



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE CIENCIAS FÍSICAS Y MATEMÁTICAS
DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA CIVIL

**ENTENDIENDO LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD Y ACCESO DE
COMUNIDADES MAPUCHE**

MEMORIA PARA OPTAR AL TÍTULO DE INGENIERO CIVIL

FRANCISCA TERESA ALARCÓN FERNÁNDEZ

PROFESOR GUÍA:
MARCELA MUNIZAGA MUÑOZ

MIEMBROS DE LA COMISIÓN:
AGUSTÍN CAMPOS CANESSA
DORIS SÁEZ HUEICHAPAN

Este trabajo ha sido financiado por:
Programa Pueblos Indígenas DDG-FCFM

SANTIAGO DE CHILE
2022

RESUMEN DE LA MEMORIA PARA OPTAR
AL TÍTULO DE INGENIERO CIVIL
POR: FRANCISCA TERESA ALARCÓN FERNÁNDEZ
FECHA: 2022
PROF. GUÍA: MARCELA MUNIZAGA MUÑOZ

ENTENDIENDO LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD Y ACCESO DE COMUNIDADES MAPUCHE

El reconocimiento de las diferencias con los pueblos originarios mediante tratados internacionales adoptados por el país motivó el desarrollo de medidas administrativas y legislativas que buscan fomentar su desarrollo bajo sus propios principios con el fin de mantener y fortalecer su cultura. En este contexto, surgen planes y programas que influyen en la movilidad, accesibilidad e inclusión social de las comunidades indígenas rurales. Nueva Imperial se destaca por una alta concentración de población indígena que alcanza el 80,1% en las zonas rurales donde existen más de 200 comunidades mapuche. Además, la comuna se caracteriza por altos niveles de pobreza multidimensional que incluye variables de entorno y redes, y su red vial rural corresponde principalmente a caminos no pavimentados.

En esta memoria se estudia la movilidad y accesibilidad de las comunidades mapuche en la comuna de Nueva Imperial y el impacto de las medidas implementadas desde la perspectiva de sus beneficiarios. Se realizan entrevistas semi-estructuradas a través de llamadas telefónicas a once representantes de distintas comunidades y durante una visita a terreno se encuestan los hogares de una comunidad en específico para contrastar resultados. Previamente, se identifican las medidas implementadas entre las que se destacan el programa de caminos en comunidades indígenas enfocado actualmente en proyectos de conservación, y los servicios de transporte público subvencionados en zonas aisladas y rurales.

Como los servicios se concentran en el centro urbano y los recorridos cuentan con un solo horario, el vehículo se ha vuelto primordial por la libertad de movilidad que aporta. Sin embargo, hay hogares que no pueden adquirir uno y para ellos el transporte público subvencionado es fundamental. Asimismo, la falta de acceso a oportunidades conlleva migraciones desde edades tempranas a ciudades por motivos de estudio o trabajo, y los altos tiempos de viaje y la dependencia del vehículo causa que se muden al centro urbano de la comuna. Por otra parte, se obtiene que los viajes de los habitantes de las comunidades viajan mayoritariamente a la ciudad para abastecerse y realizar trámites sin gran influencia cultural en sus patrones de movilidad, a diferencia de quienes migran a lugares cercanos que mantienen sus lazos familiares y con su comunidad, por lo que viajan constantemente a esta.

En la actualidad, el principal problema de conectividad corresponde al acceso a internet, tanto en cobertura de señal como en tecnologías para su uso, factor que para muchos agrava la desigualdad de oportunidades. Mientras que la mayor preocupación en general es el paulatino desgaste de su cultura, a pesar de las medidas existentes en torno a conectividad y fortalecimiento cultural, por esta razón es importante la participación de ellos en los planes y programas que los afecten para asegurar la eficiencia solucionando los problemas desde la raíz sin excluir sus valores y opiniones.

Sumak Kawsay
Suma Qamaña
Küme Mongen

Agradecimientos

A lo largo de mis años en la universidad y durante el desarrollo de este trabajo muchas y muchos me han apoyado directa o indirectamente. En primer lugar, agradezco a mi familia, a mis abuelos que a pesar de ya no estar presentes fueron un pilar fundamental en mi educación, a mi padre por apoyar mi decisión de carrera universitaria, a mis hermanos por siempre preguntar en qué voy/estoy y a mi madre por recordarme a diario que debo titularme. Le agradezco a los miembros felinos de mi familia, en especial a Aquiles, quien me acompaña de mucho antes y su compañía me ha motivado a siempre continuar con mis metas.

