

III Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, Temuco, 1998.

Estudio Exploratorio en Transporte Rural en Comunidades Agrícolas de la IV Región.

Sergio González R. y Mark Smith.

Cita:

Sergio González R. y Mark Smith. (1998). *Estudio Exploratorio en Transporte Rural en Comunidades Agrícolas de la IV Región. III Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, Temuco.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/iii.congreso.chileno.de.antropologia/126>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/evbr/o3x>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

SIMPOSIO

MODERNIZACION Y TRANSFORMACIONES EN EL ESPACIO RURAL



Estudio Exploratorio en Transporte Rural en Comunidades Agrícolas de la IV Región...

Sergio González R., Mark Smith*

1. Introducción.

Las localidades rurales manifiestan problemas de transporte radicalmente diferentes a las zonas urbanas, en las cuales, es posible que los problemas no se expresen en términos de la *facilidad* del acceso sino en su *factibilidad*. Por lo tanto, el caso de transporte rural requiere otro planteamiento de acuerdo con las diferentes necesidades de sus usuarios. Esta investigación propone adecuar un planteamiento para el caso de las Comunidades Agrícolas de la IV Región de Chile, que no parte de una base ingenieril sino de un fundamento sociológico y antropológico, revelando las percepciones, representaciones y necesidades sentidas de la población, y tomando en cuenta diferencias de género.

Esta diferencia entre lo urbano y lo rural tiene como resultado de que el analista de transporte rural tiene que enfrentar una realidad bastante distinta a la de su contraparte urbano. Transporte urbano suele ser

transporte masivo, en el que las grandes dificultades son límites de capacidad, que se tratan como problemas de optimización. Las variables principales son las decisiones de los viajeros, es decir, que por lo general el viajero tiene la posibilidad de optar entre alternativas, ya sea de destino, de modo, de ruta u otro. Luego, analistas de transporte ocupan mucho el concepto de demanda, o bien el *deseo*, para transporte.

Sin embargo, en áreas rurales, en muchos casos no existen alternativas; tenemos que hablar no de la demanda sino de la *necesidad* para transporte. Por ello, métodos de predicción de demanda, basados en atractividad de opciones, no tiene sentido en muchos áreas rurales, sino que, es necesario fundamentar el análisis de necesidades en estudios de tipo sociológico y antropológico, de las formas de actividad que desarrolla cada comunidad rural, las interacciones que tienen entre ellas y con los centros urbanos cercanos, y los costumbres de movimiento que se presentan. Estos

*Departamento de Antropología, U. de Chile. / Departamento de Urbanismo, U. de Chile.

**Este estudio se realizó con el apoyo del IFRTD (International Forum for Rural Transport and Development) de Londres.

costumbres además pueden demostrar particularidades significativas en los traslados hechos y los medios usados por los hombres y las mujeres en las Comunidades Agrícolas.

Aquella diferencia llega hasta los conceptos más básicos del transporte, por ejemplo el del tiempo. En transporte urbano o interurbano, un concepto central del análisis es el valor de tiempo, como un costo financiero por unidad de tiempo. Sin embargo, en el caso rural, es comprensible que el tiempo tenga otro significado, u otra escala, u otra forma de valoración. Por ejemplo, es posible que el sacrificio de tiempo no sea financiero sino de otras beneficios, de salud (por dificultad de acceder a atención médica), de educación, o de actividades sociales/culturales.

Entonces, en vez del típico estudio de preferencia revelada/declarada, en que ya se asume que existe un valor por unidad del tiempo, se propone como elemento de este proyecto, una investigación preliminar del significado del tiempo para residentes y comerciantes rurales, y la importancia de los ahorros de tiempo.

Este fenómeno de intransferibilidad de técnicas también se puede mostrar en los instrumentos de planificación. Si el planificador dispone de datos que son nada más que mediciones de flujo, demora, orígenes-destinos etc, esto le llevará a utilizar medidas que toman en cuenta sólo los factores numéricos, en otras palabras, las herramientas ingenieriles. Esto no es descartar el valor que pueden tener aquellas medidas sino sugerir que no deban excluirse otras posibilidades que sean 'invisibles' a los métodos cuantitativos, entre otros, incentivar el uso de tecnologías intermedias o apropiadas. Por útiles que sean las cifras crudas, pueden ser ciegas a las verdaderas necesidades de la gente si no se realiza una mayor profundización al respecto.

1.1. Objetivos.

Los objetivos del presente estudio fueron los siguientes: (a) Desarrollar un estudio de caso de las necesidades de transporte en la IV Región de Chile, enfocándose en perspectivas sociológicas y antropológicas.

(b) Investigar para el mismo caso de estudio, las políticas de transporte rural de las autoridades locales, regionales y nacionales, e identificar puntos de divergencia que haya entre aquellas y las necesidades de la población objetiva.

(c) Avanzar en la identificación de necesidades sentidas, y los métodos de evaluación de proyectos, para el transporte rural, y sugerir ideas para investigaciones futuras en el tema.

2. Antecedentes sobre las comunidades agrícolas de la IV Región.

2.1. Antecedentes Generales.

La Pequeña Producción Campesina en Chile comprende a diversos grupos sociales que se encuentran en situaciones estructurales diferenciadas, desenvolviéndose en condiciones muy heterogéneas respecto al medio natural, las figuras jurídicas de tenencia de la tierra que les afectan y en términos de su estratificación económica y social.

Así es posible distinguir los minifundistas de la Zona Central, el Minifundio del Bío Bío al Sur, el Minifundio Indígena (Aymará y Mapuche), las explotaciones familiares, los parceleros beneficiarios de la Reforma Agraria y los comuneros de la IV Región (también encontramos esta forma de tenencia en la III, V y Región Metropolitana). Cuando se habla de Agricultura Campesina se hace referencia a aquel sector de la actividad agropecuaria nacional donde el proceso productivo es desarrollado por unidades de tipo familiar. La situación de las Comunidades Agrícolas se inserta en este tipo de economía campesina y específicamente se caracteriza por ser de subsistencia, sus principales actividades productivas son la ganadería menor y la agricultura de autoconsumo, y ellas son asumidas en forma individual por cada unidad doméstica, pero en este caso la producción no es suficiente por sí sola para garantizar la reproducción familiar. Del ingreso global de una familia comunera, incluyendo el autoconsumo sólo el 52% proviene de la actividad agropecuaria lo que incide en que la subsistencia de estas unidades campesinas dependa de una serie de mecanismos, los cuales sobrepasan su dedicación a la producción agrícola y ganadera (Ciprés Consts. 1995).

Estos mecanismos de subsistencia son básicamente los siguientes:

a) La maximización y explotación intensiva de los recursos disponibles, basadas en pautas productivas ancestrales y en el conocimiento tradicional, lo cual determina la producción y el consumo.

b) La complementariedad ecológica, como estrategia para superar la escasez de recursos forrajeros, principalmente a través de la trashumancia con el ganado menor.

c) La cooperación intracomunitaria a través de

mecanismos de solidaridad entre familias.

d) La complementariedad de ingresos (venta de fuerza de trabajo en la Comunidad y fuera de ella, pequeña minería, subsidios de pobreza y pensiones, e ingresos por concepto de donaciones familiares de fuera de la Comunidad).

2.2. Caracterización de las

Comunidades Agrícolas de la IV

Región.

Constituyen una forma de Organización Social y de Tenencia de la Tierra que se ha mantenido desde el siglo XVII hasta nuestros días, representando una difícil forma de asentamiento humano en una zona árida con graves problemas de conservación y productividad de los recursos naturales. Las Comunidades Agrícolas históricas de la IV Región de Coquimbo son sin lugar a dudas uno de los rasgos más característicos y distintivos del espacio rural regional.

Están ubicadas en su gran mayoría en el espacio de los interfluvios de la Región, ocupando las tierras de menor productividad y rentabilidad. Estos empobrecidos terrenos permanecen indivisos en propiedad común, en manos de un grupo de comuneros que los administran en conjunto. Nos encontramos ante suelos marginales (sólo de aptitud forestal) y de secano que imponen apremiantes condiciones de vida.

Las Comunidades Agrícolas han sufrido un aislamiento secular del resto del país. Desde su formación se han constituido en una realidad particular desde el punto de vista socio-cultural, económico-productivo y político-jurídico. Esta realidad campesina con características específicas se ha visto agravada por dos importantes factores:

a.- La Extrema Pobreza; según el estudio de la Universidad Católica de Chile basado en los datos censales de 1982, "El Nuevo Mapa de la Extrema Pobreza", la IV Región ocupa el segundo lugar en el negativo ranking de población viviendo en condiciones de extrema pobreza, con un 20,6% de la población total. Una parte mayoritaria de los clasificados como pobres rurales corresponde a los habitantes de las Comunidades Agrícolas, que se estima en un 60% de la Población Rural total de la Región. Esta situación, que fue determinada en los años '80, se mantiene de manera estructuralmente similar en la década de los '90 así lo atestiguan estudios del Ministerio de Agricultura (1995).

b.- Las condiciones agroecológicas; éstas son

extraordinariamente adversas en una zona que se encuentra cercana a la "frontera de avance del desierto". Los procesos de desertificación tienden a ser progresivamente intensivos, agravados por ciclos de sequía propios de zonas semiáridas y áridas.

