada uno por su lado.

Para Marcos, la táctica de llegar al bus y juntarse con el grupo manifiesta también que alcanzar un asiento puede ser visto como una disputa, particularmente con los estudiantes, que es un grupo de pasajeros que ha ido creciendo con el tiempo y que vuelve los asientos escasos a esas horas.

M: ...Porque no me quiero venir parado po. O sea no me quiero venirme parado ni quiero irme parado tampoco. Porque por último hay veces que duermo, y como te digo elijo mi asiento. También tiene que ver harto el tema de los estudiantes, antiguamente los estudiantes no te daban el asiento, eran los primeros en subirse al bus, ahora no, ahora como que saben que nosotros somos los primeros, si no les ponemos la mano y tiene que dejar que suban los más grandes y punto. Bueno es una parte de cultura pero no creo que los estudiantes vayan a entender

Finalmente, el caso de Bryan es similar a otros pasajeros regulares en el bus. Su interacción con otras personas en el viaje son los encuentros fortuitos con conocidos, unioninos, muchas veces jóvenes que como él estudian o trabajan en Osorno. Estos encuentros no son infrecuentes: pueden ir desde un simple saludo a una conversación que parece iniciada y terminada después del viaje. Durante el sombrero, en el viaje de vuelta, Bryan reconoce a un amigo con el que juega fútbol y que tenía un polerón suyo, y coordinaron, en dos minutos, cómo sería la devolución.

De todas maneras, en el caso de Bryan la no existencia de una estrategia social estable en el viaje en bus no contradice el hecho de que en su vida en general lleve una “vida social” asociada a múltiples prácticas de movilidad, acrecentadas recientemente por el uso del automóvil. Fuera del trabajo, Bryan se mueve y moviliza a otras personas para ir a jugar a la pelota, ir a los conciertos que tiene con su familia, ir a ver a su novia, entre otros viajes recurrentes.

Percepciones y sensaciones de viaje

Tiempo

¿Cuál es la experiencia del tiempo de quienes viajan en bus? En general, el viaje en bus para los conmutantes estudiados es *corto*. Salvo para Erico, el tiempo de viaje es evaluado por los participantes en relación a una distancia que es considerada *extensa* (la distancia entre Osorno y La Unión), pero que, sin embargo, pasa rápido.

Para Loreto el viaje se hace corto porque duerme, tanto de ida como de vuelta. Trata de evitar los tiempos de espera, que son los que alargan el trayecto.

L: De hecho hoy día en la mañana me subí al bus y todavía ni pagaba y ya me quedé dormida, y desperté acá en el terminal, porque hoy de nuevo nos dejaron en el terminal. Así que como me quedo dormida no me doy ni cuenta cómo pasa el rato.

Entrevistador: Al final, ¿se te hace largo o se te hace corto el viaje?

L: Corto po, sí, súper corto [hace el gesto de dormir, sonríe]

En el caso de Marcos, la percepción del tiempo está asociado a la mantención de una rutina fija a la planificación. Sabe exactamente a qué hora debe salir de su casa, a qué hora llegar a su trabajo, a qué saldrá de su oficina. Como resultado, el viaje, evaluado, le parece corto

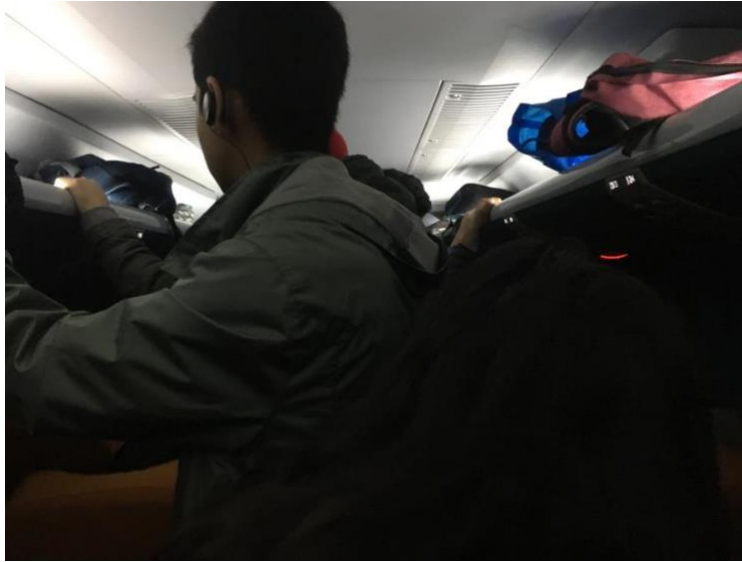
Entrevistador: ¿Considera su trayecto de viaje corto o largo?

M: Corto. Corto, está bien.

Para Bryan, depende de si consigue asiento. Si no, “se hace eterno”. Por otra parte, Bryan valora la certeza de saber cuánto se va a demorar y lo tiene presente al planificar su día, de conocer los “los tiempos de viaje”. Aquí considera los tiempos de viaje a pie y el viaje corto en auto desde su casa hasta el paradero (3 minutos), y que le otorga algo más de comodidad, pues puede levantarse unos minutos más tarde.

Figura 22

Vista desde el pasillo del bus cuando se llena de mañana



Para Erico el tiempo de viaje es tiempo que pudo haber dedicado a su hogar. Incluso ha calculado su tiempo de viaje en el mes. Por rutina, es un tiempo que se ha vuelto monótono, sin mayores alteraciones en los seis años que lleva viajando, y que posee una connotación negativa.

Entrevistador: ¿Podrías indicar algún aspecto positivo y negativo de tu experiencia de viaje diario?

E: Positivo... bueno más que nada es lo negativo, lo negativo es que pierdo 2 horas al día viajando y podría estar haciendo otra cosa entonces como no puedo hacer muchas cosas, aprovecho de leer o ponerme al día con una serie, son cosas que no estaría haciendo en mi casa, eso sería lo positivo. Lo negativo sería este tiempo, que son 10 hora a la semana, son 40 horas al mes es harto tiempo que pierdo realmente, porque viajo a Osorno, porque si estuviera trabajando en La Unión ahorraría más, tendría mejor calidad de vida, porque tendría más tiempo para mi y mi casa, por que es eso

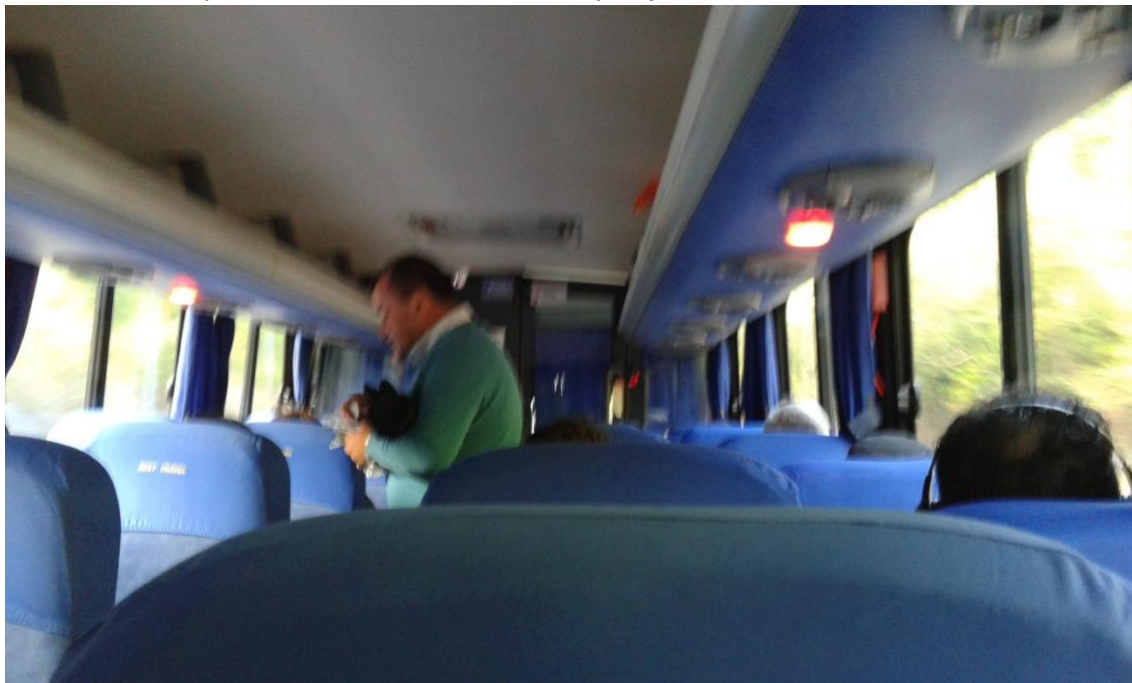
Durante las entrevistas y el trabajo de sombreado, se pidió a los participantes que señalaran los hitos que ellos reconocían en su experiencia del viaje. Los hitos seleccionados por conmutantes del bus se relacionan con la administración del tiempo, adecuando sus acciones a un “plan de viaje” esperado.

Un primer hito es la llegada al andén del terminal o al paradero para el ascenso al bus. Como se señaló, de esto depende encontrar asiento y tener un buen viaje. Un segundo hito es el pago del pasaje durante el viaje. Quienes viajan sentados pueden elegir, durante la ida o la vuelta, entregarse a dormir o distraerse con celular o el paisaje. Dormir, sin embargo, puede generar la situación

incómoda de que los tengan que mover para despertarlos y pagar su pasaje., que se paga llegando al Cruce de Los Tambores, unos 20 minutos después de salir del terminal.

Figura 23

Auxiliar de la empresa Best Travel cobrando a los pasajeros



Pagado el pasaje, se puede dormir (como vimos que hizo Loreto), o bien mirar el celular. Mirar el paisaje es algo que, después de un tiempo de viajar, se hace en segundo plano, sin pensar mucho en ello. Algunos pueden ir mirando puntos del paisaje con los que pueden hacer una asociación personal. Marcos, por ejemplo, observa una cueva al costado del río Pilmaiquén que era frecuentada por mapuches; Bryan, por mencionar otro ejemplo, observa un grupo de avellanos que se podrían cosechar en el verano. Para Loreto o Erico, el paisaje no es relevante, una vez que sienten que ya lo conocen y su interés se enfoca en dormir o aislarse para jugar o ver series en el celular.

Un último hito marcador del tiempo es aquello que indica la preparación para bajarse. En la ida, la entrada a Osorno. En la vuelta, el Cruce de Los Tambores o un paradero anterior al que se tienen que bajar. Si se viaja durmiendo, en dos casos se habla de un reloj biológico que los despierta en la cercanía del momento de bajarse, que puede ser el Cruce de Los Tambores o un paradero anterior a aquel en que se tienen que bajar.

Figura 24

Personas preparándose para bajar antes de llegar al paradero



Comodidad/Incomodidad de los viajes en bus

En el trayecto del viaje, ¿cuál es la percepción de comodidad o incomodidad de los conmutantes? En el caso de quienes viajan en bus, hay cierta ambigüedad respecto a esta percepción. Como se señaló, el viaje en general es considerado corto, y de alcanzarse ciertas condiciones (ir sentado, que el bus sea grande, que viajen pocos pasajeros), es considerado también un viaje cómodo.

De todas maneras, la evaluación de este aspecto pasa también con que se pueda olvidar y poner atención en otras cosas, como encontrarse con otras personas o dormir.

Entrevistador: ...¿Hay algo que guste del viaje, algo que te agrade del viaje?

L: O sea en la mañana cuando me vengo conversar con la señora María Eugenia, saludar a Ricardo, saludar a los viajantes, porque en el fondo son años que uno viaja con ellos y al final se crea una relación. Que me guste... dormir también po, eso me gusta. Y poder llegar a la pega, poder llegar a la casa a ver mi gente

Figura 25

Loreto observando el paisaje antes de quedarse dormida



M: Lo que más me gusta del viaje es cuando me vengo y tengo mucho sueño que puedo dormir. Lo hallo un punto a favor. Qué más me gusta del viaje: cuando es día viernes, porque sé que al otro día voy a descansar.

Entrevistador: ¿Y tus sensaciones dentro del viaje? ¿Lo encuentras cómodo?

E: La experiencia, sí. Al principio era incómodo porque no estaba acostumbrado a viajar todos los días cuando estaba estudiando, pero ahora me puedo ir durmiendo, me puedo ir leyendo un libro, ya no tengo ese problema de que antes me mareaba y ya no.

Por otro lado, existen situaciones que se espera evitar, por incómodas. Se menciona: tener que viajar de pie, sentarse en un asiento estrecho, ser interrumpido por un pasajero desconocido que quiera conversar, pasar frío, pasar calor, encontrarse con malos olores.

L: De repente, los olores, *ohj*. Hoy día en la mañana de hecho se sentó una chica al lado mío que... *ohj*. Pero más que eso no, no.

Entrevistador: ¿Los buses?

L: ¡Es que hay de todo po! Hay buses muy cómodos como buses en que entrái así po [hace un gesto de contraer brazo y piernas], justo, tanto te chocan las piernas en los asientos de adelante o los lados tienes que ir como así [aprieta los brazos contra su costillas]. Y me ha pasado más de alguna vez que me he subido y que se sube alguien un poco más ancho que yo y tiene que ir encima mío, porque el bus es pequeño.

M: Me incomoda, en la ida y la vuelta me incomoda de repente cuando en los asientos se echa alguien muy pa atrás tenís que ir inclinado prácticamente con los pies acá [...]

En general, la proximidad física con desconocidos es un punto destacado por los entrevistados como una causa de incomodidad. Se espera viajar aislado, con un espacio propio.