A mis amigos con los que compartí grandes momentos en la universidad, donde las risas nunca faltaron y los recuerdos perduraran. A Leonardo, quién conocí la primera semana de clases de Plan Común y desde entonces ha estado junto a mí, en los días buenos y en los no tan buenos dándome su apoyo.

Muchas gracias a las personas que accedieron a ser entrevistados telefónicamente, a pesar de no conocerme en persona, y a quienes me recibieron y respondieron mis preguntas en la comunidad Calviu Santibano, de no ser por ellos no habría sido posible este trabajo.

Por último, a lo profesores que integran mi comisión, Marcela, Doris y Agustín, que me apoyaron desde un principio con mi tema de memoria, les agradezco su disposición y paciencia. Además, agradecemos el apoyo y financiamiento del Programa de Pueblos Indígenas, Dirección de Diversidad y Género, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, Universidad de Chile.

Tabla de Contenido

1. Introducción	1
1.1. Motivación	1
1.2. Objetivos	3
1.3. Alcance	3
1.4. Estructura de la memoria	3
2. Marco Teórico	4
2.1. Investigaciones Similares: Australia	4
2.2. Antecedentes Generales de los Pueblos Indígenas en Chile	7
2.3. Cultura y Movilidad del Pueblo Mapuche	11
2.4. Antecedentes de la Comuna de Nueva Imperial	13
2.4.1. Ubicación	13
2.4.2. Población	15
2.4.3. Indicadores Socioeconómicos	17
2.4.4. Centros de Actividades y Servicios	18
2.5. Síntesis	21
3. Metodología	23
4. Hallazgos y Resultados	25
4.1. Medidas Legislativas o Administrativas	25
4.1.1. Ministerio de Obras Públicas	25
4.1.2. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones	32
4.2. Movilidad e Inclusión de las Comunidades Mapuche	36
4.2.1. Estilo de Vida	39
4.2.2. Propósitos de viaje	39
4.2.3. Medios de Transporte	41
4.2.4. Migraciones	42
4.2.5. Percepción sobre Conectividad	45
4.2.6. Participación Ciudadana	47
4.3. Síntesis	49
5. Conclusiones	51
Bibliografía	55
Anexo A. Información Complementaria	58
A.1. Registro CONADI	58

A.2. Diagrama de Flujo del Programa CCI	60
Anexo B. Instrumentos de Investigación	61
B.1. Pauta Entrevista Semiestructurada	61
B.2. Cuestionario	63

Índice de Tablas

2.1.	Población originaria, población total y sus porcentajes de ruralidad por región.	9
2.2.	Comunidades por comuna en la Provincia de Cautín, Región de la Araucanía.	10
2.3.	Usos del Suelo en la comuna de Nueva Imperial.	14
2.4.	Población de la comuna de Nueva Imperial.	15
2.5.	Distribución etaria de la población mapuche por zonas.	16
2.6.	Situación de pobreza en la comuna, región y país.	18
2.7.	Porcentaje de hogares carentes de entorno según zona.	18
4.1.	Kilómetros ejecutados de mejoramiento de Caminos en Comunidades Indígenas para la comuna de Nueva Imperial	30
4.2.	Información Servicios Rurales Subvencionados de la Comuna de Nueva Imperial.	33
4.3.	Número de familias y distancia a la ciudad de Nueva Imperial de las comunidades estudiadas.	37
4.4.	Emigrantes y tasa de migración según rango de edad en la población mapuche y total de la región de La Araucanía.	44
A.1.	Comunidades indígenas por provincia y región.	58

Índice de Ilustraciones

2.1.	Distribución por pertenencia a pueblos indígenas de la población.	7
2.2.	Ubicación geográfica de la comuna de Nueva Imperial.	14
2.3.	Distribución etaria de la población por zonas.	15
2.4.	Distribución espacial de las comunidades y sitios de significación cultural mapuche.	17
2.5.	Ubicación geográfica de algunos lugares de interés en la zona urbana.	19
2.6.	Ubicación geográfica de los establecimientos de salud y educación.	21
4.1.	Situación caminos rurales de la comuna.	31
4.2.	Recorridos rurales subvencionados en la comuna de Nueva Imperial.	34
4.3.	Entrevistados por género.	36
4.4.	Distribución etaria de los entrevistados.	37
4.5.	Ubicación geográfica de las comunidades de los entrevistados.	38
A.1.	Diagrama de Procesos CCI.	60

Capítulo 1

Introducción

1.1. Motivación

El transporte ha sido fundamental para el desarrollo de la humanidad, puesto que permite el intercambio de conocimientos y bienes entre distintas comunidades. Esta aproximación facilita la interacción entre culturas, sin embargo, no siempre se respetan las diferencias; un claro ejemplo son los países coloniales donde se tienen concepciones opuestas a las indígenas y prevalecieron sociedades dominantes que por décadas discriminaron.