2.3. Características

Medioambientales.

Las condiciones de reproducción social y económica han tenido una gradiente negativa a través de los años por el agotamiento de los ecosistemas de los comuneros debido a los patrones de explotación y al deterioro progresivo de los recursos naturales.

Como rasgo distintivo hay que señalar que las Comunidades se sitúan en grandes extensiones de terrenos de secano, de topografía más bien accidentada donde predominan los cerros y lomajes, y por pequeñas proporciones de tierra bajo riego eventual o permanente. Esta situación deriva de la circunstancia que se las encuentra, preferentemente, en la unidad de Montaña media, sobre todo en la serranías que conforman los interfluvios. Una reducida parte de la superficie total comprometida en esta forma de propiedad, ocupa suelos de *piedmont* y algunas planicies aluviales antiguas pero, en general, salvo una o dos excepciones, no se las encuentra en la tierra de riego. Las condiciones de precariedad y escasez en la dotación de recursos naturales, así como la fragilidad del entorno ambiental sometido a fuertes condiciones de variabilidad, determinan una baja fertilidad de los suelos y una erosión sostenida, provocada por agentes naturales y humanos. En este cuadro de severas limitaciones para la actividad agrícola, los suelos de las Comunidades tienen una aptitud para la silvicultura y la ganadería menor. Estos suelos presentan una gran homogeneidad en el espacio ocupado por las Comunidades, distinguiéndose una franja costera, una central y otra de precordillera como resultado de particulares relaciones entre el suelo, la vegetación y el régimen hídrico.

A las condiciones de baja fertilidad natural se debe agregar el deterioro creciente que han experimentado estos territorios. Si bien este proceso es común para todo el espacio de secano de la Región de Coquimbo, se puede afirmar que es particularmente grave en el caso específico de los suelos ocupados por las Comunidades. La erosión que afecta a estos suelos no sólo se concentra en las pendientes más escarpadas, sino que se la encuentra distribuida por todo tipo de lugares. Se presenta por ejemplo en pendientes de moderadas a

fuertes, entre la mitad y el tercio inferior de la ladera. Esto se ve agravado en la medida que se practica la agricultura en pendientes de 70% y hasta de 90% de declive.

Además del negativo manejo del suelo debe señalarse la acción de devastación de la pradera producto de la sobre-explotación de la cubierta vegetal por la ganadería extensiva y la extracción masiva de leña para combustible doméstico. Prácticamente la leña representa más del 90% de la energía utilizada por las familias comuneras. Consecuentemente el uso energético de la biomasa de estos territorios reviste una gran importancia, por cuanto implica la desaparición de algunas especies autóctonas, la desprotección consiguiente del suelo y la necesidad de emplear cada vez más tiempo y energía humana para su obtención.

Las investigaciones realizadas para conocer la dinámica del proceso de desertificación han demostrado que este proceso es más acelerado y profundo en el sector de las Comunidades que en el resto de las tierras de secano de la Región. Así en 1977 se cuantificó en más de 55.000 las hás. degradadas por la explotación intensa a que habían sido sometidas que no habían recuperado su vegetación. Además de comprobarse la disminución significativa de especies y cubierta vegetal en todos los suelos comprometidos en el análisis. Un estudio posterior determinó que en terrenos de las Comunidades Agrícolas existen 200.000 hás. (la quinta parte del total) en grado extremo de desertificación (Ciprés Consts., 1995).

Este conjunto de sombríos aspectos determina la situación de extrema pobreza de los comuneros y del desmedro progresivo de su medio natural. Los comuneros están exigidos a extraer hasta el último recurso disponible a través de un sobretalajeo de la pradera, el incremento del ganado caprino y los repetidos cultivos de trigo en suelos con pendientes, erosionados y pobres. Se suma a lo anterior, las condiciones del ecosistema que no son favorables y en que las limitaciones hídricas (las precipitaciones fluctúan entre 50 y 250 mms.) se ven agravadas por ciclos prolongados de sequía (cada 2 o 3 años); todo lo cual determina una sobreutilización de los recursos y comprometen su capacidad de recuperación en los años favorables (González, 1992).

3. Metodología.

3.1. Descripción.

El presente Diseño Metodológico que se formuló en concordancia con el carácter exploratorio y piloto del

Estudio, y pretende combinar técnicas de investigación cuantitativas y cualitativas para dar cumplimiento a los objetivos planteados.

Decimos exploratorio porque al no existir investigaciones anteriores sobre las representaciones sociales, la percepción y las necesidades sentidas de la población rural de la IV Región de Chile sobre transporte, este estudio pretende inaugurar una línea de investigación sobre un tema complementamente inédito en la investigación científica. Y es piloto porque de acuerdo a una primera aproximación se quieren relevar los nudos de problemas fundamentales entre las necesidades de la población y las políticas y la gestión pública de transporte desde los agentes correspondientes (autoridades y el mercado).

Para cumplir con estas finalidades se diseñó una estrategia metodológica de técnicas mixtas (cuantitativas y cualitativas) que además permiten a través del contraste de la información que arrojan obtener índices de validez y de mayor confiabilidad en los datos obtenidos.

3.2. Instrumentos de Investigación:

Los instrumentos de investigación aplicados a las muestras utilizadas son los siguientes:

- **Encuesta de Percepción y Necesidades Sentidas de Transporte**, conformada por ítems contruidos de manera abierta y cerrada.

Se aplicaron 32 Cuestionarios a usuarios. De ellos 19 son varones y 13 son mujeres.

- **Entrevistas en Profundidad**, para conocer las percepciones y necesidades asociadas al tema del transporte. Se realizaron a usuarios, operadores de medios de transporte y a autoridades de nivel local y regional.

Se aplicaron en total 9 entrevistas: 4 a usuarios/as, 3 a operadores de medios y 2 a autoridades (1 regional y 1 local).

4. Análisis de

los resultados del cuestionario.

4.1. Comentarios.

En este apartado se refiere a los resultados de la aplicación del cuestionario. Para clarificar los gráficos, se explican los siguientes puntos:

(i) El total presentado en cada caso es el número de *persona-traslados* por mes, tomando en cuenta la frecuencia del traslado. Por ejemplo, un viaje que hace un encuestado tres veces al mes a Illapel sumará 3

traslados al total de Illapel, y otra persona que viaja a Santiago una vez al año sumará 0.1 al total correspondiente. Este último ejemplo explica la existencia de totales no integrales en algunos gráficos.

(ii) Los traslados descritos son *etapas* de viajes, es decir, si un traslado consiste en p.ej. una etapa de caminata seguida por otra en locomoción colectiva, las dos etapas se incluyen por separado. Por lo tanto aparecen resultados como viajes a pie entre los con destino Santiago, que no significa que la persona camina a Santiago sino que utiliza aquel medio en el transcurso del viaje.

(iii) Todos los viajes registrados en el modo "auto" se realizan en vehículo *alquilado*, ningún encuestado era propietario del vehículo.

(iv) Cada traslado puede tener más de un motivo, por lo cual el total de motivos puede ser mayor que el de los traslados.

(v) En la categoría "compras" de motivo de traslado, se refiere solamente a compras *domésticas*; compras de comercio se registraron en la categoría "trabajo".

(vi) La muestra de encuestados se consistió en 13 mujeres y 19 hombres, luego hay que tomar en cuenta esta diferencia en comparaciones entre los sexos. Las pruebas estadísticas utilizadas son capaces de funcionar con muestras de aquellos tamaños.

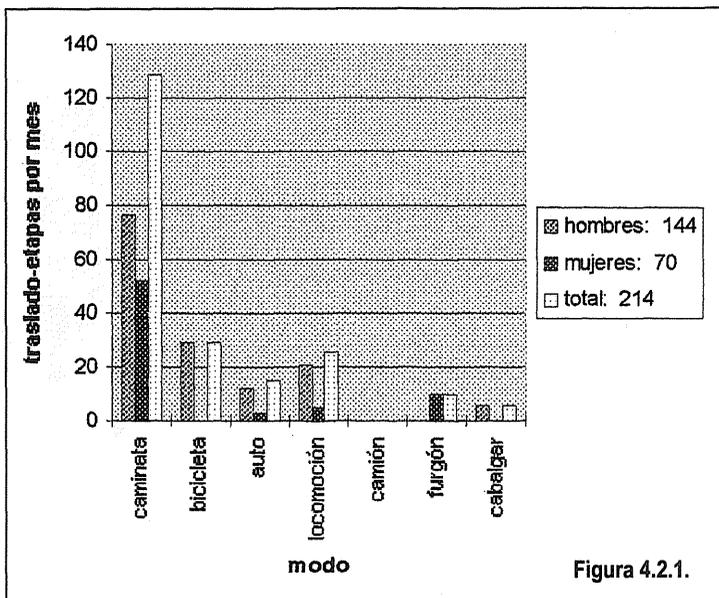


Figura 4.2.1.

4.2. Destinos endógenos.

En esta sección, se describen los traslados con destino *dentro* de la comuna de Canela.

(Ver Figura 4.2.1. Modos de transporte utilizados, traslados endógenos)

- Es destacable el hecho que al interior de las comunidades se camina recurrentemente.
- La bicicleta sólo está utilizado por los hombres, y el caballo prácticamente tiende a desaparecer como medio de transporte en esta zona.
- El uso de la locomoción colectiva es mínimo en los traslados intracomunitarios; esto se debe a la debilidad de la cobertura territorial.