L: ...Casos puntuales, una señora una vez me empezó a hablar de su mamá, me hablaba, me habló todo el viaje de vuelta, me contó toda la historia de su mamá hasta que falleció, me contó cómo se llevaba con sus hermanos, tenían una guerra de herencias por ahí, oh [en tono de cansancio], yo decía por favor ¡yo quiero dormir!

M: [...] Que te toque un curado al lado por ejemplo y que vaya pasado a alcohol. [...] Uta van hablando, sabes que el curado empieza a hablar... Me tocó una vez un curadito que venía hablando al lado, aú... me iba palmeteando el hombro... qué desagradable

E: [S]iempre ando con audífonos, porque de repente no me gusta que me hablen y hay gente que le gusta conversar, entonces los audífonos grandes como altiro la señal de que no quiero nada, entonces esos siempre los ando trayendo.

Figura 26

Erico viajando con audífonos y celular



Otro punto que aparece destacado por los entrevistados, especialmente por Loreto, son las aglomeraciones a la subida del bus, más frecuentes en la vuelta desde Osorno, en el andén del terminal. Frente a esto, los conmutantes esperan otro bus o anticiparse a los demás pasajeros posicionándose físicamente cerca de donde quedará la puerta del bus. Así lo expresa Erico.

Entrevistador: ¿Hay algo que te genere incomodidad en tu viaje?

E: La vuelta siempre ha sido un problema porque siempre se aglomera mucha gente, entonces la micro tiene que descargar todos los pasajeros que tiene y la gente ya está encima, y eso solo pasa en la micro de La Unión porque son cada 20 minutos y las de Río Bueno cada 10 entonces siempre se van justo, pero hay mucha gente de pie, me ha tocado cambiar mi horario y quedarme más tarde acá y me ha tocado irme de a pie, apretado con la gente y eso es lo más incómodo, cuando se van demasiado llenas

E: [E]s incómodo por el empuje que hay que hacer con las señoras, hay que tener un poco respeto y tener ojo, porque no sabes si paso yo y aprovecho de sentarme, o dejo que se suba la señora primero y eso es un problema. De repente si dejas pasar a todo el mundo, te quedas parado y prefiero esperar otro bus que... y mucha gente lo hace así, prefiere esperar el siguiente bus que irse de pie.

Para Loreto, es algo visto con resignación.

L: Cuando se agrupa el grupo de gente, que se pelean, yo dejo que suban no más. Y si tengo que esperar el siguiente bus lo espero no más. Porque yo a estas alturas de la vida no me voy a estar agarrando de las mechas o gritoneando, no me rebajaría a ese nivel por un puesto.

En general, los conmutantes tratan de no hacerse problema por aquello que no pueden cambiar. Es algo que aprenden con el tiempo. En las aglomeraciones de las tardes, por el cansancio y porque no se conoce a los demás pasajeros, ahora vistos como un grupo más abstracto, se evita la confrontación.

Figura 27

Aglomeración de personas esperando que bajen pasajeros del bus



L: [E]s terrible. Y pasa mucho fijate que uno llega al terminal, y tú estás primera, sobretodo cuando vuelvo, estoy primera y los estudiantes se te anticipan po. No te dejan pasar. Y yo de hecho, cuando tenías las garras pa pelear, de repente así haciéndome de supermusculosa ‘oiga, dejen pasar a los mayores de edad o las mujeres embarazadas’ o sea ningún respeto. Pero como te digo, de un tiempo a esta parte, yo llego al terminal y es una cuestión que yo observo y digo ya, si total llegué primera no importa, que se agarren de las mechas ellos y yo me voy tirando pa atrás y que ellos se peleen no más. No... ya cansada de eso. Observo no más, después llamo y digo que voy a llegar más tarde no más.

L: [...] Fijate que yo antes tenía las garras de pelear y yo pujaba y exigía que respetaran que estuviera primera ahí, pero ahora como te digo, no, ahora no, no estoy en la onda de... porque aparte llego cansada, estoy cansada. O sea más encima de tener un largo día de trabajo, que de repente peleo con la gente también, porque en todo trabajo tú sabes que siempre hay casos especiales también, y más encima para llegar allá y estar peleando por un puesto... no. Mejor que peleen ellos no más.

Seguridad

Al consultarles si el viaje es seguro, los conmutantes contestan afirmativamente. En general, si tienen una preocupación, no es “arriba del bus”, mientras viajan. Como se viaja mucho, han visto algunos accidentes en la carretera. Pero después de muchos años viajando han vivido pocas situaciones que consideren riesgosas, que no pasan de eventos puntuales: no han vivido accidentes automovilísticos o robos o altercados arriba del bus.

Entrevistador: ¿Usted considera seguro su viaje?

M: Sí, sí, seguro. Pa que suceda algo, no sé... [...]Lo único que ha pasado últimamente son estos accidentes que ha habido en la carretera, entonces hemos tenido que estar parados, pero eso no más, no se puede controlar.

Loreto reconoce que algunos buses están viejos y cree que pueden fallar.

L: Mira, el único pero gigante que tengo, que el bus en que viajamos en la mañana, el de Ricardo, es muy viejito. Muy muy viejito, de hecho ahora que anda el bus de repente como que se pega sus chupadas y todo, y ya estamos que quedamos en pana.

Sin embargo, Loreto es la única que comparte una situación que puede considerarse de mayor vulnerabilidad, de acoso, asociada a la proximidad física con otras personas propia de los viajes.

L: No. O sea, sí. Una vez me acuerdo se subió un caballero, se sentó al lado mío, y el tipo como que refregaba la pierna, oh, ahí me asusté, tengo que reconocerlo, ahí me asusté, y yo como que corría mi piernita y me iba pal lado pero el tipo... yo le digo 'oiga por favor corra su pierna porque me está arrinconando' se puso colorado y se bajó al tiro, quedó como a mitad de camino. Pero en general, así, no, gracias a dios no.

La percepción de seguridad varía “abajo del bus” para los conmutantes. Loreto se siente más insegura en el trayecto a pie hacia o desde su trabajo. Por ejemplo, usa un bolso pequeño cruzado por delante para caminar por las calles céntricas de Osorno camino al terminal. En general, una de las razones de los conmutantes para viajar con pocos objetos físicos o de valor es por temor a robos en el trayecto a su trabajo.

L: [Vuelvo por calle Ramírez] porque está más transitada, y tú sabes que acá en Osorno, de repente si te pillan sola por ahí te... me pueden asaltar, y siempre con ese temor. De hecho la cartera que yo uso es cruzada, porque no..., las colegas me dicen que me compre una cartera más grande para andar trayéndola aquí y todo, pero yo les digo que no porque yo como camino desde la pega hasta el terminal, y son hartas cuerdas po. Y yo he visto como asaltan a gente, como les roban. De hecho a mí como dos veces trataron de asaltarme, y a tiempo me di cuenta y no alcanzaron a hacer nada. [...] Generalmente [es en] la parte del mercado hasta el terminal, ahí te juro que agacho cabeza como los caballos que usan estas cosas en la vista y paso rapidísimo.

Prácticas de movilidad en auto

Rutina

Como aquellos conmutantes que viajan en bus, para quienes hacen el viaje en auto la rutina se rige por un plan muy organizado y probado de acciones y un cálculo también muy preciso de los tiempos de cada una. En contraste con quienes viajan en bus, el viaje en auto considera un mayor grado de alerta a las condiciones que se le presentan. Una ventaja para los conmutantes en auto es que el viaje se adecua a un ritmo propio, y les da más facilidad de maniobra. Se presentan a continuación los dos casos estudiados de conmutación en automóvil, presentando sus rutinas.

El viaje de Alicia

Para Alicia el viaje de ida en las mañanas puede dividirse en dos momentos. El primero es levantar a su hija Leonor e ir a dejar a su colegio en La Unión. El segundo momento es tomar la carretera y viajar a su trabajo en Osorno.

Figura 28

Alicia saliendo de su casa con su hija Fernanda



Más en detalle, el primer momento consiste en levantarse antes de las siete, prender la calefacción, ducharse, asegurarse que su hija se duche, secar y peinarle su pelo, servirle leche, arreglar su uniforme y subir su mochila al auto, subir sus propias cosas, alimentar a las mascotas y cerrar la casa, prender el auto. Esto le tarda 30 minutos. La salida en auto tiene un límite horario preciso, pasarse de él supone encontrarse con un taco vehicular en el puente del sector céntrico de la ciudad. La precisión de esta rutina se observa en la especificidad con que maneja las marcas de tiempo.

A: Bueno, yo sagradamente me levanto a las 6 y cuarto de la mañana. Obviamente en transcurso de las seis y cuarto hasta un cuarto para las 7 me preocupo de obviamente realizar mi higiene personal y estar lista yo, sólo faltándome los zapatos. Entonces un cuarto para las 7 yo ya estoy lista, ahí ya preparo el desayuno a mi hija, alimento a mi perra y a los peces y a las 7 en punto ya estoy dándole desayuno a mi hija. Obviamente toma desayuno, la preparo, y de la casa vamos saliendo 25 para las 8. Salimos de la casa, promedio en el colegio estamos llegando un cuarto para las 8, lo más que nos demoramos son 10 minutos, incluso un poco menos, yo la dejo en el colegio y ya tomo el vehículo y me vengo para acá a Osorno. Así que por regla general yo de La Unión voy saliendo entre un cuarto para las 8 y 10 para las 8.

Figura 29

Alicia dejando a su hija en el colegio



Después de dejar a su hija, y dejar atrás La Unión, el viaje a Osorno es más directo. Ya tomando la ruta 5, el viaje transcurre sin interrupciones hasta la entrada a Osorno. Alicia prefiere la entrada sur de la ciudad, aunque esté más lejos de su trabajo, pues así evita un taco que se hace a las 8.30 en Avenida Julio Buschman (la entrada principal a la ciudad). Finalmente, a las 8.45, llega a su trabajo en el centro de Osorno, donde tiene asegurado un estacionamiento. Es de las primeras en llegar.

Las variaciones de la rutina por la mañana son muy pocas. Son más frecuentes para la vuelta de Osorno, adaptándose a las necesidades de Leonor.

A: Mi desplazamiento diario es super rutinario. A lo más la modificación está dada si por ejemplo mi hija... hay reunión de apoderados, ahí yo obviamente no la paso a buscar a ella sino que me voy derecho al colegio y ahí se retrasa un poco la hora de pasarla a buscar. Pero en realidad es todos los días igual.

La vuelta de Osorno a La Unión casi no varía, salvo en la última parte del viaje. A las 18.00 hrs., hora de salida del trabajo, el objetivo de Alicia es evitar el mayor tráfico existen en las calles en dirección al oriente de la ciudad, por lo que toma una ruta indirecta. Sorteada estas las calles de mayor tráfico (Mackenna, René Soriano), el viaje es fluido hasta casi llegar a La Unión. Todo fluye directo hasta pagar un peaje al salir de la ruta 5 en el Cruce de los Tambores y seguir la ruta que llega a la ciudad.

Este es un momento en que aparecen una serie de variaciones diarias. Incidirán los arreglos familiares que se han señalado. Por ejemplo, acá Alicia puede decidir, en base a lo conversado con su madre en la tarde o durante el viaje, pasar a comprar pan a un negocio a un costado del camino, o pasar directamente a buscar a su hija donde esté. Por lo general, pasa a tomar once donde su madre, quien cuida a su hija después del colegio, y luego se retira con ella cerca de las 9 a su casa.

A: Ahí [donde mi madre] tomo once, también ahí por regla general me dedico a revisar si la hija tiene tarea. Y de la casa de mi mamá generalmente me voy 8 y media un cuarto para las 9, porque la niña a las 9 está acostada. Entonces generalmente a mi casa llego un cuarto para las 9, 10 para las 9 a reventar.

El viaje de Fernando

En el caso de Fernando, su rutina empieza muy temprano. Fernando aprovecha las primeras horas para preparar su trabajo del día.

F: Yo despierto tipo 5. Me acuesto temprano pero despierto temprano y ahí hago cosas que tengo que hacer para traer. [...] A esa hora despierto y hago algunas cosas, entonces como que dejo buscado lo que tengo que hacer, entonces cuando despierto es a escribir cosas en el computador o cosas así

F: Tipo 6 y algo me levanto y voy saliendo no sé un poquito antes de las siete.

Fernando, después de tomar desayuno y subirse al auto, sale de su casa por una ruta más lejana que la que tiene a mano, pero que le parece más segura y expedita. El viaje desde ahí, tomando las rutas T-50 y 5 es directo a Osorno. Entra a la ciudad por la Avenida Julio Buschman. También busca llegar antes de una hora límite, si no, se encuentra con tacos que pueden retrasarlo 10 minutos. Después para Fernando viene “el problema” de búsqueda de estacionamiento, para el que tiene varias opciones. El lugar para estacionarse puede cambiar dependiendo de la época y la hora en que llega. Por lo general es al costado de una berma a unas 3 a 4 cuadras del colegio donde trabaja, donde no debe pagar estacionamiento. Después baja sus cosas, que no son pocas, y camina el trayecto cargado, en medio de la profusión de autos y peatones en los minutos previos a las 8.00 am., la hora de entrada a clases.

F: ...del auto me bajo como 12 o 10 para las ocho. [...] Son como 50 minutos en total. 45-50. Depende del taco que está ahí en la entrada. Si en la mañana tú llegas al peaje, normalmente un poquito más allá, en el primer semáforo, empieza el taco pa allá.

Entrevistador: Ahí te puedes demorar como cuántos minutos...