La Conferencia Internacional del Trabajo de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) en junio de 1989, luego de un proceso de revisión donde fueron consultados y participaron pueblos indígenas, adoptó el Convenio número 169 sobre Pueblos indígenas y tribales en países independientes con el fin de contribuir a la diversidad cultural, dado que han sufrido un desgaste en sus valores, costumbres y perspectivas. En este tratado internacional se define el derecho a reconocer, mantener y fortalecer sus culturas, costumbres e instituciones, y el derecho a ser parte del desarrollo de las medidas legislativas y administrativas que los afectan mediante consultas indígenas, estableciendo medios que les permitan participar libremente para que las medidas tomadas no pasen a llevar los deseos de los pueblos involucrados. (Ministerios de Relaciones Exteriores, Decreto 236, 2009)

A su vez en Chile, nace la Ley Indígena en un contexto de mayor reconocimiento a la diversidad cultural y étnica durante el retorno de la democracia, en esta se establecen normas sobre protección, fomento y desarrollo de los indígenas reconociendo el derecho de mantener y desarrollar sus propias culturas, y se crea la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (CONADI), organismo encargado de promover, coordinar y ejecutar acciones para el desarrollo integral de las personas y comunidades indígenas (Ley 19253, 1993). Luego, en el año 2007 se votó a favor de la adopción de la Declaración de Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas y en el año siguiente se ratificó el convenio 169 de la OIT que desde septiembre de 2009 forma parte de la legislación chilena, en consecuencia, el estado se comprometió a adecuar su legislación y desarrollar acciones para cumplir con los derechos postulados. En este sentido, se define una nueva política indígena para velar por el cumplimiento del convenio, se proponen una serie de planes y programas, de los cuales algunos están relacionados al transporte como el "Plan de Infraestructura para las Comunidades Indígenas en Territorios Rurales"(Ministerio de Obras Públicas, 2008).

La necesidad de movilizarse y relacionarse se ha vuelto esencial, incluso en términos de inclusión social. Diversas investigaciones (Kenyon, Lyons, y Rafferty, 2002 y Lucas, 2012) estudian la relación entre viajes, comunicaciones y la inclusión social, donde las limitaciones de acceso a oportunidades, bienes y servicios refuerzan la exclusión, no obstante, presentar desventajas en el acceso de transporte no es necesariamente sinónimo de exclusión social, lo importante es que las personas y/o comunidades sean parte de las redes sociales que deseen.

Inicialmente, el concepto de inclusión y exclusión social no consideraba el “acceso espacial” o movilidad de las personas, al igual que los indicadores de pobreza solo se basaban en los ingresos y la capacidad de estos para satisfacer las necesidades básicas. En cambio ahora, esta medición se complementa con la pobreza multidimensional que permite visibilizar otras carencias que van más allá de los ingresos. En enero del 2015 se publicó una nueva metodología que incluye el cálculo de la pobreza multidimensional, en la cual se incorporan índices de entorno y redes, relacionados con la accesibilidad e inclusión social respectivamente. Entre algunos de los factores causantes considerados, se encuentra la infraestructura local, insuficiencia de servicios de transporte público, pertenencia a redes de apoyo, además de factores propios de la persona como edad, género y etnia (Ministerio de Desarrollo Social, 2015).

Sumado a lo anterior, los estados miembros de las Naciones Unidas, incluido Chile, en septiembre de 2015 adoptaron la agenda para el desarrollo sostenible, en específico aceptaron un conjunto de objetivos (ODS) para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad. Cada uno de estos objetivos tiene metas que deben alcanzarse en el 2030 y algunos de estos tienen relación con los temas ya mencionados sobre los pueblos indígenas, como lo es la superación de la pobreza en todas sus formas, reducir la desigualdad, y lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. (MDS, 2017)

En el país conviven varias culturas, la legislación reconoce diez pueblos indígenas valorados como parte esencial de los orígenes de la nación, siendo uno de estos el pueblo mapuche. Según el último censo del Instituto Nacional de Estadísticas (INE, 2018), más de dos millones de personas se declaran pertenecientes a un pueblo originario, de los cuales el 79,8 % corresponde al pueblo mapuche, por lo que existe gran influencia de su cultura en el país.