(Ver Figura 4.2.2. Motivos de traslado, destinos endógenos)

(Ver Figura 4.2.2. Motivos de traslado, destinos endógenos)

• Se aprecia en este gráfico que hay una mayor cercanía y gradualidad entre los motivos de trabajo, compras y tramitaciones.

• En las primeras dos alternativas, los hombres realizan una mayor actividad.

• Las mujeres se trasladan más por motivos de

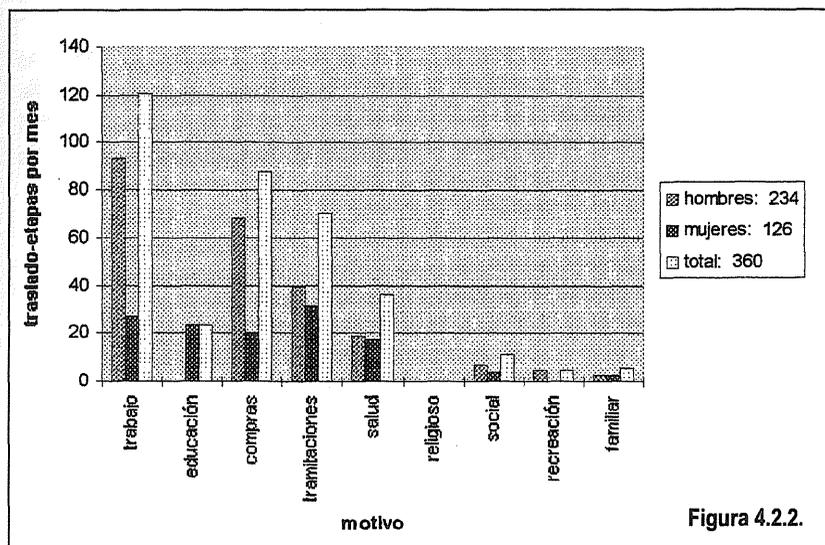


Figura 4.2.2.

educación ya que asisten más a reuniones de apoderados.

(Ver Figura 4.2.3. *Dificultad de traslado, destinos endógenos*)

- Es lógico que la evaluación de estos traslados como difícil (*resultado significativo, test de los signos*), al ser ellos principalmente viajes que se realizan caminando.

4.3. Destinos exógenos.

(Ver Figura 4.3.1. *Modos de transporte utilizados, traslados exógenos*)

- La mayor cantidad de viajes exógenos hacen los hombres, casi el doble de los de las mujeres.

- El modo principal es la locomoción colectiva *formalizada* - los otros son utilizados de manera combinada para acceder a ella.

(Ver Figura 4.3.2. *Motivos de traslado, destinos exógenos*)

- Este gráfico explica porque los hombres realizan un mayor número de viajes exógenos. Esto se debe a que se trasladan por motivos de trabajo - existe una migración estacionaria masculina.

- Es lógico que los tramitaciones sea el segundo motivo de traslados exógenos ya que una gran parte de los servicios se encuentran afuera de las comunidades.

- No así las compras, que se realizan en los centros

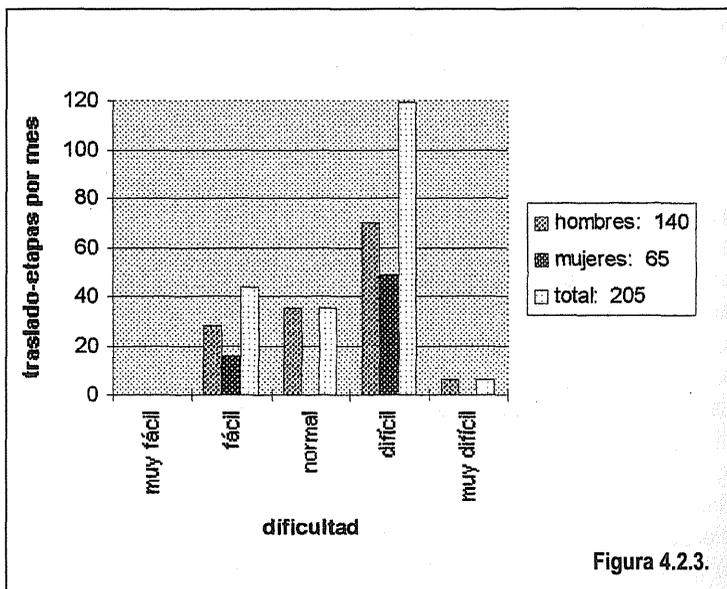


Figura 4.2.3.

suburbanos de las comunidades (Canela Baja, Canela Alta, Mincha, Huentelauquén - ver la Figura 4.2.2.).

- Los viajes por motivos familiares indican viajes hechos por los padres que visitan hijos que han emigrado permanentemente, principalmente a las zonas mineras del norte en busca de trabajo. Se encuentran entre los viajes no factibles que se registraron en la pregunta 3 del cuestionario otros 5 encuestados que desean viajar a aquellas zonas.

(Ver Figura 4.3.3. *Dificultad de traslado, destinos exógenos*)

- Aquí se nota que las alternativas fácil y difícil obtienen similares puntuaciones- la distribución tiende a un punto neutro.

- Las mujeres tienden a evaluar más positivamente estos traslados, y los hombres más neutralmente difícil (*resultado significativo, test de los signos*).

4.4. Características de los viajes más difíciles.

En esta sección, se presenta en forma resumida unos resultados de la parte 2 del cuestionario, en la cual se consultan datos de mayor profundidad sobre el traslado que cada encuestado

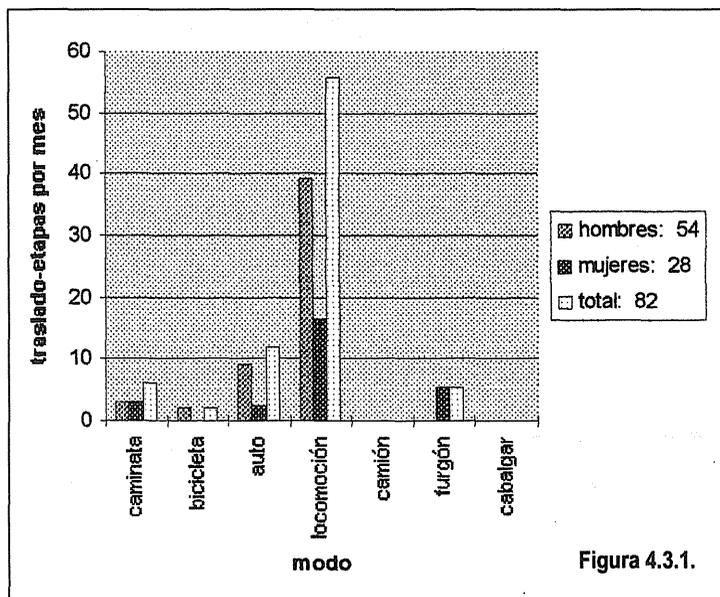


Figura 4.3.1.

considera el más difícil.

Los primeros tres gráficos muestran las respuestas dadas acerca de tres variables determinantes en la dificultad del traslado, distancia, tiempo y costo. (Aquí se refiere solamente al costo *monetario* percibido por el viajero; no se utiliza en este estudio el concepto de costo generalizado que suele usarse en condiciones urbanas, el que incluye además un factor de tiempo.) Posteriormente se muestran respuestas

sobre otro aspecto clave de la dificultad del viaje en esta zona rural, es decir, el estado del camino.

(Ver Figura 4.4.1a. *Opiniones expresadas sobre distancia del traslado más difícil*; Figura 4.4.1b. *Opiniones expresadas sobre demora del traslado más difícil* y Figura 4.4.1c. *Opiniones expresadas sobre costo del traslado más difícil*.)

- La semejanza de las distribuciones de las respuestas en los tres gráficos anteriores demuestra que no hay un claro motivo identificado como única causa de la dificultad de estos traslados.

- Como tendencia general, los hombres expresan opiniones más negativas sobre cada una de las tres características del viaje, la distancia el tiempo y el costo.

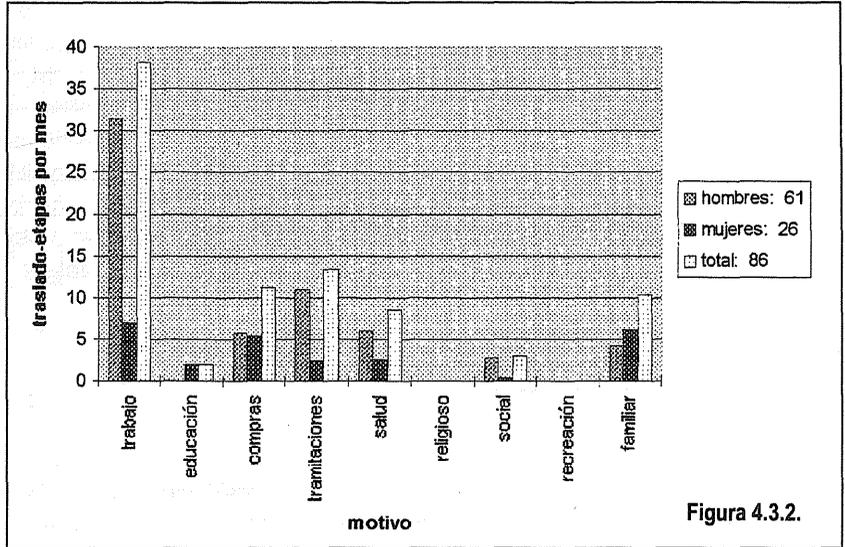


Figura 4.3.2.