F: Cinco, si tengo mala suerte, de repente nada. Pero lo normal, sí, no más de cinco minutos. Entonces cuando pasa eso el auto lo dejo en otra parte. En Lynch. Lo dejo estacionado y tengo que pagar [...] Si lo retiro a la una, [pago] como cuatro mil [pesos]. Cuando me pilla el tiempo lo dejo ahí. O si no llego hasta arriba donde lo dejo siempre no más, en Prat.

Figura 30

Fernando preparándose para el viaje de vuelta a La Unión



Figura 31

Fernando de vuelta de su trabajo caminando por calle Manuel Rodríguez



La vuelta a La Unión de Fernando varía en la semana. En algunos casos es directa a La Unión, cuando toma una ruta lateral del centro de Osorno para evitar el mayor tráfico. En estos días llega a tomar once donde sus padres. Como se decía, el día de Fernando termina pronto después de volver a La Unión.

F: [...] Voy a la casa de mis viejos. Ahí tomamos once, por lo general. Casi siempre.

Entrevistador: [...] ¿Como a qué hora dirías tú que termina tu jornada?

F: Yo, más de las nueve [de la noche] no quedo despierto. Los puros fines de semana no, pero los días de semana... [Estoy durmiendo] a las nueve, sí. Después, despierto no sé, depende, entre tres y cinco [ríe] Eh... ya me acostumbré, se fue dando. Porque de repente como tienes que inventar o crear cosas, cuando llegas a la tarde estás cansado y no funciona. Cuando despiertas en la mañana es más fácil.

Otros días, dos veces a la semana, acude a su segundo trabajo como profesor en un preuniversitario, en el campus Chuyaca de la Universidad de Los Lagos. Allí trabaja hasta cerca de las 21.00 hrs., momento en que vuelve a La Unión en compañía de colegas que también son de la ciudad.

Fernando no le da mucha importancia a los viajes, los integra como algo a lo que ya no presta atención.

F: Es que mis viajes son casi todos rutinarios al final, entonces también es como parte de... como cuando tienes que caminar del colegio al auto es lo mismo desde al auto... es lo mismo

Entrevistador: No hay alguna cosa como que rompa de repente, que te llame la atención

F: No, realmente no. Es muy raro, tiene que pasar como un accidente como para que tú encuentres que algo cambie.

Prácticas grupales del viaje en auto

Como se mencionó para la sección de los conmutantes en bus, para la construcción de la categoría tácticas grupales/sociales de viaje se consideró a las tácticas grupales/sociales de viaje como acciones y/o arreglos predominantemente fuera de una esfera individual de acciones, es decir, en interacción o coordinación con otros.

Para los casos de los conmutantes en auto, estas tácticas grupales/sociales fuera del ámbito familiar fueron más escasas que en los casos los conmutantes en bus.

En el caso de Fernando, las tácticas familiares no están presentes en día a día laboral, salvo la comida familiar que se realiza al volver Fernando de Osorno, y las tácticas no familiares se restringen al viaje con colegas de vuelta del preuniversitarios.

Como hijo mayor, Fernando (como es también el caso de Bryan), se ha hecho cargo del auto familiar una vez que la familia ha hecho la inversión de comprarlo. La movilidad cotidiana de Fernando está asociada al uso de este auto familiar, del que es el único chofer. Él tiene la preferencia de uso cotidiano, pero el auto debe estar siempre a disposición para sus padres, primero, y de su hermana, después, siendo siempre Fernando el chofer. Este uso familiar sucede particularmente los fines de semana.

Además de los arreglos familiares, y como se señaló más arriba, Fernando suele llevar a colegas de trabajo de vuelta a La Unión cuando termina su trabajo en el preuniversitario, cerca de las 9 de la noche. No les cobra, pero a veces le pagan el peaje. Como se señaló, Fernando maneja desde su tiempo de estudiante, y esta práctica de compartir el auto es algo que ha mantenido.

Entrevistador: Y tus compañeros, los que viajan de otros lados siguen viajando...

F: Sí, de repente ahora hay algunos que traigo para La Unión, como voy para el preuniversitario hay varios que están trabajando ahí, entonces el viernes más que nada se viene otra persona conmigo

De todas formas, más que una práctica para ahorrar dinero, esto pareciera ser también una acción principalmente de sociabilidad, en que aprovecha de compartir con sus colegas, algunos de los cuáles son amistades fuera del trabajo.

En el caso de Alicia, las tácticas grupales/sociales no se presentan fuera de su círculo familiar. En este sentido, las tácticas que se presentan son parte de una estrategia familiar ya mencionada en la sección de condiciones de viaje en auto. Sin embargo, en esta sección haré énfasis en la rutina y las acciones de movilidad de su madre, que permite no solo la conmutación de Alicia, sino también cubrir las necesidades de movilidad y crianza de su hija como de la familia de su hermano.

Como ya se ha señalado, Alicia es soltera, madre de dos hijas. Catalina, la mayor, vive y estudia en Santiago, y Leonor, la menor, de 7 años, vive con ella en La Unión. También en La Unión vive el hermano mayor de Alicia, casado y padre de un hijo de 5 años, Maximiliano, que asiste al mismo colegio que Leonor. Como se señaló anteriormente, el padre de Alicia era dueño de un taller de maquinaria a las afueras de La Unión. Al fallecer, en 2015, el taller pasa a ser regentado por la madre y el hermano de Alicia. Antes de que falleciera su padre, su madre no trabajaba en el taller, pero al quedar viuda asume las labores administrativas. Alicia explica que en las mañanas suele encontrarse en el camino con su madre, ambas en su respectivo auto, a la primera hora de la mañana en La Unión, porque a esa hora su madre también va a dejar a Maximiliano, que vive con ella, al colegio. Luego se dirige al taller a trabajar. A media mañana suele tener que hacer trámites al centro de la ciudad, como ir al banco, y luego pasar a comprar cosas para el almuerzo, que llega a preparar cerca de las 12. Cerca de la 1 va a buscar a Leonor y Maximiliano al colegio. Su hijo también llega a almorzar. Después va a dejar a Maximiliano al colegio y muchas veces lleva a Leonor al taller durante la tarde. Vuelve a casa cerca de las 7, un poco antes de que llegue Alicia para la once.

De esta forma, la alta movilidad de la madre de Alicia permite el funcionamiento del taller y el cuidado de sus nietos menores en La Unión. Tanto las actividades del taller como el cuidado de sus nietos implican un constante trabajo de traslado entre lugares, y una continua comunicación con sus hijos a través de teléfono y whatsapp. Sus hijos también adecuan constantemente sus viajes en relación de estos arreglos, por ejemplo, pasando a comprar cosas en el camino, llevando o trayendo a los niños si los horarios de la madre de Alicia no coinciden, etc.

A: Claro, sigue siendo una vida muy cercana de mi mamá con sus dos hijos. Por ejemplo, cuando mi mamá por equis circunstancias no puede ir a buscar a los niños a los colegio quien va es mi hermano. Porque mi hermano aún cuando el tiene su familia está casado y todo y su señora trabaja todo el día

en Río Bueno, entonces mi hermano almuerza sagradamente donde mi mamá de lunes a viernes. Entonces todo circula en torno a la mami.

En resumen, esto puede ser visto como un arreglo familiar que implica una alta movilidad entre lugares de La Unión, Río Bueno y Osorno, dependiente en gran medida del rol de cuidado que ha tomado la madre de Alicia respecto de sus hijos y nietos.

Percepciones y sensaciones del viaje en auto

Tiempo

¿Cuál es la experiencia del tiempo de quienes viajan en auto? En los casos estudiados hay una experiencia del tiempo referida a puntos de referencia propios de organización y control de la rutina. Arriba del automóvil, esto se traduce en ir viendo hitos del viaje que indican si se están logrando los tiempos de un “ideal” de viaje, controlando si se va “bien” o se va atrasado. Esto consiste en cotejar la hora con el lugar del viaje donde se encuentra.

Entrevistador: De la ruta, ¿hay alguna cosa, algún hito que tú vayas viendo para ver si vas a la hora?
A: ...No, te digo yo, el mayor hito es que aquí en la doble vía yo tengo que estar a las 8. Si yo no estoy a las ocho ahí es que ya voy atrasada. [...] Entonces los grandes hitos míos son las horas que están marcadas. No hay otro...

Tanto para Alicia como para Fernando el control del tiempo está enfocado en evitar los tacos de tráfico en determinados puntos (por ejemplo, al cruzar el puente Comercio en La Unión, en el acceso a tomar la ruta 5 o en los accesos a Osorno)

A diferencia de algunos de los conmutantes en bus, el paisaje dejó de tener importancia para quienes viajan en auto. Sin embargo, reconocen que es algo que pueden asociar a cierto momento de tranquilidad, dado que el paisaje se les presenta más claramente en un tramo tranquilo del viaje (la doble vía de la ruta 5), un tramo que, aunque requiere cierta concentración, es más fluido, tiene menos interrupciones.

Durante las entrevistas, al hacer una consulta general respecto a cómo perciben su viaje, entre los informantes surge una evaluación temporal: es un viaje corto. Alicia, por ejemplo, lo compara con viajes que realizan sus colegas.

A: Yo diría que es bastante corto, porque como es por carretera me demoro 35 minutos, incluso yo creo que muchas veces me demoro menos que los profesionales que viven incluso dentro de Osorno, lo cual genera que por regla general además yo soy la primera que llega y ellos siempre llegan atrasados. Entonces la verdad que no... es mucho más expedito. Seguramente si viviera acá en Osorno, dependiendo de dónde viviera me demoraría lo mismo

Esta percepción es compartida por Bryan, quien como dijimos suele viajar en auto los días que vuelve más tarde de Osorno. En auto puede demorar 25 minutos en volver, lo que poco comparado con los 70 a 80 minutos que tarda en llegar a su casa en bus. A Fernando, el viaje a Osorno ida y

vuelta también le parece corto. Como Alicia, la comparación que hace es que es un tiempo similar al de otras personas que viven en Osorno y que tardan lo mismo o más que él en llegar su trabajo.

Comodidad/incomodidad de los viajes en auto

Para quienes viajan en auto, la elección de esta modalidad parte de una estrategia que busca principalmente comodidad y mayor autonomía. Ya se observó que es un viaje más corto en comparación al bus, a la vez que les permite decidir qué hacer, en aislamiento, a un ritmo propio. También permite transportar a otras personas, llevar más cosas.

Entrevistador: ¿Hay algo que te incomode del viaje en auto?

A: Mmm, no.

Entrevistador: ¿Qué es lo que más te gusta de viajar?

A: La rapidez, o sea en vehículo, la rapidez con la que llego. Ahora, igual uno, el viajar en el sur es más amigable considero yo, porque logras..., vienes observando.... como uno viene manejando tienes que venir atento también, vienes observando el paisaje, lo verde, la lluvia que igual tiene su encanto manejar con lluvia, no todo el mundo va responder lo mismo porque hay gente que le carga manejar lloviendo, pero a mí no me genera mayores conflictos.

Entrevistador: Ya. ¿Qué aspectos positivos ves en tu experiencia de viajar a diario?

F: Es que para mí es como mucho más tranquilo la forma en que viajo a que cuando uno estudiaba y tenías que ir en bus.

Entrevistador: ¿Por qué es más tranquilo?

F: Porque si tuviera que viajar en bus tendría que ir de pie, no sabría por ejemplo si me va a llevar el bus ahí donde lo tengo que tomar, como yo ando con tantas cosas no podría llevar tantas cosas, si llueve del terminal a donde voy voy a quedar todo mojado, o lo mismo desde aquí a allí [de su casa al paradero] si llueve fuerte igual uno queda todo mojado, entonces ahí... sigo

Tanto Alicia como Fernando escuchan activamente la radio como compañía de viaje. Alicia escucha las noticias de la mañana, tiene una emisora fija, la radio Cooperativa. Por su parte, Fernando planifica muy bien la música que escuchará, pues no hay muchos otros momentos para hacerlo.

F: A mí me gusta ir viajando escuchando música. Como el rato que tengo, porque al final después cuando estás en el colegio no... estás en otra cosa. Después cuando llegas a la casa tampoco estás escuchando música, no es el momento. [...] El fin de semana preparas la música que vas a escuchar en la semana. [Lo hago] siempre. Después que ya lo he repetido mucho, voy con otra, voy cambiando [...] Voy escuchando por banda en realidad. No sé, esta semana quiero escuchar tal cosa y escojo como 10 canciones de cada una y armo carpetitas chiquititas. [...] Cada cierto tiempo voy agregando más carpetas hasta que llena y empiezo a sacar, la otras siguen quedando ahí por si acaso.

Figura 32

Fernando viajando de vuelta a La Unión, escuchando música



Para Fernando, la incomodidad está en aquello que retrasa: los tacos, los vehículos que interceden el viaje, buscar estacionamiento. De todas maneras, no es algo que Fernando destaque respecto a sus viajes.

F: ... De repente, algún chofer [ríe]. De camiones que son lentos, se ponen a adelantar y tienes que ir a 80 por un montón de rato. O sea, saben que, ven autos atrás pero pasan igual adelante sabiendo que a veces no alcanzan a adelantar en una cuesta por ejemplo y tienes que esperar todo el rato. Lo que incomoda igual de repente es no pillar estacionamiento...

Seguridad

Para quienes viajan en auto, o hacen al menos un trayecto en auto, un primer riesgo percibido es el de accidentes vehiculares. Como causa se reconoce el alto tráfico de las mañanas (en ciudad y carretera), la niebla y la escarcha matinal por un largo periodo del año, la agresividad de manejo de choferes de camiones y buses y los constantes y cambiantes arreglos a la ruta. De todas maneras, durante los sombros, todos se mostraron como conductores experimentados, que pueden ir

relajados y alerta a la vez, anticipándose a situaciones, tomando decisiones rápida y prudentemente.