4.5. Sacrificios percibidos, debidos a demora excesiva.

En la evaluación de inversiones en transporte, un aspecto importante es el beneficio de algún mejoramiento de la movillización. Este 'beneficio' en general se refiere a la disminución de la "resistencia" del viaje, por ejemplo, de la demora o del costo, y la ganancia económica u otra que implica esa disminución. En el cuestionario se pidió declarar si la demora del mismo traslado se consideraba excesiva o no. Al recibir la respuesta "excesiva" o "muy excesiva", se pidió a continuación especificar la pérdida sentida por la demora innecesaria. El próximo gráfico

presenta los resultados para los 13 encuestados que caen en esta categoría.

(Ver Figura 4.5.1. *Pérdidas percibidas como resultado de demora excesiva*)

- La percepción que por viajes difíciles se ha perdido tiempo que se le quita al trabajo y a la actividad económica nos indica que lo que se valora es el tiempo que se puede invertir en la actividad productiva. Esta evaluación de tiempo perdido es más característica de los hombres entrevistados

- Los hombres relacionan sus pérdidas de tiempo más con sus deberes (trabajo, tramitaciones) que las mujeres, quienes sienten más el sacrificio de tiempo personal o con

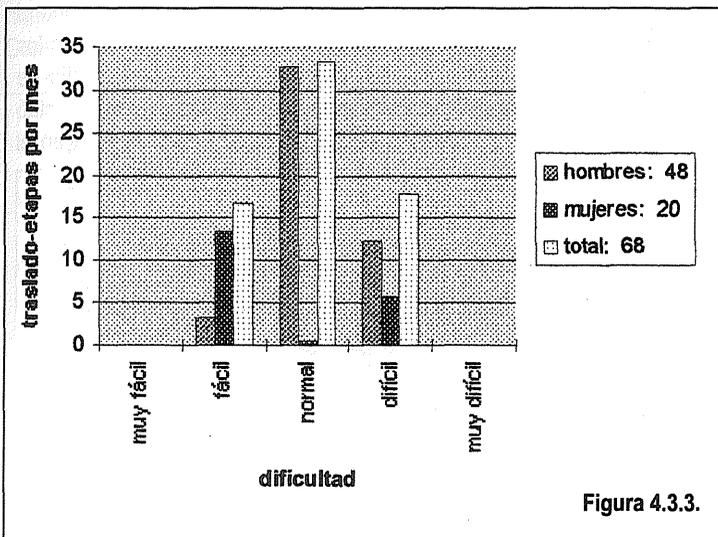


Figura 4.3.3.

familia.

4.6. Relación entre propósito y dificultad de viaje.

Como análisis complementario, se dividieron los traslados en los que tienen motivos de placer (social, recreación, religioso, visita a familiares) los realizados por deberes (trabajo, educación, salud, tramitaciones, compras) para poder examinar la correlación entre el propósito de viaje y la dificultad percibida.

(Ver Figura 4.6. Dificultad percibida de viajes de deber y placer.)

• Se nota que la dificultad media de los traslados para motivos placenteros se considera menor que la de los traslados por deberes (resultado significativo al nivel de confianza 99%, prueba para dos poblaciones con distintas varianzas).

5. Análisis de los resultados obtenidos de las entrevistas en profundidad.

A continuación se refieren los resultados y el análisis respectivo, de las entrevistas en profundidad realizadas a usuarios, dirigentes, empresarios y autoridades que utilizan y operan medios de transporte en las Comunidades Agrícolas de la Provincia del Choapa. Se han destacado y agrupado los resultados en unidades de significación en que se han integrado los discursos y respuestas de los entrevistados/as. Estas unidades de significación son las que metodológicamente se

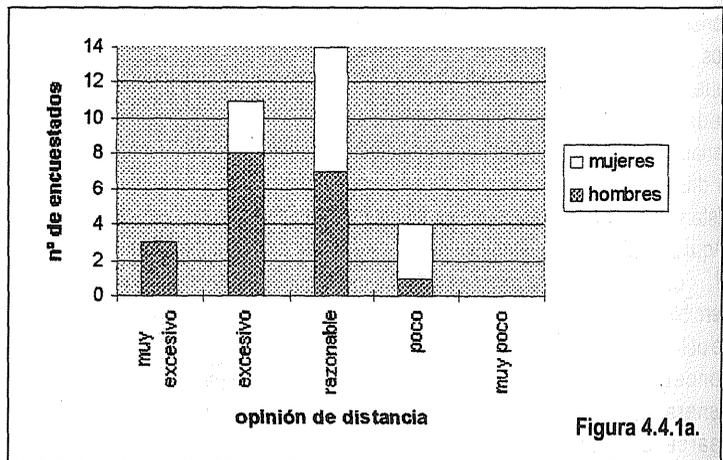


Figura 4.4.1a.

consideraron pertinentes para el Estudio. La redacción de estos resultados se realizó en línea de conclusión agregando las interpretaciones y análisis que correspondían a los discursos entregados por los miembros de nuestras muestras.

5.1. Historia del Transporte

Comunero.

Las comunidades Agrícolas de la Provincia del Choapa han estado en una situación de aislamiento y separación geográfica-cultural del resto del país de manera manifiesta. Las Comunidades Agrícolas que corresponden a una forma de organización jurídico-social que se remonta a épocas hispánicas, han tenido una interlocución con el Estado en la época republicana más bien débil y su peso político ha sido limitado por su situación de aislamiento y abandono.

El trazado de la línea del tren longitudinal que une el centro del país con la Zona Norte del país fué en los primeros cincuenta años de este siglo el medio de transporte y comunicación terrestre hasta que se efectuó el actual trazado de la Carretera Panamericana en el

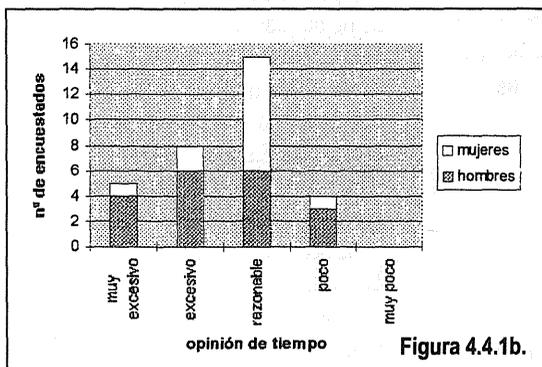


Figura 4.4.1b.

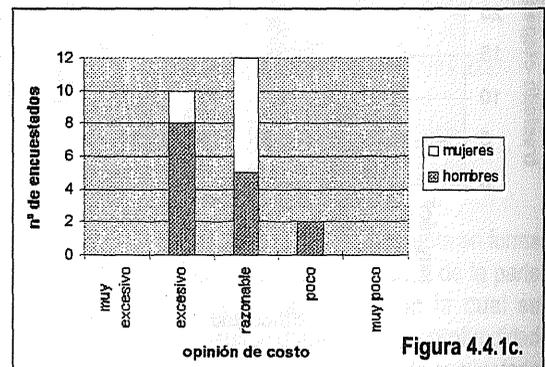


Figura 4.4.1c.

sector costero. "La carretera se construyó en los años cincuenta y desplazo al ferrocarril, en cuya construcción y trazado hubo amplia participación de mano de obra comunera". El transporte en el eje precordillerano venía desde tiempos prehispánicos y daba continuidad a la utilización de este sector en las comunicaciones entre el norte y las regiones del centro y sur del país. Con la construcción de la carretera se abandona este eje para realizarse el transporte en el nuevo eje costero.

Las Comunidades Agrícolas utilizaban a nivel transversal solo caminos troperos o huellas que eran frecuentadas exclusivamente por los lugareños. En los últimos años de la década del sesenta recién se viene a realizar la primera parte del trazado del camino que une la costa con la Cordillera de los Andes atravesando en un eje transversal un gran número de Comunidades. El primer vehículo que se vió de manera frecuente en las Comunidades fué a fines de los años cuarenta y era el vehículo del Correo que venía dos veces por semana a Canela Baja. "Si uno quería viajar en él tenía que reservar pasajes con semanas de anticipación". Este era el único medio de contacto y de traslado al exterior. Los traslados se realizaban a pie y en cabalgares. La gente a caballo viajaba a la capital de provincia y entre las comunidades y localidades interiores. La forma de dirigirse de un punto a otro en los espacios amplios de las Comunidades era caminando. "Se caminaba y se caminaba". Andaban las mujeres y los niños. Los hombres cuando tenían caballos cabalgaban. "En las Comunidades siempre se ha andado mucho. No habían

caminos eran huellas troperas o caminos de cabras que subían y bajaban los cerros". "Así para ir a Illapel uno se iba con noche y llegaba después de seis horas desde aquí de Canela a Illapel (capital de provincia), así uno tenía que ir a hacer las tramitaciones".

En el año 67 comenzó a hacerse el camino con el trabajo de los vecinos. A puro pulso, sin máquinas, pero con la ayuda del Estado que pagaba con alimentos parte de los trabajos realizados. "Así se hizo el camino a Illapel pasando por Matancilla. hubo que trabajar duro y todo se hizo con mano de obra comunera".

"Los problemas los teníamos para las emergencias, las enfermedades, para sacar a una enfermo desde estos cerros para llevarlo al hospital. A lomo de animal se llevaba a los enfermos amarrados al cabalgar. Las gaugas se tenían en la casa no más". "Las ambulancias llegan en la década del 80 y ahora prácticamente llegan a cualquier lugar porque son vehículos acondicionados para operar en estas zonas".

"Los cambios que tenemos hoy en día son muy grandes.

Hoy se viaja mucho más, hay comodidades, existen los recorridos, por ejemplo, este camino que va a Matancilla tenemos dos micros a la semana. Para salir hacia La Serena, los Vilos, Santiago hay buses cómodos, amplios y de precios razonables. Existe competencia. Lo que sigue siendo caro es el transporte en las Comunidades, ir y volver a Canela desde donde uno vive".

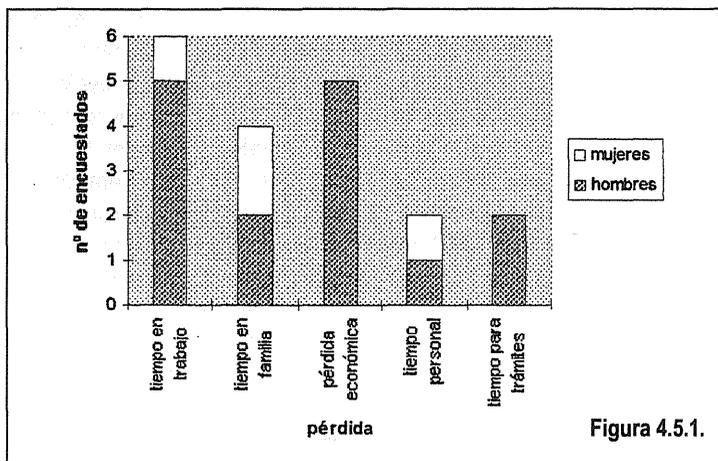


Figura 4.5.1.

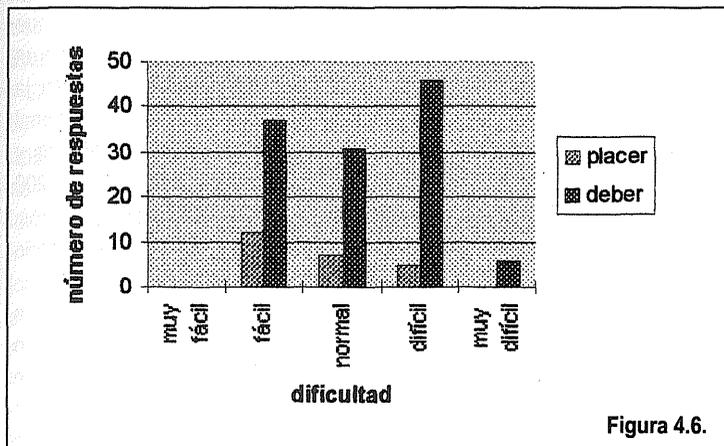


Figura 4.6.

5.2. Impacto de las Modernizaciones en las Comunidades Agrícolas.

Se señala de manera manifiesta los cambios y condiciones favorables acontecidas en la infraestructura de las Comunidades Agrícolas de la Región. La pavimentación del camino transversal que une la Carretera Panamericana (Norte 5, Arica - Puerto Montt) en el sector de Angostura de Gálvez con la localidad de Canela Baja es un signo con efecto demostrativo de alto impacto social. Se percibe, además, junto a esta medida, la posibilidad cierta de extender el camino pavimentado hasta Combarbalá en el mismo eje, lo cual se entiende no sólo como un "adelanto en sí", sino que además como una preocupación relevante por la suerte de las Comunidades y la posibilidad de revertir el abandono consuetudinario en que se han visto sumidas. Esta situación determina de manera manifiesta la percepción de los usuarios acerca de poder contar con otros cambios favorables. Por tanto, la pavimentación de este camino sobre el cual se construyó el liceo secundario de la localidad, anteriormente inexistente, más la entrada de vehículos de alquiler con los estándares urbanos tienen efectos que dinamizan la realidad del sector.

Además de los recorridos de empresas de transporte interurbano con condiciones de comodidad más favorables, se unen a las medidas tomadas por la Municipalidad elegida democráticamente en que existen servicios prácticamente gratuitos para trasladar los niños a los colegios y liceo locales, a su vez, los enfermos son llevados a sus controles médicos en servicio regular al Hospital urbano en La Serena por cuenta de la misma Municipalidad.

Estas medidas concretas y puntuales han generado cambios sustantivos en la percepción de los comuneros y sus familias, generándose circuitos de modernización que unen los centros urbanos y suburbanos de la región a los más pequeños enclaves de concentración de viviendas (que no constituyen aldeas), y por esta vía penetran los contenidos de la modernización y además por estos caminos circulan quienes aproximan los elementos de esta modernización que impacta el sistema comunitario.

La década de los noventa ha sido prodiga en situaciones de cambio desde el punto de vista de la modernización. Las situaciones de aislamiento se han revertido parcialmente lográndose hoy en día comunicaciones desde los centros sub-urbanos de las Comunidades hacia los centros urbanos de la provincia, la región y la capital

del país. Estos cambios se han visto reforzados e impulsados desde el advenimiento de los gobiernos democráticos que en su política de lucha contra la pobreza han privilegiado los esfuerzos en infraestructura y condiciones materiales para revertir esta situación, esperando que los actores sociales utilicen de manera funcional estos "contenidos del progreso" en el juego libre de quienes quieran y puedan operar iniciativas que reviertan la pobreza. Podríamos señalar que la modernización es polivalente y puede ser aprovechada por los diversos sectores que intervienen en las localidades y la región.

Se espera por tanto que la modernización efectuada en los caminos más frecuentados y que unen las diferentes comunidades permita revertir el aislamiento y generar progreso.

5.3. Formalización parcial de los Sistemas de Transporte.

Uno de los impactos apreciables directamente de los procesos de Modernización efectuados en las Comunidades se refiere a la formalización de los medios de transporte y de su funcionamiento en aquellos servicios que ponen en contacto a las Comunidades con el mundo exterior. Es reconocible que existe una Modernización parcial y sectorializada que ha permitido esta formalización que se expresa en la existencia de itinerarios precisos, de comodidades y estandarización del servicio interprovincial e interurbano. Seguridad y precios considerados "normales". Fiscalización por parte de las autoridades e institucionalización de las empresas que compiten por el pasajero.

Esta formalización se pone de manifiesto en la creación de una línea de "colectivos" que realizan el servicio entre Canela Alta y Angostura de Gálvez pudiendo llegar hasta la ciudad de Los Vilos. Esta línea de colectivos que cuenta con 8 autos se formó en octubre de 1997 de un grupo de taxistas de Canela Baja. Estimulados por la autoridad de transporte regional (Secretaría Regional Ministerial de Transporte) cambiaron sus vehículos y adquirieron autos de cilindradas de 1.800, 2.000 y 2.200 c.c. Todos son autos año 1997 y 1998. Fijaron paraderos, horarios de atención, tarifas y se rigen por lo determinado por las autoridades de transporte.

Es interesante destacar que el origen de estos transportistas es común a todos quienes ejercen el oficio en la localidad. Comenzaron como operadores de un furgón utilitario (japonés) de manera clandestina. Luego se hicieron taxistas de manera informal para ahora

constituir una línea de transporte formalizada en todos sus aspectos. Es destacable que esto ocurre una vez pavimentada totalmente la vía por donde operan. De igual modo es notoria su demanda en cuanto a que la autoridad reprima y elimine a los informales, es decir, a los furgoneros y taxistas clandestinos, condición que ellos tuvieron anteriormente, pero que ahora visualizan como una competencia desleal ya que ellos deben pagar impuestos y mantener las condiciones de operación exigidas legalmente. Además deben pagar las deudas generadas en la adquisición de los nuevos vehículos. Los furgones y taxis clandestinos son más baratos para el usuario y realizan servicios que incluyen sectores comunitarios con caminos en mal estado.

De igual modo nos encontramos con la empresa familiar de los Cortés (Combarbalá-Canela). Empresa de transporte de pasajeros que parte en 1976 con tres máquinas de segunda mano realizando servicios hacia sectores internos de la Comunidad de Canela Baja. Hoy en día cuenta con 14 máquinas y ha comprado una empresa formal que hacía el servicio hacia Santiago. Su crecimiento y capitalización se debe a diversos factores, uno de ellos importantísimo es su formalización como empresa de transporte.

La formalización es evidente operando con criterios de orientación de mercado, lo que les permitió "hacer competencia hasta reventar a otra línea tradicional para luego pasar a comprarla".