A: ...Lo que no me gusta del viaje es cuando se transforma en riesgoso el viaje. Generalmente eso pasa en invierno por ejemplo cuando hay helada, eso implica que hay que venir con más cuidado, te tienes que venir más despacio, porque cualquier falla en la conducción, el frenar bruscamente puede terminar en un accidente, por lo tanto eso es lo que más me complica, en realidad. Porque no solo depende de qué bien manejes tú o de qué mal manejes tú, sino que también depende cómo está el resto, entonces eso es lo más complicado de viajar.

Entrevistador: ¿Consideras que es segura la ruta desde La Unión a Osorno y de Osorno a La Unión?

F: Yo creo que el camino está bueno pero la ruta no es segura porque tú por lo general todas las semanas por lo menos dos veces encuentras alguna parte rota porque hubo un accidente, o sea que es constante.

F: Lo otro que se ve ahí ya es que va a empezar la neblina ahora. Sí,[...] ya en la ida y en la vuelta empieza a aparecer. Después está tapado para allá, todo eso donde hay puentes bajos. Y de vuelta, el año pasado por ejemplo, hay días que no se ve nada [ríe] Toda la carretera que es hacia Los tambores, o sea desde el cruce de Puerto Nuevo [a La Unión], antes de subir acá a la aldea, todo ese sector, está tapado [por la niebla].

Por otro lado, el miedo al robo del auto hace que los conmutantes tengan que planificar su viaje considerando dónde dejarán su auto estacionado en un lugar seguro. En el caso de Fernando, esto es una decisión relativamente compleja, pues considera hacer cálculos muy específicos de su momento de llegada a Osorno (si se pasa un par de minutos se cierran una o dos alternativas), la cercanía a su trabajo, si está lloviendo o no, el precio, la estación del año, entre otros.

ARRAIGO

¿Cuál es la percepción que tienen los conmutantes de la ciudad de destino y la ciudad propia relacionadas con la decisión de viajar cotidianamente? ¿La práctica de la conmutación interurbana es una forma de quedarse o un paso previo a salir del lugar de origen? En este capítulo presento se presentan las principales variables e indicadores obtenidas para la categoría de arraigo, entendido como el proceso y efecto de “echar raíces” en el lugar de residencia, vinculado tanto a componentes afectivos como instrumentales.

A diferencia de los capítulos anteriores, no se separan acá las variables e indicadores según el modo de transporte de los conmutantes, sino que se presentan los datos de manera transversal a los seis casos estudiados.

La percepción de los lugares de residencia y de los lugares trabajo

Durante las entrevistas, se consultó a los participantes si se irían a vivir en algún momento a Osorno para evitar viajar todos los días. Todos los participantes dijeron que no. ¿Por qué no se quieren ir a vivir a Osorno? ¿Por qué se quieren quedar a vivir en La Unión?

Durante el análisis de las entrevistas, un aspecto interesante es que fue imposible separar en el discurso lo que se percibía del lugar de residencia sin la comparación con el lugar de trabajo, o al revés. Las respuestas consideran varias dimensiones en común a los todos los participantes, que presento como subtítulos a continuación.

Seguridad y tranquilidad

En general, el primer y más mencionado atributo del lugar de residencia es la seguridad. Se ve a Osorno, en comparación con La Unión, como un lugar inseguro, hostil.

Entrevistador: ¿Y por otra razón [te irías a vivir a Osorno, no forzosamente?]

B: No, por otra razón no, porque no me gusta Osorno.

Entrevistador: ¿Por qué no te gusta Osorno?

B: Por un tema de... más que nada la delincuencia que ya está como... habitual en Osorno, como que no está controlado. En cambio aquí [en La Unión] es más tranquilo.

Esto es más particularmente claro en las mujeres, Alicia y Loreto, pues elaboran más su consideración de que Osorno no es un ambiente seguro para que crezcan sus hijos e hijas.

Entrevistador: Preferías que ella (Leonor) se críe en La Unión... igual que tú [...]

A: ...Claro. Claro uno de los factores importantes igual es que es un buen lugar para asentar familia, para criar a un hijo dentro de una seguridad mediana, sin grandes riesgos, sin grandes índices de delito, vivimos las dos solas por lo tanto se requiere una mediana seguridad, en la noche, en el día también porque la casa está sola. Y acá en Osorno todo eso sería más conflictivo, el dejar una casa sola todo el día sí o sí implicaría tener una alarma, por último para que haga ruido. Yo en mi casa la alarma la tengo desconectada, porque además todos mis vecinos saben que yo no estoy entonces están pendientes. Y acá en Osorno todo eso es más complejo, la gente no vive tan en comunidad, y en La Unión eso todavía se da.

L: ¿De mi casa? Encuentro maravillosa mi casa, somos muy unidos nosotros como familia, y eso lo hace acogedor. El sector en sí también me gusta porque estamos seguros, a pesar de que no tenemos cerco, pero gracias a Dios nunca nos han entrado a robar, cosas así.

Como se aprecia, junto a la palabra seguridad, aparece también frecuentemente la palabra tranquilidad. En comparación a Osorno, La Unión se ve como un lugar tranquilo, en que además hay mayor relación y confianza con los vecinos. Esta asociación es transversal y uno de los primeros aspectos que surgen en las entrevistas.

L: Yo siento que en la Villa Los Parques nosotros tenemos mucha tranquilidad, el sector es muy tranquilo, yo creo que puede ser donde está al frente del regimiento, hace un tiempo atrás tuvimos a los carabineros también que se volvieron a la comisaría... Pero la tranquilidad que tenemos ahí eso es impagable.

Entrevistador: Bueno, ¿qué piensas del lugar donde vives, Alicia?

A: Ehmm... Bueno, si hablamos de la ciudad, considero que es un buen lugar para vivir, es una ciudad medianamente tranquila, tiene un entorno natural bastante bonito, eh si bien es cierto ya tiene temas instalados de contaminación pero sigue siendo un lugar bonito y tranquilo como para criar y vivir tranquila con una hija. Respecto al sector específico donde yo vivo la verdad que es super tranquilo porque es un sector más bien cerrado, donde todos los vecinos están pendiente de uno, donde por estas circunstancias de los vecinos que uno tiene también tiene harta vigilancia policial, entonces es un sector bastante seguro para vivir.

Cercanía

También se menciona, como ventaja del lugar de residencia, la cercanía a otros lugares, el acceso a servicios sin tener que trasladarse por mucho tiempo.

B: Ah, sí, al menos acá por lo menos en el sector que yo vivo encuentro que está todo más cerca, que [uno] se puede movilizar en bici, por ejemplo, o caminando, porque que casi todo queda a 20 minutos, 15 minutos.

B: [En Osorno está] la locomoción, de que todo para ir a un lugar hay que ir en locomoción, si uno quiere ir al centro, tiene que tomar micro, si uno quiere ir a un lado, tiene que tomar colectivo [...]

Acá uno tiene las cosas más cerca, puede ir caminando. Ha crecido hartito La Unión y tenemos hartito, como... ya no dependemos tanto de las ciudades grandes. Entonces no, no me gustaría ir.

Entrevistador: Y respecto a la cercanía de otras cosas, de tu familia o de servicios que pueda tener la ciudad, ¿qué piensas de tu sector dónde vives?

L: O sea estamos como bien apartaditos, pero como La Unión es chiquito, igual se puede caminar. Pero, como te decía la otra vez, yo soy bien floja en ese sentido, prefiero tomar un taxi o un colectivo e irme para el centro. Pero de repente cuando queremos salir juntos, '¿vamos a caminar?', 'ya, vamos caminando', vamos al centro, a dar una vuelta, a la plaza, pero está todo como asequible.

Como se ha planteado, los conmutantes de La Unión mantienen también otras prácticas de movilidad en el espacio urbano y rural circundante a la ciudad, aspecto que es facilitado, en su percepción, por la geografía y los sistemas de transporte del lugar. Esto es visto como una ventaja, un recurso en el mantenimiento de lo que se llamó el *habitus ambulante* familiar.

Ritmo de vida, contaminación, paisaje

Otro aspecto mencionado se refiere al ritmo de vida, asociado a la evaluación de tranquilidad señalada anteriormente. La Unión en los ojos de los conmutantes aparece como más sereno, menos contaminado, en que aparece un paisaje que mirar.

M: Bueno, La Unión es la ciudad donde nací, ya es relevante por eso, por la gente que conozco, por las familias que conozco, por sus paisajes, por todo su entorno, digamos. Estamos privilegiados todavía de naturaleza. No así por ejemplo acá [en Osorno] que ves puros vehículos todo el día, edificios, casas por todos lados. Allá [en La Unión] por lo menos ves vegetación, ves los árboles, los pájaros cantando todo el día, y eso es relevante, porque no en todos lados se da.

Tratando de dejar del lado es aspecto de movilidad, así responde Loreto en cuál de las dos ciudades preferiría vivir.

Entrevistador: Loreto, si tú tuvieses la posibilidad de vivir acá en Osorno, te vienes con tu marido, encuentran pega acá, demorándose al trabajo lo mismo que venir de La Unión para acá a Osorno ¿dónde preferías vivir?

L: ¡Ni amarrada me vengo a vivir acá a Osorno! No me gusta Osorno para vivir. Me quedo en La Unión po.

Entrevistador: ¿Por qué no te gusta Osorno?

L: No sé, lo encuentro muy estresante, aparte que todo el mundo anda muy estresado, aparte que son todos levantaditos de... popó (ríe). Entonces no. Le diría a mi marido seguiremos viajando, te acostumbrarás.

Llagados a este punto, Alicia resume la comparación entre ambas ciudades según estas dimensiones de manera clara.

A: Uno, porque [Osorno] es una ciudad bastante más riesgosa, más cara también, hay más congestión de gente, de vehículos, y si bien es cierto que La Unión ya tiene índices de contaminación, también... ¡Pero acá en Osorno es horrible! Entonces no... es más una vida de urbe más grande, más loca, más... en cambio a mí me gusta el ambiente que da La Unión, la posibilidad de comunicarte con tus amigos de siempre, estar con tu familia ahí frente a cualquier situación...

En conclusión, puede señalarse que La Unión se presenta a los conmutantes como una atmósfera distinta, cargándose su sentido de lugar en contraposición al retrato que se tiene de las grandes urbes, en las que se incluye, por homologación, a Osorno.

Ventajas económicas de La Unión

Otro aspecto mencionado por los entrevistados es el mayor costo de la vida en Osorno en comparación a La Unión. Alicia pone por ejemplo el colegio de su hija.

A: También está la situación del colegio, o sea, el colegio que tiene la niña allá [en La Unión], que si bien es cierto es particular y por lo tanto paga, pero lo que pago allá sería imposible tener a la niña en el mismo colegio acá en Osorno y no podría... no

De todas maneras, una diferencia clave respecto a la decisión de mantenerse en La Unión tiene que ver con el precio de la vivienda. Todos reconocen que los arriendos son mucho más caros en Osorno o, de ser estos más baratos, no quedan cercanos a los lugares de trabajo, es decir, en sectores céntricos. De esto deriva una razón para la conmutación: si vivieran en Osorno, es probable que el viaje casa-trabajo sea igual o más largo en tiempo de viaje que el que ellos realizan de La Unión a Osorno.

Entrevistador: ¿Consideras largo o corto el trayecto de tu casa al trabajo?

F: No, es corto. Porque es lo mismo que si yo viviera acá en Osorno.

Entrevistador: Consideras que esos 45 o 50 minutos...

F: Si es lo que duraría acá igual. También demoraría eso porque el arriendo, si arriendo, no va a ser muy cerca porque es muy caro... entonces al final sale casi igual

Vivienda

Como se aprecia, una de las principales ventajas económicas de La Unión es que el precio de la vivienda es menor que en Osorno. En el caso de Alicia y Loreto, ambas han logrado, después de arrendar en distintos sectores de La Unión, iniciar la compra de una casa en sectores de clase media o media-alta de esta ciudad. Ambas tienen hijos y/o hijas en edad escolar, y considerando la seguridad y el acceso a colegios con los que están conformes, la decisión de establecerse en La Unión se refuerza con la compra de la casa.

Alicia explica esto más detalladamente. Trabajando en Osorno como trabajadora social, arrendó una casa un tiempo en Osorno. Producto de cambios en su familia (su padre falleció y se hizo necesario ayudar a su madre para seguir con el negocio familiar), vuelve a vivir a La Unión. Tomando en cuenta esta situación, Alicia reconoce que acceder a una vivienda del tipo que tiene en La Unión sería inabordable económicamente en Osorno.

A: Bueno, yo principalmente volví a La Unión por dos aspectos. Una, porque ya estaba en esta lógica de adquirir tu propia casa y dejar de gastar en arriendo, y el problema es que las casas a las que uno tenía las expectativas de poder acceder en Osorno eran carísimas. Entonces por ejemplo la misma casa que yo podía adquirir aquí, en La Unión cuesta 30, 40 millones de pesos menos, y además había muy poca oferta inmobiliaria acá en Osorno

Cuando se le pedí a Alicia mencionar qué sectores de Osorno buscó para vivir, la respuesta, además de económica, cruza también aspectos profesionales y familiares.

Entrevistador: ¿Cómo qué sectores podrías mencionar...?

A: Por regla general, por el trabajo que tengo uno tampoco puede irse a cualquier sector porque puede... sectores donde viven los usuarios, entonces... los sectores que se buscaban eran el sector oriente, por Sodimac, por René Soriano, por Julio Buschman... De hecho yo por mucho el tiempo que arrendé fue en los departamento Antillanca, al frente del Unimarc, entonces uno buscaba por esos sectores, había muy poco y lo que había era carísimo. Pero además eso se cruzó, en esa época, el año 2012, con el fallecimiento de mi papá. Entonces, en este afán de estar de forma diaria cerca de mi mamá para apoyar cualquier situación empecé a buscar casa en La Unión y los precios estaban bastante accesibles para las expectativas que uno tenía. Así que se conjugaron esas dos situaciones, nunca me molestó previamente cuando viajaba todos los días en bus, por lo tanto no encontré que era tan terrible volver a viajar, así que se tomó esa decisión y volví

Oportunidades laborales

El caso de Alicia es particularmente interesante pues presenta algo que está en juego para la mayoría de los conmutantes entrevistados. Osorno ofrece oportunidades laborales que La Unión

no. Sin embargo, irse a vivir a Osorno, no solo es más caro, sino que por el mismo trabajo se perdería la cercanía de la familia y los conocidos, así como la seguridad que da la *familiaridad* con La Unión (lo que incluye la vivienda).

A: Ahora, cuáles son las cosas positivas. Es que con el nivel de experiencia que tengo yo, no sé si necesariamente podría encontrar un trabajo en La Unión con la remuneración que yo percibo acá. Porque hay menos disponibilidad de programas, tendría que asumir ser profesional no más y eso implicaría menos lucas... Si no tuviera grandes temas económicos te aseguro que no tendría ningún problema en ganar un poco menos, pero el tema es como uno ya está encallada en el tema de la casa, además soy jefa de hogar, mantengo mi casa, entonces no puedo bajarme de ese nivel económico, a lo más podría asumir ganar 100 lucas menos o 200 lucas menos que es lo que gasto en movilización para acá. No podría ser menos de eso porque si no no me da. Entonces eso es lo positivo, el nivel de ingresos que tengo acá, la validación como profesional que tengo acá, porque todo mi ejercicio profesional lo he hecho en Osorno prácticamente, el trabajar en una fundación de prestigio que está como bien asentada, que no tengo grandes cosas que me controle, o sea soy super autovalente en ese sentido, como la fundación es a nivel nacional y es el único programa en Osorno yo hago mi pega porque la tengo que hacer pero nadie te anda..., o sea esas son como las cosas positivas de estar acá.

En otras palabras, lo que se obtiene del trabajo en Osorno tiene menos valor en Osorno que en La Unión. A fin de cuentas, quedarse en La Unión y viajar todos los días, permite obtener los beneficios de lugar de residencia como del lugar de destino.

Proyección

Finalmente, y muy vinculado a la preferencia de La Unión frente Osorno, podemos encontrar algunas proyecciones vitales que han incidido en el desarrollo de las prácticas y estrategias de movilidad por parte de los conmutantes. Como se ha señalado, el arraigo al lugar implica, además de un apego al lugar (su dimensión afectiva), una “atadura” física al territorio, lo que conlleva también la creación y mantención de vínculos sociales como la afirmación de proyectos habitacionales.

En todos los casos vistos hay un vínculo familiar que se ha asentado en la ciudad de La Unión. En el caso de las mujeres entrevistadas, como se señaló más arriba, su trayectoria familiar y laboral las ha llevado a comprar y endeudarse por varios años en una casa para anclar un proyecto familiar de largo plazo.

En el caso de Loreto, la compra y el apego a una casa es tener un espacio seguro para que crezcan sus hijos menores, después de transitar por otros barrios de La Unión. En su actual casa, el colegio de los hijos queda a una cuadra. Si dejara su trabajo en Osorno, piensa instalar un negocio en su casa. Cuando le pregunté si se le gustaría vivir en Osorno, sin tener que viajar ni demorarse como lo hace viajando desde La Unión, Loreto me respondió:

L: Me quedo en La Unión

E: Pero, ¿por qué? ¿porque te gusta más La Unión, o porque no te gusta Osorno?

L: Porque me gusta más La Unión, po. Porque igual allá [en La Unión] hemos formado todo con mi marido, la familia bonita que tenemos, en general todo lo hemos logrado ahí, entonces ahí nos quedamos.

L: [...] Siempre he querido trabajar, por el tema de mis cotizaciones y todo eso. Pero como ahora estamos viendo el tema de que nos están eliminando [del trabajo], lo conversamos con mi marido el fin de semana, o sea, qué pasaría si me llegaran a finiquitar. Yo le dije que yo, si sacaba un buen finiquito, poner un negocio ahí mismo en la casa, de tal forma que ya no tener que trabajar para alguien sino que trabajar ahí directamente en la casa, preocuparme de los niños y de la casa. Pero él no quiere que haga eso, como que no le gusta la idea.

En el caso de Alicia, ella prefiere quedarse en La Unión considerando su red familiar, extensa y activa en unión, donde puede ayudar a los demás parientes y ser ayudada también en la crianza de su hija, particularmente aprovechando el fuerte lazo que tiene con su madre, hermano y primos. También, como vimos, la vida en La Unión es más barata que en Osorno, incluyendo el colegio donde estudia Leonor.

En el caso de Marcos, su familia vive en la casa que heredó de su padre. Es una casa que considera cómoda y bien ubicada. Si bien los lazos de familia en La Unión se mantienen más activos por el lado de su esposa, es claro también que hay un vínculo histórico-afectivo con su barrio que a su edad no quisiera abandonar.

Bryan, el más joven de los conmutantes restudiados (22 años), depende mucho de su red familiar, una red familiar amplia y conectada al barrio donde vive. Por la línea de ambos padres tiene familiares que viven en las cercanías; con ellos se crio y hasta el día de los sombreos trataba de seguir estando en contacto diario. “El barrio es mi familia”, me dijo durante una conversación, y no parecía estar dispuesto a cambiar el sector donde vive por Osorno u otro lugar, por el momento y para el futuro.

Entrevistador: Cuéntame un poco de tu familia, por el lado de tu padre y tu madre son de acá de este sector

B: Sí, por familia por parte de mamá, en la población Llollelhue vive toda mi familia Jeldrés, ahí está... casi toda la población es mi familia [ríe]. Nosotros antes vivíamos ahí. Y por parte de mi papá igual tenemos familia ahí en la Llollelhue, y un pariente que tenemos de Río Bueno pal campo, que igual vamos a visitar.

Entrevistador: Bueno y acá a tu familia como vive toda muy cerca, los vas a ver constantemente...

B: Sí, con unos tíos somos muy apegados, me crié con ellos, nosotros cuando recién se juntó mi papá con mi mamá y tuvieron a mi hermana, la hermana de mi papá le hizo una mediagua atrás de su casa para que vivan. Y ahí entonces se formó nuestra familia y ahí vivimos... prácticamente yo viví ahí 11 años. Entonces me crié con ellos, con sus hijos, son como mis segundos padres.

Entrevistador: A ellos tú los ves diariamente, día por medio...

B: No, ahora que trabajo, casi los puros fin de semana. Los fin de semana y durante la semana voy un rato, cuando llego temprano, porque ellos igual trabajan, trabajan en la Colún y tienen turnos de noche, si no, están durmiendo y cosas así

Entrevistador: Ya, por ejemplo vas a ver a tus familiares o cerca... sales como todos los días

B: Sí, siempre hay una cercanía con ellos, siempre los llamamos. Con sus hijos, ellos ya están viviendo solos, hicieron su familia, pero siempre tenemos contacto con ellos.

Los casos de Erico y Fernando también muestran un gran peso del vínculo familiar con la decisión de quedarse en La Unión, pero pareciera ser algo más funcional que afectivo. En el caso de Erico, la situación de su señora y su familia (su señora tiene una discapacidad que le complica salir de su casa, además ella debe también cuidar de sus propios padres, que viven con ella) hace que la situación ideal de Erico sea encontrar trabajo en La Unión, pero no porque considere La Unión un mejor lugar que otros, sino porque así podría estar más tiempo con su esposa en el hogar.

E: ...Igual siento que son 2 horas que puedo estar haciendo otra cosa, que podría estar en mi casa, por lo mismo me gustaría pillar trabajo en La Unión, porque es harto tiempo, y el horario de mi trabajo también no es el más conveniente porque entro, se supone que a las 8:30 y salgo a las 7:30 entonces son 2 horas de colación en las que tengo que estar acá, porque no puedo ir a mi casa en 2 horas, que ese es el otro problema entonces igual me gustaría trabajar en La Unión para poder ir a mi casa y estar ahí y ver a mi señora, que eso es el tipo de cosas que me molestan igual...

En el caso de Fernando, su proyección de vida está más vinculada a su identificación con su trabajo que a La Unión como ciudad. No tiene nada planificado en este sentido.

Entrevistador: [...] tú no tienes considerado venir a vivir a Osorno

F: No, por ahora no.

Entrevistador: ¿Más adelante, tal vez?

F: Es que no se sabe, pero no lo tengo planificado.

En parte, el hecho de que Osorno no lo atraiga como ciudad hace que no esté apurado en salir de La Unión. Al final, Fernando señala que su proyección de vida se centra en las características de su trabajo como profesor.

F: Tampoco veo que me vaya a vivir a Valdivia porque ya como que me acostumbré donde estoy

Entrevistador: Acá en Osorno

F: A mis trabajos. Sí. Sí es que mientras tengo mis trabajos no creo que vaya cambiarme. A lo mejor me podría cambiar si cambio de trabajo [...] Yo sigo en mi trabajo pero más que porque sea La Unión u Osorno, sigo porque donde trabajo, no me saldría de donde trabajo, pero no tiene que ver mucho con que esté en Osorno en La Unión, si ese mismo trabajo estuviera en La Unión me hubiera quedado allá. [...] Si estoy bien no me voy a cambiar, aunque me ofrezcan algo mejor.

Entrevistador: A lo que voy es que el viaje no es un factor importante para... buscar otro trabajo.

F: No. Por lo mismo que te decía que al final yo encuentro que sería igual que estuviera viviendo en Osorno o en La Unión. No me afecta. Y es difícil cambiarse porque tú ya tienes cursos, los conoces, entonces la idea es seguir teniéndolos hasta que salgan.

En conclusión, se puede decir que en los casos señalados hay distintas formas de apego al lugar, algunos más relacionados con la familia y su proyección y otros con las ventajas económicas, sociales y laborales de vivir en La Unión. Sí en todos se aprecia una mayor valoración de La Unión como espacio vivido, espacio de lo doméstico, respecto a Osorno. En este sentido, el espacio de Osorno pareciera una ampliación del espacio de vida que concentra el lugar de lo laboral y de ciertas formas de consumo, más no un futuro habitacional. En este sentido, es probable que la conmutación se mantenga en ellos como una práctica de viaje disponible y efectiva.

ARQUETIPOS DE CONMUTACIÓN

En este capítulo se presentan los resultados de la construcción de arquetipos de conmutantes de La Unión a Osorno basados en los casos estudiados en la investigación.

Siguiendo a Vásquez et al. (2023), la construcción de arquetipos tiene la finalidad de representar una síntesis de significados, conceptos, e ideas acerca de las experiencias de usuarios de un servicio o producto. Lazo (2020) genera una construcción de arquetipos tomando como base lo que Max Weber llamó el “ideal-tipo”, como una forma de generalización empírica. Se trata de una abstracción ideacional que sirve como herramienta heurística, descriptiva e interpretativa.

Los arquetipos que se han construido se basan por un lado en la observación y análisis de los casos, así mismo en la literatura revisada. Para cada arquetipo se han distinguido elementos que permiten establecer una clasificación y hacer un trabajo comparativo. Estos elementos han sido tratados a lo largo de los capítulos anteriores como categorías de análisis, aunque en esta sección se han reorganizado en criterios que permitan facilitar la generalización y el contraste entre los casos (ver tabla 3).

Se han identificado 3 arquetipos de conmutante: el asimilado, el forzado y el conforme.

Se utilizaron ocho criterios para la construcción de estos arquetipos. El primer criterio son los **modos de transporte** utilizados para el viaje, destacando uno como el modo principal y alrededor de cual se organizan los otros. El segundo criterio son los **recursos**, referidos al capital de motilidad que poseen los conmutantes, lo que les permite tomar decisiones respecto al viaje. El tercero es la **experiencia del viaje**, referido a cómo es vivido el viaje y el sentido que se le da. El cuarto criterio es la **forma de habitar el espacio de vida**, el cual se refiere a los patrones de apropiación del territorio de residencia, movilidad y trabajo. El quinto es la **percepción del lugar de residencia**, el cual se refiere a la visión que los conmutantes tienen del lugar donde viven. El sexto es la **percepción del lugar de trabajo**, el cual del mismo modo se refiere a cómo observan y se relacionan con el lugar de trabajo los conmutantes. Finalmente, está el criterio de la **proyección residencial**, la cual se relaciona con la función de arraigo tanto afectivo como instrumental de los conmutantes en relación a su residencia.

Además de estos criterios, existen dos elementos transversales que ayudan a la articulación del conjunto de los atributos en la forma de arquetipos. Estos elementos son la relación de sentido **afectivo o instrumental** con los componentes del viaje cotidiano y la **relación con los lugares de**

residencia, viaje y trabajo que conforman la apropiación de los espacios de vida (la condición de arraigo) y que determinan también la experiencia del viaje.

A continuación, se presentan los 3 arquetipos construidos con sus principales características.

El conmutante asimilado

En este primer arquetipo encontramos a viajantes que han incorporado el viaje como una parte más del proyecto de vida en el que se han asentado. En otras palabras, el viaje, en la forma en que los practican, es considerado como parte de una forma de habitar el territorio que han conformado con el tiempo en una idea de realización personal y familiar.