Están pensando comprar un camión y tener servicio de carga específico. De igual modo estudian asociarse a una empresa mayor de transporte (Lasval) para cubrir otras rutas de la Región hacia Santiago. De igual modo han decidido no operar con prestadores externos que les den servicios bajo su nombre, las experiencias fueron negativas.

Actualmente existen dos empresas más que realizan el servicio hacia afuera de las comunidades. Son la Empresa Dinos (con dos máquinas) que viajan a Santiago y La Portaña que viaja a Valparaíso.

En los casos relatados por los entrevistados es destacable el paso gradualizado hacia la formalización de los medios de transporte con un origen "endógeno en las comunidades". Experiencias que surgen desde la informalidad se institucionalizan rápidamente y han logrado operar con estándares exigidos por las instancias de fiscalización cuando va orientada hacia el exterior del sistema comunitario. Este proceso se ve acentuado en los últimos 6 años debido a los impactos de los atributos de la modernización. Esta formalización se expande y determina al sector exógeno del transporte de las

Comunidades, es decir, a los servicios que relacionan las Comunidades con los centros urbanos o sub-urbanos funcionales. Es aquí donde las mejoras en infraestructura se ven favorecidas y los operadores actúan de manera coherente formalizando su atención y servicio.

Un aspecto que es relatado recurrentemente por los usuarios es que los precios de este transporte es adecuado, normal o justo. Elemento de la formalización que es percibido lógicamente de manera positiva por los usuarios. "Ahora estamos bien comunicados y tenemos transporte bueno y seguro hacia afuera, el problema lo tenemos a nivel local, que por ejemplo es caro".

Diferente, por tanto, es el caso del transporte en los circuitos internos de las comunidades donde las relaciones usuario-operador continúa realizándose de manera discrecional con los tenedores de vehículos de arriendo (autos y furgones). En los sectores más aislados "entre los cerros de las comunidades la gente sigue movilizándose como siempre, a pie, y debe caminar mucho hasta salir al camino donde tomar la micro". Aquí los precios de los vehículos de alquiler son evaluados como caros y se explica que cobren así por el mal estado de los caminos. El "transporte endógeno" es deficiente y continúa al margen de la formalización sin contar con los encantos de la modernización que se mantiene restringida a los otros circuitos, los externos y que se desarrollan en torno a los centros sub-urbanos de la zona.

5.4. Medidas Endógenas de

Transporte.

Las medidas de transporte en los espacios propios comunitarios y no atendidos por locomoción colectiva son generados y gestionados de manera directa por los comuneros y sus familias. Una realidad referida de manera recurrente indica que cada comunero que ha podido comprar un pequeño furgón utilitario, camioneta o auto, todos de segunda o tercera mano, no sólo lo utilizan en sus propias necesidades de transporte; cada uno de ellos está dispuesto de manera inmediata a realizar un servicio a sus vecinos o a quien lo requiera y cobrar por ello. Cada comunero con un vehículo se transforma en transportista ante la necesidad y requerimiento que se le realice. El vehículo como bien económico diferenciador se utiliza prontamente para generar ingresos.

De igual modo se utilizan las capacidades propias para cumplimentar las necesidades de transporte. Un aspecto donde la "autogestión comunitaria" es evidente se refiere a la reparación y mantención de los caminos internos en

las Comunidades. Esto se hace manifiesto en el invierno cuando las lluvias cortan y erosionan los caminos, sobre todo en las pasadas de quebradas y canales. El trabajo comunitario es el único medio de solución para efectuar estas reparaciones o debe complementarse con la máquina del Servicio de Viabilidad que empareja el camino a Illapel cuando su deterioro es demasiado grande. Una tarea recurrente de los dirigentes comunitarios es justamente solicitar e insistir el envío de la máquina para volver a dejar en condiciones el camino. Este aspecto puede constituirse en importante aspecto de la gestión del dirigente.

Aunque esté en retirada el uso de los cabalgares (caballos y mulas) para transportarse es necesario señalar que se utilizan de manera recurrente cuando no se cuenta con otro medio que pueda ser utilizado. Sobre todo en el caso de la carga que se realiza en los mulares al no contarse con vehículo motorizado o al no poder pagarse este servicio.

La Autogestión en transporte es evidente cuando nos alejamos de los caminos que conectan los centros sub-urbanos. Las comunidades realizan sus propias estrategias a partir de los recursos propios en las zonas aisladas y no atendidas por los transportistas permanentes u ocasionales. Encontramos zonas desatendidas en las comunidades de Canela Alta, Canela Baja y Canelilla, sectores como Los Rulos, Linares, El Colihue, La Parrita, entre otros.

En el caso de un operador de transporte (Don Samuel González) ubicado en el centro de las Comunidades del Choapa en Matancilla, a la vera del camino transversal que une Canela Baja con Mincha Norte e Illapel, realiza el servicio desde este sector para Illapel y también para Canela Baja. Sus orígenes de transportista viene desde cuando abandona la actividad de agricultor y criancero para pasar luego a trabajar fuera de las Comunidades y posteriormente volver para con un socio operar un camión llevando animales para las ferias y trayendo productos de almacén. Posteriormente al separarse de su socio, que además es un familiar (cuñado suyo) trabaja con un camión aprendiendo a conducir a los cincuenta años. "Estuve 10 años con camiones". Posteriormente compra una micro usada (GMC) "y la puse a trabajar a Las Tasa, Agua Fría e Illapel".

En este caso es evidente que la diferenciación y la acumulación económica permitió a este comerciante ampliarse al transporte. Su servicio es vital para las comunidades que atiende y esta solución endógena de transporte no cuenta con apoyos externos para formalizarse. La diferenciación económica que permite

una reproducción asimétrica en relación a sus vecinos es funcional a las necesidades de la Comunidad, al entregar un servicio que de otra manera no existiría. La operación actual de este transportista está en el piso y techo de sus posibilidades, porque no puede extender sus servicios a lo que ya tiene. No hay otros márgenes que conquistar y debe operar en la realidad restringida de una población escasa. Esta funcionalidad se expresa además en la mantención del único almacén de la zona que es de su propiedad, lo cual refuerza la deferenciación pero entregando el servicio de crédito en alimentos (vender fiado) cuando no hay dinero en las comunidades. "Nosotros vivimos de ellos y ellos de nosotros". La micro que el opera además de las camionetas cumplen una función necesaria y refuerza esta situación de dependencia mutua.

En relación con la "autogestión comunitaria" para contar con locomoción habitual se refieren las acciones y cartas enviadas por los dirigentes y las juntas de vecinos comuneras solicitando directamente el servicio de línea a operadores de buses. Se realiza la gestión pidiendo la instalación del servicio de manera directa, sin intermediarios estatales. En el caso de Comunidades de Limarí (fuera de la Provincia de Choapa) estas gestiones han sido exitosas.

Las necesidades de transporte se agudizan y las soluciones se ven superadas en los días que masivamente se realizan desde todos los sectores "bajadas al pueblo". Esto es para las elecciones y el Día de Difuntos el 1º de noviembre, en que colapsan los medios y la gente debe caminar bastantes kms.

Una situación específica que en un primer momento parece extraña se refiere a la no utilización de manera extendida de la bicicleta. Esta sólo es utilizada por jóvenes varones y no en todos los casos que podría ser esperable. Las razones en primer lugar se refieren a la conformación sinuosa del terreno, a los lomajes y las cuestas, que hacen dificultoso emplear este medio de transporte de manera extendida.

5.5. Accidentalidad Mínima.

Un aspecto que impresiona de las entrevistas efectuadas tanto a autoridades como a usuarios es la prácticamente inexistencia de accidentalidad en los servicios de transporte operados por comuneros o lugareños. Existe coincidencia en las opiniones que la condición de lugareño, es decir, ser conocedor de los caminos interiores permite contar con seguridad en la conducción por estos caminos que deben ser considerados como dificultosos. "Aquí la gente conoce cada curva, pendiente,

hoy del camino, eso hace que la accidentalidad sea mínima". El problema son las personas foráneas que ocupan estos caminos que por no estar en buen estado y por el desconocimiento de ellos la conducción se vuelve muy peligrosa. Lo informado en la entrevista del policía pone de manifiesto que los accidentes más frecuentes son las caídas de personas de la plataforma trasera de las camionetas, por imprudencia o por estado de intemperancia.

Las estadísticas señalan que las muertes por accidentes, por las razones ante apuntadas no superan las tres muertes al año.

5.6. Ausencia de una Política

Estratégica de Transporte Rural.

No se visualiza por los entrevistados de la Comuna una verdadera política de transporte para la zona que abarca el tema en forma integrada. Se aprecian medidas puntuales que si bien son consideradas como positivas no traducen una política con planteamientos estratégicos coherentes. Estas medidas son consideradas como acciones paleativas más que como condiciones que fomenten significativamente las inversiones de otros agentes permitiendo la llegada de capital y empresarios para hacerse cargo del transporte en aquellas zonas donde no existe cobertura.

Entre las medidas de infraestructura se aprecian diversas formas de mejoramiento vial:

(i) *Pavimentación de caminos primarios.* El medio principal para la realización de este tipo de obra es la utilización de fondos nacionales del Ministerio de Obras Públicas (MOP), asignados mediante un *ranking* de prioridades a nivel nacional, con la condición de un kilometraje mínimo por región de unos 10-12 km. al año.