En los casos asociados a este arquetipo, Loreto y Marcos, se usa el bus como modo de transporte principal. Junto a una serie de arreglos familiares y grupales, el viaje se vuelve una rutina personal y social que les permite, en cierto sentido y después de un tiempo, despreocuparse de esta experiencia y vivirla, en general, no como un sacrificio, sino como un hábito asociado a una ventaja en el espacio social que ocupan.

Con el tiempo, han tendido a contrarrestar o minimizar las incomodidades del viaje con tácticas o estrategias individuales o grupales que hacen del viaje una parte más del vivir cotidiano, que aceptan con naturalidad. Individualmente, ambos tienen una rutina muy calculada desde su experiencia de viaje y ajustada a sus tiempos y a los tiempos de su casa (por ejemplo, ayudando a preparar el desayuno de los demás, u organizando la once de vuelta en el caso de Loreto).

Además, una estrategia que distingue a este arquetipo de los otros propuestos es su identificación y complicidad con un grupo de pasajeros que toman el mismo bus durante las mañanas, y con los cuáles paulatinamente han ido generando un lazo de comunicación y comportamiento que hace de su viaje más cómodo. Conversan mientras esperan el bus, conocen al chofer y han logrado que el bus haga un cambio en su ruta, se guardan asiento, se acompañan en los viajes, etc. De esta forma, el viaje cotidiano disminuye, hasta cierto punto, su sentido de carga, y se vuelve experiencia que se entrelaza con aspectos positivos.

Respecto a la conformación del espacio de vida, en ambos casos vistos se observan tres puntos nodales. El primero lo constituye el espacio del hogar en La Unión. Parte de la casa (una casa propia, donde vive la familia) y se expande acotadamente a lugares próximos, vinculados a la historia familiar (visita a parientes o al médico en Valdivia, *al campo* donde otros familiares). El segundo

punto nodal es el bus, desde que se dirigen a tomarlo, lo esperan con los demás pasajeros y viajan en él hasta dejarlos en Osorno, a pocos pasos de su trabajo. Un tercer punto de conformación del espacio de vida es el lugar de trabajo, que es un espacio acotado, casi restringido a la oficina, pues si bien a veces se aprovecha la cercanía al centro de Osorno para hacer compras o trámites, no es visto como un espacio a explorar tranquilamente o de expansión de actividades cotidianas. Hasta cierto punto, se evita este espacio, pues resta tiempo a estar vuelta en el hogar. En síntesis, pareciera que el espacio de vida se fragmenta entre lugares, siendo el viaje un puente entre espacios separados.

En ambos casos existe una gran valoración de su lugar de residencia como un lugar tranquilo y que le permite acceder a bienes y servicios que son más caros o están más distantes en una ciudad como Osorno.

Respecto a sus proyecciones residenciales, los casos vistos en este arquetipo están en un punto de sus vidas en que han tomado la decisión de mantenerse en La Unión de manera definitiva. Existe un arraigo que se ha concretado en una decisión habitacional difícil de revertir. Loreto lo ha hecho pues considera La Unión como un espacio seguro para criar junto a su a marido a sus hijos e hijas más pequeños, y Marcos, para vivir tras su jubilación en la casa donde ha vivido gran parte de su vida.

El conmutante forzado

En este segundo arquetipo se encuentran aquellos conmutantes que ven el viaje como una carga que preferirían evitar, como un costo a pagar por la distancia entre su lugar de residencia y su lugar de trabajo.

En los casos vistos, encontramos acá a dos trabajadores jóvenes, Erico y Fernando, los cuales están ligados, residencialmente hablando, a la familia de su pareja o a sus padres por temas de cuidado y/o económicos, y que no ven en su trabajo actual un espacio de desarrollo a largo plazo de su vida sino como una circunstancia laboral del presente. Esto quiere decir que, terminado un ciclo, podrían buscar trabajo en otro lugar para favorecer su vida familiar o personal.

Visto así, el viaje cotidiano es visto como una situación temporal respecto de la cual se trata de disminuir incomodidades y costos mientras se busca o se llega a otro trabajo o una situación mejor dentro de éste, lo que puede incluir o no otras condiciones de viaje, estando esto en un segundo plano.

Respecto a la experiencia del viaje, para este arquetipo no es fácil unificar atributos pues los casos vistos utilizan dos modos distintos de transporte, a saber, uno lo hace solamente en automóvil (Fernando) mientras que el otro utiliza el bus apoyándose del colectivo y de trayectos a pie (Erico). En común, en ambos prima un viaje aislado, es decir, en que no hay mucha interacción con otras personas. En el caso de Erico esto es intencional, y se apoya para esto con el uso de audífonos y otros aparatos tecnológicos mientras viaja en bus. Trata de olvidar que se viaja haciendo otra cosa. En el caso de Fernando, el viaje en auto es visto como una comodidad si lo mira en comparación con el viaje en bus, recordando las limitaciones de espacio físico y la demora de tiempo, aunque no deja de observar otras dificultades, como el tiempo necesario para encontrar estacionamiento. De todas maneras, recalca que el auto le permite escuchar música que en otros lugares sería más difícil escuchar tranquilo, siendo también un espacio de retraimiento y contemplación. A veces, Fernando trae amigos de trabajo de vuelta a La Unión, pero pareciera que esto también es visto más para “acortar” el viaje de vuelta que por alguna razón más instrumental. En síntesis, podría decirse que la experiencia del viaje en este arquetipo es vista como un tiempo que se quisiera disminuir lo más posible, pues es visto como un costo.

Respecto a la conformación de espacios de vida, de manera similar al arquetipo del conmutante conforme, el espacio de vida fuera del lugar de residencia es bastante acotado a los lugares de trabajo. Una diferencia está marcada respecto a lugar del viaje, que en este caso es un lugar individual, y no social (como puede serlo en el arquetipo asimilado) y cuya función es percibida como meramente instrumental. Al no haber una valoración del lugar de trabajo *per se*, no hay un interés de expansión o apropiación de este lugar de destino.

Se observa en los casos asociados a este arquetipo que hay una valoración instrumental del lugar de origen, pero no se expone de forma explícita un apego afectivo a este, por lo menos en términos de proyectarse viviendo ahí a largo plazo sólo por este apego al lugar. La valoración con el lugar de origen es instrumental: se aprecia La Unión porque es más barato y la familia o amigos están cerca, y en Osorno no observan características que los atraigan como lugar de residencia, más allá del trabajo.

El conmutante conforme

Este arquetipo representa una posición intermedia entre los arquetipos anteriores. Por un lado, la visión del viaje es más puramente instrumental, pues se valora principalmente como una forma de

llegar a los lugares de trabajo. En este sentido, lo que prima es una concepción del viaje como *medio para* llegar a un destino. Este destino, el lugar de trabajo, tiene una preponderancia en sí mismo, pues es visto como espacio de desarrollo laboral y educacional que no tiene el lugar de residencia. A diferencia del arquetipo del conmutante asimilado, el viaje no es visto de forma indisoluble de la forma de vida, aunque sí lo es el lugar de trabajo en un sentido amplio, como lugar de proyección espacial, más que en los otros arquetipos.

El modo de transporte principal varía entre los casos, pero en ambos tiene un rol importante, sino fundamental, el automóvil. Este permite autonomía y una mayor disposición de tiempo y opciones de viaje por el territorio, ya sea en tramos cortos dentro de la ciudad de origen o bien en el amplio espacio interregional que incluye ambas ciudades.

Los recursos manejados por estos conmutantes varían en términos económicos, aunque sí se pueden encontrar similitudes en cuanto a trayectoria de viajes y particularmente en los arreglos familiares. Si bien en todos los arquetipos la familia es una fuente de recursos para la realización de viajes, en este caso la comunicación y las actividades fines de los viajes hace de la movilidad una actividad más densa y variada que en los otros arquetipos.

La experiencia del viaje es una que minimiza incomodidades valorando y aprovechando aquello que está disponible. Por ejemplo, en el caso de Bryan, el auto le permite acercarse rápidamente al paradero (por lo tanto, dormir hasta más tarde) y evitar caminar bajo la lluvia o tener que buscar otra locomoción. Después, en el bus, la experiencia se centra en poder ir escuchando su música favorita, pese a viajar de pie. Y así. En el caso de Alicia, si bien el auto le permite trasladar a su hija, es también una forma de compartir con ella. Después, en el viaje a Osorno, Alicia viaja tranquila, escuchando la radio, y puede llegar a un horario cómodo a su trabajo. En ambos casos, se diría que esto se valora más en cuanto se tiene muy claro los costos alternativos que tendría viajar de otras formas. En este sentido, su trayectoria y visión del viaje hace que este tenga una justificación tanto instrumental como afectiva, por lo tanto, la experiencia es vivida si no con plena satisfacción, por lo menos con conformidad.

Si bien la conmutación entre ciudades se experimenta teniendo claras sus desventajas (el costo en dinero, en tiempo, en energía), estas se asumen y justifican considerando las condiciones y proyecciones laborales y educativas.

Respecto a uso del espacio, ambos casos del arquetipo hacen un uso extensivo del territorio conformado por lugares de residencia, trabajo, estudio y ocio. en este sentido, el espacio de vida, cuyo eje está en el lugar de residencia, se amplía al primero al lugar de trabajo, pero también a otros lugares, como pueden ser otros lugares de Osorno y La Unión, lugares intermedios (locales de la carretera) u otros lugares de la región (Valdivia, Puerto Varas, Paillaco, etc.).

En ambos casos, esto está directamente relacionado al uso del automóvil y al conocimiento del transporte, lo que les permite una mayor autonomía. A diferencia del arquetipo de los conmutantes asimilados, ambos tienen un conocimiento práctico muy específico de las posibilidades de viaje, y mantienen un permanente cálculo de los costos y beneficios de cada opción. Los recursos económicos de Bryan, menores que los de Alicia, no hacen de él una persona menos móvil, pues combina distintos modos de transporte y apoyos sociales para moverse. Alicia, que hace uso más exclusivo del auto para desplazarse (prácticamente no usa otros modos de transporte), al igual que Bryan, aprovecha esta autonomía para abrir la posibilidad de realizar distintos viajes para distintos fines, sean estas laborales, familiares o sociales.

En los casos referidos a este arquetipo, Alicia y Bryan, podemos observar una valoración tanto afectiva como instrumental al lugar de origen. Por un lado, hay un arraigo a La Unión por una historia y red familiar instalada a La Unión y que los trasciende, como un sentido de pertenencia. A la vez, las condiciones presentes en La Unión les permiten proyectarse tanto personal como familiarmente ahí, teniendo esta visión incluso estando en etapas diferentes de su vida. Las condiciones son principalmente la densidad de la red familiar de las que reciben y a las que dan apoyo, y el acceso a bienes y servicios que serían más exclusivos en otra ciudad más grande (vivienda, educación, seguridad, movilización).

Algunos atributos en común de los conmutantes

La construcción de estos arquetipos permitió contrastar distintos tipos de viajeros. Sin embargo, también se observaron algunos atributos en común a los tres arquetipos, presentándolos luego de las diferencias para destacar la relación de los sujetos con sus espacios de vida y la expresión de arraigo.

Un atributo en común de los arquetipos es que los conmutantes tienen una trayectoria experiencial de viaje cotidiano que excede el espacio urbano de residencia. Esta trayectoria a veces es incluso transgeneracional, es decir, proviene de una forma de construir el espacio de vida que heredan de

sus familias, con una alta movilidad por el espacio circundante al domicilio. De todas maneras, a nivel individual, se puede observar que en los casos mencionados la trayectoria de conmutación fuera de la comuna está asociada a sus estudios o primeros trabajos, estando también conectados ambos hitos. En otras palabras, los conmutantes han viajado desde jóvenes fuera de La Unión o su lugar de origen a estudiar o iniciar su vida laboral y luego han transitado a tener un trabajo de proyección también fuera de La Unión, no siempre de una forma orientada *concientemente* (en esto, podemos observar la idea de un *habitus ambulante*, como en García Jeréz), sino como una continuación o siguiendo una tendencia de su forma de habitar el territorio, en que se considera a La Unión como punto pivote para acceder a servicios en otros lugares cercanos.

La noción de cercanía al lugar de trabajo, pese a estar en otra ciudad, también es relativamente transversal en los arquetipos. Aunque no todos ven el viaje como algo deseado, este es percibido por todos los casos como “corto”. Esta percepción está asociada a la noción del espacio de vida que tienen los conmutantes y a las opciones de viaje disponible. Esto los lleva a tolerarlo (arquetipo forzado), incorporarlo en su proyecto de vida (arquetipo asimilado) o justificarlo (arquetipo conforme).

En esta apreciación de la práctica de conmutación tiene mucha importancia la evaluación del lugar de residencia (La Unión) y el lugar de trabajo (Osorno), que es bastante compartida por los conmutantes. Se valora a La Unión como un lugar más seguro y tranquilo que Osorno. Además, el acceso a bienes y servicios, sin mencionar la mantención de la red familiar, se percibe a una escala más accesible en La Unión que en Osorno. En general, hay una visión negativa respecto a los ritmos y preocupaciones que impone una ciudad de la escala y tradición de Osorno. Por otro lado, la mayoría coincide en que La Unión no existen oportunidades laborales acordes a la proyección que han realizado a partir de sus estudios o trayectoria familiar, las que sí existen en Osorno. En la evaluación final, esto permite justificar una proyección a apego a lugar de residencia, tanto desde un punto de vista afectivo como instrumental.