(ii) *Mejoramiento de caminos secundarios.* Un camino secundario se entiende como un camino *intracomunal*, que no une centros urbanos, sino que sirve poblados menores o zonas más apartadas, y que tiene importancia solamente *local*.

(iii) *Proyectos puntuales.* Existen otros fondos enfocados en ciertas situaciones más localizadas, por ejemplo el mejoramiento de una curva peligrosa, o la protección de un puente vulnerable a desbordes de un río adyacente (un problema recurrente en la zona de Canela).

Las modernizaciones realizadas como la pavimentación del camino transversal principal, la mantención del camino Canela Baja - Illapel no traen cotejadas acciones potenciadoras de otras medidas para optimizar los servicios en los sectores internos de las Comunidades

donde el transporte es difícil, caro y esporádico.

Las medidas desde el Estado han significado apoyo a la actividad de transporte hacia fuera de las localidades. Esto ha impactado positivamente sobre el aislamiento de las Comunidades de esta Provincia, pero estas inversiones estatales se corresponden con una política nacional de modernización en infraestructura y no específicamente con acciones coherentes del sector transporte. Esto queda corroborado al corresponderle al Ministerio de Obras Públicas y no al Ministerio de Transporte realizar las acciones modernizadoras.

La ausencia de una política concreta de transporte por parte del Estado se hace evidente en su necesidad en los sectores internos de las comunidades por las dificultades que deben enfrentar los comuneros en sus traslados habituales y cotidianos.

Aunque también es necesario interpretar que lo que actualmente hace el Estado es una política en sí, es decir, la Política de Transporte es no tenerla, por tanto realiza inversiones estratégicas para que otros actores en un juego absolutamente liberal asuman servicios y acciones que completen y cierren la modernización, quedando los sectores excluidos para otras etapas del proceso.

5.7. Jerarquización de las Demandas de las Comunidades.

En las demandas de las comunidades agrícolas las reivindicaciones en el capítulo transporte no son consideradas prioritarias en una primera matriz de problemas y reivindicaciones que refieren la necesidad de superar la pobreza y la extrema pobreza a partir de lo considerado como sus determinantes. Estas son las demandas referidas al agua, al riego -que ocupa el primer lugar de interés-, inversión que permitiría asegurar el aprovechamiento de las aguas del Río Choapa y con ellas poner bajo riego más de 10.000 nuevas hectáreas. Se percibe esta inversión como fundamental para revertir significativamente esta condición de pobreza.

Luego la demanda urgente es por trabajo-empleo en las Comunidades, es decir, por trabajos que no fuercen a emigrar a los hombres y jóvenes como acontece ahora y permanentemente ante las largas temporadas de sequía. Un tercer aspecto se refiere al apoyo en las actividades agrícolas en el eje crédito-producción-comercialización, lo que significa consistencia entre la asistencia técnica demandada con el acceso a créditos blandos.

La demanda de los comuneros sobre el tema transporte por tanto, no ocupa la primera prioridad en esta situación de pobreza drástica que les aqueja. Los comuneros

además la asocian justamente a las soluciones relacionadas con el empleo. Se dice que el Estado debiera impulsar obras públicas para el progreso de las Comunidades que permita contar con la mano de obra de los comuneros, empleándolos en las faenas de arreglo de los caminos, realizando mejoras en las pasadas de las quebradas, en el entubamiento de canales, entre otros.

Las situaciones referidas al transporte son necesidades urgentes en invierno cuando los caminos gredosos se vuelven intransitables por las lluvias y el arrastre de material en las quebradas corta los caminos. Esta situación pone de relieve que ante situaciones de urgencia en salud no se cuenta con caminos accesibles y debiera ser atendida por el estado. De igual modo entre los más desfavorecidos por la situación restrictiva de los caminos y el aislamiento en el interior de las comunidades son las personas ancianas, las cuales al tener que trasladarse deben caminar kms. para realizar sus trámites y/o visitar el médico. No obstante los viejos de las comunidades no son una prioridad específica en la situación estructural planteada en las demandas de las Comunidades Agrícolas de la IV Región.

5.8. Género y Transporte Rural.

Un aspecto diferenciador, desde el punto de vista de las variables de género, está determinado por lo relatado en las entrevistas sobre las situaciones distintivas entre varones y mujeres en las Comunidades. Las mujeres caminan y sufren en los traslados más que los varones, ellas contratan significativamente menos los vehículos de arriendo que los varones por tener un menor manejo del dinero familiar. Las mujeres no usan bicicletas y caballos. Ambos pertenecen al ámbito masculino. Esta situación se vuelve más dramática y diferenciadora al constatar los roles que desempeñan las mujeres al corresponderles a ellas trasladarse con los niños enfermos a las postas rurales y al hospital en Canela Baja. Esto significa caminar cargando en brazos a los niños y lactantes cuando van a estos centros de salud. La situación es claramente discriminatoria hacia las mujeres que son las que más andan en los caminos comunitarios, y a la cuales por tanto, su estado de deterioro afecta de manera más determinante.

Sobre el no uso de la bicicleta por parte de las mujeres encontramos explicación al considerársela culturalmente un elemento más masculino en el mismo eje de significación del caballo, el cual, es un medio utilizado casi exclusivamente por hombres. La interpretación por tanto refiere una línea de continuidad cultural en el significado

de los usos entre el caballo y la bicicleta.

6. Conclusiones.

6.1. La ausencia del tema del transporte rural como objeto de estudio o investigación.

Nuestra revisión bibliográfica y de antecedentes académicos nos demostraron la precariedad del tema del transporte rural como realidad de estudio. No hay investigación académica. Los estudios realizados, como evaluación de proyectos, son parciales y restringidos, como por ejemplo, las mediciones de flujo vehicular para tomar decisiones sobre inversiones en caminos y carreteras.

Estas ausencias de investigación y de bibliografía reflejan fundamentalmente una escasa visualización del tema y de su importancia y pertinencia para la planificación de las intervenciones y para los procesos de toma de decisiones en el mundo rural.

6.2. Carácter exploratorio y

fundante del presente Estudio.

Ante la ausencia de otros referentes o esfuerzos de investigación sobre la materia este Estudio se convierte en el primer intento investigativo que combina aspectos teóricos y metodológicos en la realidad del Transporte Rural en Chile.

Creemos que se eligió adecuadamente la Región y las localidades en que se realizó el Estudio, por su carácter eminentemente rural, por constituirse en un espacio en transición por el impacto de las modernizaciones y por estar la zona acotada culturalmente con un carácter propio ya que las comunidades agrícolas allí instaladas tienen su propia forma de organización social.

Aquí en el Valle del Choapa estas Comunidades constituyen bolsones de extrema pobreza en el país. Todas estas razones precisan el cumplimiento de los objetivos al realizarse una descripción y sistematización de la realidad del transporte rural en la zona.

6.3. Impacto de las modernizaciones en las localidades.

Los últimos veinte años han estado marcados por un fuerte impulso modernizador que de manera variable y con alcances limitados han impactado incluso en las

localidades más alejadas de los centros urbanos, y el mundo rural se ha visto intervenido de manera notoria. Esta situación la constatamos también en nuestra área de Estudio ya que son notorios los "fetiches de la modernización" en un espacio rural marcado por otras señas de identidad. Esta situación es tangible en las localidades suburbanas que nuclea las zonas eminentemente rurales, y así sucede con Canela Baja y Canela Alta.

Precisamos estos aspectos porque afectan e impactan a los sistemas de transporte y a los elementos que constituyen aportes para un proceso de cambios en esta materia. Es así que encontramos una modernización embrionaria y parcial en el sector de transporte de nuestra área de estudios, que se ha efectuado de manera indirecta y no por una planificación específica que comprendiera a este rubro. Describimos este proceso como una transición modernizadora por efectos sinérgicos.

6.4. Tendencia a la formalización de los sistemas de transporte.

Aquellos sistemas de transporte que están orientados de manera exógena, es decir hacia afuera de las Comunidades, a los centros urbanos, tienden a homologarse con la oferta de servicios existentes en otras zonas del país.

Estos servicios de transporte cuyo origen está en las mismas Comunidades han tenido en los últimos quince años una fuerte tendencia a su formalización empresarial. Los sistemas de transporte que operan propiamente en los espacios y circuitos rurales, es decir, los sistemas endógenos tienden a mantener su carácter de informalidad, y se definen básicamente por una interacción primaria entre quien oferta y quien demanda el servicio.

6.5. Soluciones de transporte endógenos.

Ante la inexistencia de sistemas formales en los espacios más apartados en las zonas rurales, es más determinante el uso de sistemas de transporte tradicional: cabalgares y la caminata. Incluso en estos lugares más alejados se deben mover las personas de manera más tradicional hasta los cruces de caminos secundarios donde acceden a los sistemas de transporte formalizados.