Finalmente, los casos vistos no permiten distinguir en los arquetipos atributos referidos al género, la ocupación y los ingresos. Si bien estas variables generan experiencias de movilidad bastante distintas, estas se encuentran distribuidas más o menos equitativamente dentro de los arquetipos, por lo que no se asociaron a sus características distintivas. Es probable que si se considerase una muestra más amplia e intencionada, que pueda generarse una construcción más específica de los

arquetipos respecto a estas variables, particularmente respecto a los criterios de ocupación y género.

Tabla 3
Arquetipos de conmutante La Unión - Osorno

Criterios/Caso	Arquetipo de Conmutante					
	Asimilado		Forzado		Conforme	
	Loreto	Marcos	Erico	Fernando	Alicia	Bryan
Modo de transporte	Auto familiar – Bus - Caminata	Caminata – Bus	Bus – Caminata - Colectivo	Automóvil	Automóvil	Automóvil-Bus - Caminata
Recursos	Apoyo familiar para acercamiento al terminal, asociación con otros conmutantes	Cercanía lugares de salida y destino, rutina	Cercanía lugar de salida	Auto familiar, trayectoria de viaje	Automóvil, estacionamiento, apoyo familiar (cuidado de Leonor)	Automóvil familiar, facilidades horarias
Experiencia del viaje	Experiencia social, socialización con otros conmutantes, incomodidad salvada	Aislamiento relativo, organización para asegurar comodidad	Retraimiento, búsqueda de olvidar el viaje haciendo otras actividades. El viaje como sacrificio.	Viaje aislado, intento por pasar rápido, dificultades por taco y búsqueda de estacionamiento	Viaje aislado, tranquilo. Permite autonomía.	Multimodalidad, viaje “activo”, se asume con energía. Vida móvil.
Relación con el viaje	Incorporación del viaje. El viaje es parte del proyecto de vida, se acepta y se vive en él		Instrumentalización del viaje. Preferiría evitarlo, es lo que tenga mientras no hay otra alternativa		Instrumentalización del viaje, conformidad por lo que permite	
Forma de habitar el espacio	Ampliación del espacio de vida (acceso a bienes y servicios en Osorno y la región)	Espacio de vida restringido a los del viaje, con algunas excepciones a la hora de almuerzo (centro de Osorno)	Restricción a los lugares del trayecto. (disminución de vida familiar)	Restricción a lugares de trayecto. Ampliación campo laboral.	Expansión del espacio de vida. Acceso y bienes y servicios en ambas comunas.	Expansión del espacio de vida laboral y familiar.
Relación con el lugar de residencia	Arraigo afectivo por proyecto familiar	Arraigo afectivo por historia y seguridad familiar	Se valora el espacio por ser el espacio donde vive su familia, no por apego al lugar	Se valora el espacio por ser el espacio de residencia, no por apego al lugar	Arraigo familiar e instrumental, se ve como una posición ventajosa	Arraigo familiar e instrumental, se valora dentro del esquema de oportunidades y trayectoria familiar

Percepción del lugar de trabajo	Carrera laboral; acceso a servicios	Espacio del trabajo. Ventaja para la organización de la vida	Lugar exclusivo del trabajo, restringido	Lugar del trabajo, se valora como espacio (recipiente) donde encontrarse con estudiantes y compañeros	Lugar de proyección laboral. Acceso a servicios	Lugar de desarrollo educacional y laboral. Acceso de servicios a la familia
Proyección residencial	Permanencia en La Unión. Proyecto familiar en buen pie	Permanencia en La Unión. Tranquilidad respecto a la etapa del ciclo vital (pronta jubilación)	Permanecer y trabajar en La Unión.	Ausencia de proyecto claro, centralidad de la conformidad con el trabajo en la decisión. Desvalorización de Osorno como posibilidad residencial	Permanencia en La Unión. Arraigo familiar y de crianza de hija menor	Permanencia en La Unión, con posibilidades de quedarse en Osorno en la búsqueda de unir desarrollo laboral con vida familiar.

CONCLUSIONES

A continuación, presento las principales conclusiones respecto a la investigación, respondiendo primero en torno o a los objetivos de la investigación, luego en relación a los aspectos metodológicos y finalmente posibles líneas de investigación abierta por la investigación.

El primer objetivo de la investigación apuntó a describir las estrategias y prácticas de movilidad cotidiana asociadas a estrategias familiares, redes sociales, modos de transporte, socialización y consumo de los conmutantes de la ciudad de La Unión.

Distribuidas entre dos grandes categorías de análisis, condiciones y prácticas de viaje, se describieron las dos principales modalidades de conmutación desde La Unión a Osorno: en bus y en auto.

Como ha señalado la literatura respecto a las movilidades cotidianas, la capacidad de los sujetos para moverse se desprende de una conjunción condiciones externas con elementos subjetivos. En general, puede decirse que para los conmutantes el viaje de una ciudad a otra es considerado como posible teniendo en cuenta disponibilidad que ofrece el sistema de transporte, en cuanto a rutas, modos de transporte y costos. Las distancias son salvadas en lo que considera poco tiempo (moverse al bus por ejemplo, se puede hacer caminando, en colectivo o taxi en no más de 15 minutos), los modos de transporte suelen ser frecuentes y seguros y los costos son integrados, en general, a un presupuesto familiar que considera la conmutación como una ventaja comparativa respecto a la residencia. Sin embargo, las condiciones subjetivas suelen jugar un papel igual o más relevante, partiendo por las experiencias de movilidad acumuladas por los individuos y sus familias en el territorio. Estas les entregan un “saber viajar” que implica conocimientos, habilidades y una disposición particular para viajar cotidianamente. Individualmente, se puede mencionar el conocimiento de los tiempos y horarios de viaje, la negociación y coordinación con otros actores (choferes, otros pasajeros, colegas, empleadores), el conocimiento de la seguridad de los trayectos, entre otras. Finalmente, tanto para los conmutantes en auto como para los conmutantes en bus estos negocian y despliegan alguna forma de estrategia familiar que facilita los viajes del conmutante, el cual a la vez aprovecha estos desplazamientos para brindar a la familia acceso a otros bienes o servicios que son aprovechados por ella (por ejemplo, a bienes consumo en el

comercio de Osorno, a atenciones de salud, visita a lugares de ocio o de familiares fuera de la ciudad).

En el caso de los conmutantes en auto, la posibilidad y la decisión de uso de este modo de transporte obedece a la necesidad de una mayor autonomía en sus desplazamientos y horarios. Si bien ambos viven y trabajan en sectores con buen acceso a transporte entre ciudades, el automóvil les permite realizar otros desplazamientos, a veces en relación a roles laborales (múltiples trabajos dentro de Osorno, horarios nocturnos) o bien de cuidado (ir dejar al colegio a una hija, llevar a atención médica a los padres) que por bus sería imposible. Esto implica un mayor gasto, pero que está cubierto en la medida en que el trabajo en Osorno no está disponible en La Unión.

El segundo objetivo planteó conocer las experiencias de movilidad a partir de las rutinas, trayectos y factores subjetivos que se llevan a cabo en las prácticas de movilidad. Si bien difieren en su experiencia de viaje, se pueden mencionar relevar primero algunos aspectos en común entre los dos tipos de conmutantes estudiados. En general, en ambos se vive el viaje cotidiano como una rutina, es decir, como una práctica de movilidad que favorece la reiteración de acciones y su significado para la conformación de la identidad personal. Como se mencionó, esto implica la transformación de la experiencia en conocimiento de los tiempos, espacios y materialidades del viaje. La familiaridad con las condiciones e incidencias del viaje, es decir, con su atmósfera, predisponen también a que esta experiencia sea vivida como una posibilidad, por lo menos, ventajosa, y, a veces, agradable. En la búsqueda de que el viaje sea cómodo, es un factor relevante el ya mencionado conocimiento personal del viaje y las estrategias familiares, lo que permite la planificación de las rutinas así como la capacidad de cambiarlas ante eventos nuevos.

En el viaje en bus, la principal forma de “tener un viaje cómodo” es asegurarse un asiento, para lo que existen prácticas que podrían llamarse individuales (llegar a cierta hora al andén o paradero, la elección de ciertos puestos) como otras que pueden considerarse grupales, desde la coordinación con las propias familias hasta otros pasajeros. En este punto se destaca la conformación espontánea de una pequeña comunidad de viajeros durante la espera del bus en el terminal de La Unión, que en primer término les permite a sus integrantes asegurarse un buen asiento en el bus, pero que con el tiempo generó una forma amistad inesperada entre ellos.

Arriba del bus, existen una serie de prácticas que buscan resignificar la atmósfera afectiva como lugar, en lo posible cómodo. Entre una abundancia de cuerpos, asientos y fierros, olores, ruidos, luz y oscuridad, los conmutantes tienen prácticas para ajustarse, como seleccionar su asiento, usar audífonos y celular, dormir. En general, se trata de buscar un aislamiento, superar la situación de aglomeración. Estas prácticas se rutinizan hasta que en la mayoría de los casos dejan de percibirse, el espacio del bus se vuelve un lugar familiar, una atmósfera familiar, aunque no necesariamente acogedora.

Para los casos estudiados de conmutación en auto, el análisis de la atmósfera afectiva señala distintos momentos. Existe una alta conciencia del tiempo en los momentos iniciales del día y del viaje, para alcanzar aquellas condiciones del trayecto que permitan la fluidez y el cumplimiento de hitos espacio-temporales que indiquen llegada a destino. Ya en una ruta principal, a mayor velocidad, los conmutantes pueden generar una atmósfera de relajación, escuchando música o la radio, viendo algo del paisaje, hasta, como sucede con los conmutantes del bus, casi dejarlo de ver.

El tercer objetivo de la investigación se refirió a la caracterización de los espacios de vida de los conmutantes en relación a sus territorios de origen, sus expectativas residenciales, así como su relación a proyectos de vida vinculados a sus prácticas de conmutación. Bajo la categoría de arraigo, se trató de establecer si la práctica de la conmutación como viaje cotidiano era una manifestación del apego de las personas a su lugar de origen. En otras palabras, la hipótesis de investigación es que la conmutación desde una ciudad intermedia menor hacia ciudades intermedias mayores era una práctica de movilidad cotidiana inserta en un proyecto de arraigo a un espacio de vida familiar, en este caso, tendiente a su expansión y construido desde la ciudad de residencia (La Unión). El centro de este espacio sería la vivienda familiar, el domicilio, el cual sería el eje de una estrategia familiar que permite aprovechar los beneficios de ambos nodos urbanos, lo que implica aumentar la capacidad de movilizarse entre ellos.

Como demuestra el análisis de la categoría de arraigo y la construcción de los arquetipos de conmutación, la respuesta no es del todo clara, aunque se pueden destacar algunos puntos en común en los casos estudiados. Se sostiene que la principal razón para conmutar es la ventaja que otorga la residencia en La Unión para la ejecución de un proyecto familiar. Ninguno de los informantes quisiera vivir en Osorno, y consideran a La Unión un lugar más seguro, menos estresante, menos contaminado. Tener la posibilidad de criar a los hijos en un lugar seguro, ayudar y ser ayudado por una familia nuclear y extensa (también fácilmente accesible desde el domicilio),

son cosas percibidas como más difíciles de adquirir en una ciudad más grande. Esta valoración positiva de la ciudad residencia en comparación a la ciudad de trabajo, es la que hace poner en juego un capital familiar de motilidad en el ejercicio de conmutación y, en general, de la movilidad cotidiana, resignificando la experiencia de moverse por el territorio y, en definitiva, ampliando los espacios de vida los sujetos y sus familias.

Si bien lo anterior se puede señalar como un patrón general de sentido de los entrevistados en relación a su movilidad cotidiana, fue posible encontrar algunas diferencias relevantes entre los casos estudiados, proponiéndose la construcción de tres arquetipos de conmutación en la dinámica de viaje desde una ciudad intermedia menor como La Unión y una ciudad intermedia más grande como Osorno. En primer lugar estarían los conmutantes asimilados, quienes cumplen de manera más ajustada la articulación de arraigo y movilidad expresada más arriba, particularmente en términos de apropiación del viaje y proyección residencial y familiar. Similarmente, los conmutantes conformes también se proyectan, aunque con menor grado, en su ciudad de origen, ahí tienen sus redes de apoyo y son sujetos altamente móviles, pero la movilidad en sí misma pareciera ser sentida de manera más instrumental que afectiva, lo que implicaría un menor apego al lugar, aunque tampoco se avizora para ellos un cambio de residencia. Finalmente, para los conmutantes forzados, los viajes cotidianos entre ciudades se ven más como una carga (aunque se habite en ellos tratando “acomodar” sus percepciones, como es vivido el viaje). Aunque exista menos apego al lugar en estos casos, tampoco se ve en ellos una perspectiva de dejar la ciudad de origen.

Desde un punto de vista investigativo, esta investigación es tributaria de la creciente literatura en estudios de la movilidad, encontrando allí sus fuentes teóricas y metodológicas. Respecto a este último punto, la aplicación de la técnica de sombreado en la construcción de historias de viaje permitió, como lo han demostrado los estudios que la aplican, indagar en el sentido y la experiencia del viaje cotidiano, compartiendo socialidades y siendo parte de la construcción de atmósferas en el espacio vivido de los conmutantes, particularmente, de un caminar por la ciudad intermedia y de un viaje motorizado (en bus o en auto) cuyas características difieren de las conocidas para las grandes urbes y, en menor medida, para las nuevas ruralidades.

Por otra parte, se trató de que las experiencias de movilidad fueran interpretadas dentro de una trayectoria personal y un proyecto de vida de habitantes de la ciudad de La Unión, explorando similitudes y diferencias entre ellos a través de la construcción de arquetipos. Esto permitió proponer una hipótesis respecto al concepto de arraigo y movilidad. Sin embargo, para profundizar

en ella, pueden sugerirse a futuro estudios metodológicamente más enfocados en la reconstrucción y comparación de trayectorias personales y familiares de movilidad en el territorio (por ejemplo, componiendo una muestra con niveles distintos de capital) así como de seguimiento en el tiempo, aunque sea breve, comprobando una teoría del arraigo en base a articulación de las distintas dimensiones y tipos de movilidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Alberich, J. (2014). Aproximándonos a la metropolización de un territorio a partir de los espacios de la vida de la población: El caso de Cataluña. *Contexto. Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León*, VIII(8), 11-27.
- Ares, S. E. (2010). Espacio de vida y movilidad territorial habitual en Chapadmalal, Buenos Aires, Argentina. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 0(19), 27-40.
<https://doi.org/10.15446/rcdg.n19.16840>
- Blatman-Thomas, N. (2017). Commuting for rights: Circular mobilities and regional identities of Palestinians in a Jewish-Israeli town. *Geoforum*, 78, 22-32. Scopus.
<https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2016.11.007>
- Canales, A., & Canales Cerón, M. (2016). *Trabajo, territorio y movilidad cotidiana en Chile. Un estudio comparativo según tipos de conmutación laboral*. VII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Población e XX Encontro Nacional de Estudos Populacionais, a celebrarse en Foz do Iguaçu.
- Canales, A., Canales, M., & Hernández, M. (2018). Trabajo y territorio en el nuevo agro chileno. Un estudio de commuters en tres comarcas del Valle Central. *EURE (Santiago)*, 44(131), 5-28.
<https://doi.org/10.4067/S0250-71612018000100005>
- Canales, A., & Canales-Cerón, M. (2016). Población y territorio en el modelo económico chileno. El caso de la comarca del Aconcagua. *Papeles de población*, 22(88), 9-46.
- Concha, G., & Pino, O. (2017). Características de los conmutantes en Chile: Una mirada desde la creación de regiones. *RAN - Revista Academia & Negocios*, 3(1), 51-68.
- Concha Méndez, P., & Avilés Arias, F. (2024). Moverse con las atmósferas: Experiencias de cambio y transición en mercados de Santiago. En *Corporalidad y movilidad.: Mapeos de lo común y territorios en fricción* (pp. 71-102). RIL editores - Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.
- Cresswell, T. (2010). Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- Cresswell, T. (2014). Friction. En P. Adey (Ed.), *The Routledge Handbook of Mobilities*. Routledge.
- de Mattos, C. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina: De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de geografía Norte Grande*, 47, 81-104.
<https://doi.org/10.4067/S0718-34022010000300005>
- del Acebo Ibáñez, E. (1996). *Sociología del arraigo: Una lectura crítica de la teoría de la ciudad*. Claridad.
- Delaunay, D., Fournier, J.-M., Contreras, Y., Delaunay, D., Fournier, J.-M., & Contreras, Y. (2013). ¿Es posible medir el capital de movilidad para evaluar sus diferenciaciones sociodemográfica

- e intraurbana? El caso de los habitantes del Área Metropolitana de Santiago de Chile. *Estudios demográficos y urbanos*, 28(1), 9-51. <https://doi.org/10.24201/edu.v28i1.1438>
- Di Virgilio, M. (2018). Movilidad residencial. En D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (Eds.), *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 119-130). Biblos.
- Drevon, G., Gerber, P., & Kaufmann, V. (2020). Dealing with daily rhythms: Families' strategies to tackle chronic time pressure. *Sustainability*, 12(17), 7193. <https://doi.org/10.3390/su12177193>
- Dureau, F., & Gouëset, V. (2011). Formas de poblamiento y desigualdades en los desplazamientos. La evolución de la movilidad cotidiana en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009). *Territorios*, 25, 65-94.
- Errázuriz, T. (2022). Sentir y perder el sentido. Desmantelando lo doméstico. *ARQ (Santiago)*, 112, 96-113. <https://doi.org/10.4067/S0717-69962022000300096>
- García Jerez, F. A. (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: Capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y Economía*, 31, 15-32.
- Giannini, H. (2013). *La «reflexión» cotidiana: Hacia una arqueología de la experiencia*. Ediciones UDP.
- Gutiérrez, A. (2009). *La movilidad de la metrópolis desigual: El viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires*. Encuentro de Geógrafos de América Latina.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad?. Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano-Territorial*, 21(2), 61-74.
- Imilan, W. (2018). Performance. En D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (Eds.), *Terminos clave para los estudios de movilidad en America Latina*. Biblos.
- Jirón, P. (2018). Lugarización en movimiento. En D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 87-93). Biblos.
- Jirón, P., & Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*, 30, 55-72. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142245>
- Jirón, P., & Imilan, W. (2016). Observando juntos en movimiento: Posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *Alteridades*, 26(52), 51-64.
- Jirón, P., & Imilán, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 10, 17-36.
- Jirón, P., & Iturra, L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas del Sur*, 44-57.
- Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57.

- Jouffe, Y., & Campos, F. (2009). Movilidad para la emancipación o para el arraigo: Interacción de las escalas en París y Santiago de Chile. *Urbano*, 12(19), 7-16.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Krüger, R. (2018). Transporte. En D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (Eds.), *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 119-130). Biblos.
- Lazo, A. (2012). *Entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana: Los anclajes y el territorio de proximidad como soporte y recurso para las prácticas de movilidad de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile* [Phdthesis, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II ; Pontificia universidad católica de Chile (Santiago de Chile)]. <https://theses.hal.science/tel-00711072>
- Lazo, A. (2020). *La ciudad se vuelve pregunta. Proximidad y movilidad en la ciudad de Santiago de Chile*. Cuarto Propio.
- Lazo, A., & Calderón, R. (2014). Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana: Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 40(121), 121-140. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612014000300006>
- Lazo, A., & Carreño, A. (2020). El Derecho a la movilidad en las ciudades intermedias: Evidencias desde el Sur de Chile. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 0(14), 326-340.
- Lazo, A., Carvajal, D., & Solsona, D. (2021). Repensando las moviidades en el Archipiélago de Chiloé. *CUHSO (Temuco)*, 31(1), 417-444. <https://doi.org/10.7770/cuhso.v31i1.1970>
- Lazo, A., & Riquelme, H. (2019). Conmutación y experiencias de viaje en el sur de Chile. Prácticas de movilidad de habitantes de ciudades intermedias menores. *Investigaciones Geográficas: Una mirada desde el sur*, 58, 34-50. <https://doi.org/10.5354/0719-5370.2019.54437>
- Le Breton, E. (2006). Homo mobilis. En M. Bonnet & P. Aubertel (Eds.), *La ville aux limites de la mobilité* (pp. 23-31). Presses Universitaires de France.
- Lefebvre, H. (2017). *El derecho a la ciudad*. Capitán Swing Libros.
- Lévy, J. (2000). Les nouveaux espaces de la mobilité. En *Les Territoires de la mobilité* (pp. 155-170). Presses Universitaires de France. <https://doi.org/10.3917/puf.bonne.2000.01.0155>
- Ley, J., & Solorio, C. (2024). Lugares ambivalentes: El espacio vivido de las juventudes urbanas en ciudades fronterizas. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 50(150), Article 150. <https://doi.org/10.7764/EURE.50.150.04>
- Lindón, A. (2016). Geografías de la vida cotidiana. En *Tratado de Geografía Humana. Segunda edición*. (pp. 356-400). Anthropos. <https://libroscecsch.izt.uam.mx/index.php/libros/catalog/book/411>

- Lufin, M., & Atienza, M. (2015). El papel de las ciudades intermedias en la red de flujos de conmutación en Chile. En F. Maturana & A. Rojas (Eds.), *Ciudades intermedias en Chile. Territorios olvidados* (pp. 151-178). RIL editores.
- Mancilla, C., Soza-Amigo, S., & Ferrada, L. M. (2021). Una propuesta metodológica para el análisis intertemporal de la conmutación laboral: El caso de la Patagonia chilena. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 36(1), Article 1. <https://doi.org/10.24201/edu.v36i1.1872>
- Martínez Rodríguez, S. (2024). Caminar con los materiales de la movilidad. En *Corporalidad y movilidad.: Mapeos de lo común y territorios en fricción* (pp. 39-70). RIL editores - Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.
- Maturana, F., & Arenas, F. (2012). El policentrismo en Chile: Medición exploratoria para el sistema de ciudades de las regiones de La Araucanía, de Los Ríos y de Los Lagos. *Revista de geografía Norte Grande*, 52, 37-56. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022012000200003>
- Maturana, F., Lazo, A., & Solsona, D. (2020). Patrones de movilidad y variación en las dinámicas de conmutación en La Región de Los Lagos, sur de Chile. *Revista iberoamericana de estudios municipales*, 22, 37-61. <https://doi.org/10.4067/S0719-17902020000200037>
- McCallum, S., & Zunino Singh, D. (2023). Infraestructuras de movilidad. En D. Zunino Singh, P. Jirón, & G. Giucci (Eds.), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (Teseo). <https://www.teseopress.com/terminosclaveparalos estudiosdemovilidad enamericalatina/chapter/infraestructuras-de-movilidad/>
- Meneses-Báez, A. L. (2019). *Apego al lugar de residencia, construcción de identidad y calidad de vida* (pp. 241-256). <https://repository.ucatolica.edu.co/entities/publication/757979d6-6d8b-4995-b4c9-f337179fc581>
- Merriman, P. (2014). Rethinking Mobile Methods. *Mobilities*, 9(2), 167-187. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.784540>
- Merriman, P. (2016). Mobility Infrastructures: Modern Visions, Affective Environments and the Problem of Car Parking. *Mobilities*, 11(1), 83-98. <https://doi.org/10.1080/17450101.2015.1097036>
- Módenes, J. A. (2008). Movilidad espacial, habitantes y lugares: Retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. *Estudios Geográficos*, 69(264), Article 264. <https://doi.org/10.3989/egeogr.2008.i264.83>
- Monterrubio, A. (2014). *Movilidad, arraigo e identidad territorial como factores para el desarrollo humano* (173). Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Quezada, M. (2007). Migración, arraigo y apropiación del espacio en la recomposición de identidades socioterritoriales. *Cultura y representaciones sociales*, 2(3), 35-67.
- Rau, H., & Sattlegger, L. (2018). Shared journeys, linked lives: A relational-biographical approach to mobility practices. *Mobilities*, 13(1), 45-63. <https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1300453>

- Recasens, A. (2007). *Aproximación a un Enfoque Fenomenológico en la Etnografía*. VI Congreso Chileno de Antropología. <https://www.aacademica.org/vi.congreso.chileno.de.antropologia/204>
- Riquelme, H. (2016). Una aproximación para analizar la movilidad cotidiana de los usuarios del ferrocarril de la Araucanía. *Prácticas del oficio*, 17, 109-119.
- Riquelme, H., & Lazo, A. (2019). Tracing routines: The role of the railway in daily practices and interurban mobilities of the inhabitants of La Araucania, Chile. *Urbe-Revista Brasileira De Gestao Urbana*, 11, UNSP e20180034. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.002.AO02>
- Riquelme, H., Saravia, F., & Azócar, J. (2019). Movilidad cotidiana e interurbana en contextos de exclusión socioespacial al sur de Chile. Aportes para pensar los territorios no metropolitanos en América Latina. *Cultura-hombre-sociedad*, 29(2), 80-108. <https://doi.org/10.7770/0719-2789.2019.cuhso.04.a05>
- Salazar, G., Irarrazaval, F., & Fonck, M. (2017). Exploring intermediate cities in Latin America: Mixed mobile methods for mobility assessment in Villarrica, Chile. *Geographical Journal*, 183(3), 247-260. <https://doi.org/10.1111/geoj.12210>
- Salerno, B. (2012). Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectiva Geográfica*, 17, 213-232. <https://doi.org/10.19053/01233769.2269>
- Sheller, M., & Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 10, 333-355.
- Soza-Amigo, S. (2016). Impactos del turismo y de la conmutación centrípeta-centrífuga en el Sur de Chile: Enfoques clásicos y nuevos para su interpretación. *Revista de Métodos Cuantitativos para la Economía y la Empresa*, 21, 58-76.
- Soza-Amigo, S., Parada, J., Colther, C., Soza-Amigo, S., Parada, J., & Colther, C. (2023). Conmutación en Chile durante el period 2010-2019. *Revista de geografía Norte Grande*, 85, 1-24. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022023000200112>
- Torrente, G., Ruiz Hernández, J. A., Ramírez, M. C., & Rodríguez, Á. (2011). Construcción de una escala para medir el arraigo en inmigrantes latinoamericanos. *Anales de Psicología / Annals of Psychology*, 27(3), 843-851.
- Vázquez, C., Arregui, C., Aón, L. C., & Martini, I. (2023). Arquetipos de Usuario. Una herramienta para la planificación estratégica de la movilidad activa. El caso de los ciclistas del casco urbano de la ciudad de La Plata, Argentina. *Cuaderno Urbano*, 36(36), 31-56. <https://doi.org/10.30972/crn.36367223>
- Viry, G., Rüger, H., & Skora, T. (2014). Migration and Long-Distance Commuting Histories and Their Links to Career Achievement in Germany: A Sequence Analysis. *Sociological Research Online*, 19(1), 78-94. <https://doi.org/10.5153/sro.3263>
- Westin, K. (2016). Place Attachment and Mobility in City Regions. *Population Space and Place*, 22(8), 722-735. <https://doi.org/10.1002/psp.1949>

Zunino Singh, D. (2018). Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. *Tempo Social*, 30, 35-54.
<https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142171>