Caminar sigue siendo una práctica habitual de estos habitantes rurales debido a la dispersión de las viviendas

en el espacio rural. Un factor que también gravita es el del dinero para ocupar un medio de transporte de alquiler. Una situación importante en gran parte de los hogares comuneros es la presencia de algún vehículo de segundo mano que ha sido adquirido por la familia, el cual pasa a ser un medio de transporte que puede ser utilizado por sus vecinos pagando el servicio. Esta relación es de mutua conveniencia y cada propietario de vehículo (auto pequeño, furgón o camioneta) está dispuesto a convertirse en el acto en transportista cuando así le sea solicitado. Podríamos llamar que esta práctica se convierte en una solución endógena del transporte rural de estas comunidades.

6.6. Transporte rural y género.

Se aprecian de manera nítida diferencias marcadas en las prácticas culturales de uso de los sistemas de transporte entre varones y mujeres. Es así que constatamos que la caminata es utilizada por ciertos propósitos con mayor frecuencia por las mujeres, los cuales incluyen atender los traslados a las localidades suburbanas por razones de salud de los hijos, reuniones de apoderados en los colegios, y tramitaciones diversas. En nuestra interpretación el hecho que las mujeres manejan menos dinero que los varones limita sus posibilidades de utilizar vehículos de alquiler.

Una situación de alta notoriedad encontramos en la no utilización de la bicicleta por las mujeres. Este hecho estaría determinado por la asociación en línea de continuidad cultural, de la bicicleta a la imagen del caballo, el cual es un elemento netamente masculino y no utilizado por las mujeres rurales.

Un aspecto determinante, desde una mirada de género, lo entrega el hecho que las mujeres deben caminar muchas veces con sus niños pequeños en procura de atención médica, lo que implica un doble esfuerzo por el trasladarse caminando y teniendo que cargar en sus brazos a sus hijos.

6.7. Necesidades sentidas de transporte.

En la misma clave de una conclusión anterior, acerca del impacto de las modernizaciones, podemos apreciar que la profundidad de las necesidades sentidas y demandas en materias de transporte se circunscriben de manera muy limitada y precisa: mantención y reparación de los caminos secundarios, pavimentación del siguiente tramo del camino transversal que une la Carretera Panamericana con la cordillera, es decir Canela

Alta con Combarbalá, y control en el tarifado de los vehículos de alquiler informales.

Estos elementos pueden aparecer insuficientes de acuerdo a una realidad que comparativamente con el resto del país manifiesta falencias estructurales; no obstante son los contenidos que aparecen recurrentemente mencionados por los miembros de nuestras muestras. En este sentido quisiéramos apuntar a una reflexión que nos parece pertinente para la interpretación de estos datos.

La apreciación y los significados correspondientes a las necesidades sentidas que las personas del medio rural declaran no se corresponden directamente con los contenidos que tiene el concepto de 'necesidad' en las personas pertenecientes al mundo urbano, donde existe cierta confusión con el de 'demanda'. Queremos decir que la apreciación y valoración del esfuerzo, del tiempo, de las distancias, del desgaste físico, se determinan en construcciones cognitivas específicas que alcanzan sentido en su mundo sub-cultural pertinente.

Esta diferenciación cognitiva entre el mundo rural y urbano nos parece que debiera ser considerada en todo su significado en la utilización de conceptos que debieran ser adaptados al ser incluidos en estudios de transporte rural.

6.8 Ausencia de una política

integrada de transporte rural.

Hemos constatado que en la región del país donde realizamos el estudio no existe una estrategia dirigida específicamente al transporte rural, situación que al parecer es generalizada para el resto del país.

Volvemos al tema de la modernización como un conjunto de acciones matrices que buscan que de manera concatenada surjan efectos producidos por el libre arbitrio de los actores. Es así que una línea matriz la constituye la pavimentación del camino troncal que cruce de cordillera al mar la gran parte de las comunidades del Valle del Choapa. La suposición encerrada en esta acción es que este mejoramiento sustancial traerá a empresarios y operadores de transporte para cumplimentar servicios que utilizarán el asfalto que el estado le suministra.

En esta situación se aprecia el "efecto domino" por el cual llegaría el progreso a las Comunidades. El transporte rural por lo tanto se convierte en una variable pasiva que no es tratada de manera directa y coherente.

6.9. Percepciones de la dificultad del traslado.

En la evaluación de la dificultad de los viajes, se manifiesta una marcada tendencia de calificarlos como difíciles. Principalmente, esto se debe a que la mayoría los traslados dentro de la comuna se considera dificultosa. En parte, aquella percepción tiene que ver con la canalización de la modernización señalada en la conclusión 6.3., pues esta facilita más los viajes endógenos. Además interviene otros factores, como la necesidad de realizar muchos de estos traslados a pie o en bicicleta, y su carácter rutinario.

En el tema de género, no hay gran diferencia entre los sexos en la dificultad percibida de los traslados. Sin embargo, se repite en muchos casos el fenómeno de que la mujer exprese opiniones más extremas, mientras el hombre manifiesta un punto de vista más neutro.

Cabe destacar también la correlación entre el motivo por el traslado y su dificultad - el viaje realizado por deber resulta más difícil que el que se hace por placer.

6.10. Percepciones de pérdidas

sufridas por el viaje.

En general, los factores que influyen en la evaluación de un traslado como difícil demuestran poca divergencia entre la distancia, el tiempo y le costo. Las distribuciones de las evaluaciones de cada uno tienen todas la misma tendencia, es decir, hacia el lado de 'excesivo', y es así más para los hombres que para las mujeres.

Los sacrificios percibidos por la pérdida de tiempo revelan puntos de interés. Las pérdidas más sentidas por los hombres eran principalmente las que tienen relación con actividades formales (tiempo en trabajo / tramitaciones, pérdidas económicas), mientras las mujeres percibían más la pérdida de tiempo en familia o tiempo personal.

Es lógico, que el tiempo invertido en las actividades productivas se valore con preponderancia, dado que la precariedad económica de los entrevistados tiene como consecuencia exigencias de trabajo que entran en conflicto con la importante inversión de tiempo necesario para los traslados en la zona. Este aspecto define significativamente la cotidianidad de los comuneros y comuneras de la Provincia de Choapa. En el diseño de los programas de superación de la pobreza para este sector, el factor aludido no debiera invisibilizarse, asumiéndose de manera explícita como una variable que puede permitir "apropiarse de su tiempo" a los habitantes

de las Comunidades.

Bibliografía

CIPRES Consultores,
"Diagnóstico Socio-cultural de las Comunidades Agrícolas de la Provincia de Choapa. IV Región" Ministerio de Bienes Nacionales, 1995. Santiago.
González, Sergio,
"Las Comunidades Agrícolas de la IV Región". Corporación JUNDEP. 1992. Santiago.
González, S. y Smith, M.,
"Estudio de las Necesidades y Percepciones de Transporte Rural en la IV Región de Chile". Ponencia para la Reunión Regional Sobre Transporte Rural de América Latina, Puno, Perú, 22-24/9/98.
Internacional Forum for Rural Transport and Development,

Noticias del Foro, vol. 5, nº 4, marzo 1998.

Ministerio de Agricultura,

"Las Comunas Rurales en Situación de Pobreza." 1995. Santiago.

Sieber, N.,

"An Annotated Bibliography on Rural Transport". IFRTD, Londres, 1997.

Smith, M. y González, S.,

"Evaluación de Caminos Rurales: Hacia un Enfoque Orientado al usuario". Actas del IV Congreso ProVial Chile '99. (en prensa) Santiago.

Zuñiga, E.,

"Juventud, Pobreza y Mercado Laboral en la Región de Coquimbo. Estudios de Casos Rurales y Urbanos." Fundación Friedrich-Naumann, La Serena, 1997.

Una Agenda para la Investigación de las Nuevas Realidades Rurales en Chile

Roberto Hernández Aracena*

El proceso de globalización de las economías nacionales que se inició a comienzos de la década del 70 provocó un reordenamiento de los sistemas económicos, orientado hacia la construcción de un nuevo orden económico mundial. Sus efectos se extendieron a todos los ámbitos de la vida política, económica y social de los países. El impacto de la globalización sobre los sistemas agroalimentarios, y en particular sobre la agricultura, ha provocado profundas transformaciones que se extendieron hacia los diversos espacios rurales y la vida social de sus poblaciones. Entre muchos de los cambios generales ocurridos, se destacan la fuerte integración vertical a nivel mundial de los sistemas de producción, distribución, comercialización y consumo de productos agrícolas, y la transnacionalización de los circuitos mercantiles (Llambí, 1995 a).

La crisis de las economías de los países de América Latina manifestada por la imposibilidad de pagar la deuda

externa en la década del 80, obligó a los gobiernos de la región a aplicar políticas macroeconómicas de ajustes estructurales impuestas por los organismos multilaterales (FMI, BM y OMC), las que se inscriben en el marco del modelo neoliberal dominante en los círculos académicos y políticos de los países latinoamericanos. Chile fue el primer país latinoamericano que implementó este modelo económico y por lo tanto, será el primero que observará sus efectos en mayor profundidad y complejidad. Por lo tanto, las políticas agrícolas del gobierno chileno se ajustaron al neoliberalismo, orientándose hacia la conformación de un Estado con un débil papel en la promoción y fomento del desarrollo agrícola, dejando a esta actividad económica primaria que se mueva en el contexto de la dinámica de mercados agrícolas nacionales integrados a los sistemas agroalimentarios mundiales, con una presencia dominante de nuevos agentes económicos nacionales y extranjeros y con

*Universidad de Chile