Una parte significativa de la población mapuche se concentra en la Región de la Araucanía donde la mayoría vive en zonas rurales, por ende su estilo de vida tiene un ritmo distinto al de las ciudades. Su cultura y creencias tienen diferencias destacables a las demás, como su apreciación por el territorio que los rodea y sustenta, ya que agradecen a la naturaleza lo que les entrega para vivir y no valoran los bienes como prestigio sino que consideran que todos los seres tienen la misma importancia. Por esta razón, su percepción de (nuestras) necesidades puede ser diferente, incluyendo la movilidad, acceso e inclusión social.

La motivación de este trabajo de título es realizar una investigación sobre la movilidad y acceso de comunidades indígenas mapuche ubicadas en la comuna de Nueva Imperial, Región de la Araucanía con el propósito de comprender sus necesidades de transporte, observar si el sistema de transporte que disponen es acorde a sus necesidades bajo su propia perspectiva y establecer el impacto de los programas indígenas relacionados con el transporte.

1.2. Objetivos

El presente trabajo tiene como objetivo general estudiar la movilidad y accesibilidad de comunidades mapuche cercanas a la ciudad de Nueva Imperial para comprender sus necesidades de transporte. Con el propósito de lograr aquello, se definen los siguientes objetivos específicos:

- Identificar el contexto de las comunidades indígenas en Nueva Imperial mediante entrevistas y encuestas, idealmente en terreno.
- Examinar las políticas públicas relacionadas con transporte, distinguiendo aquellas que han sido implementadas en el área de influencia de las comunidades.
- Comparar la movilidad y accesibilidad actual con la previa a los programas identificados.
- Analizar el impacto de las políticas implementadas desde la perspectiva de los beneficiados.

1.3. Alcance

Este trabajo consiste en una investigación bibliográfica de las políticas, planes, programas y proyectos que han beneficiado a las comunidades indígenas mapuche de la comuna de Nueva Imperial, Región de la Araucanía, sumado a un estudio descriptivo sobre sus necesidades de transporte a través de la recopilación de antecedentes y entrevistas solo a representantes de algunas comunidades, enfatizando en aspectos culturales que puedan influir o ser afectados por sus patrones de movilidad.

En consecuencia, se trata de un estudio longitudinal de su movilidad y accesibilidad, ya que se investigan documentos que evidencien cambios en su sistema de transporte a lo largo del tiempo y se consideran dos periodos de tiempo en las preguntas, uno previo a la implementación de los planes recopilados (2008) y otro de la actualidad (2021) considerando el impacto producido por la pandemia, con el propósito de conocer los cambios desde el punto de vista de ellos.

1.4. Estructura de la memoria

Esta memoria tiene una estructura de cinco capítulos, comenzando por el presente que introduce el tema del trabajo de título. En el segundo capítulo corresponde al marco teórico donde se realiza una revisión bibliográfica de estudios similares de trabajo con comunidades indígenas, antecedentes de los pueblos indígenas en Chile, aspectos particulares de la cultura mapuche y la influencia de esta en su movilidad, y características relevantes de Nueva Imperial. Luego, en el tercer capítulo se describe la metodología de trabajo abordando la recopilación de información y elaboración de la entrevista y encuesta. El cuarto capítulo corresponde a los hallazgos y resultados obtenidos a partir de la metodología descrita en el capítulo anterior, presentando información sobre la movilidad y accesibilidad de las comunidades indígenas estudiadas y el análisis de estos. Finalmente, en el quinto capítulo se exponen las principales conclusiones del trabajo, entregando posibles recomendaciones metodológicas para el trabajo con comunidades y se presentan posibles extensiones del trabajo.

Capítulo 2

Marco Teórico

De acuerdo con el objetivo de esta memoria, que busca estudiar la movilidad de comunidades indígenas y la posible influencia en la formulación de políticas públicas, se realiza una revisión bibliográfica de estudios con propósitos similares.

Además, se recopilan antecedentes generales de los pueblos indígenas en el país para contextualizar la investigación y se identifican elementos de la cultura mapuche que puedan ser relevantes para el desarrollo del trabajo. Por último, se presentan antecedentes de la población de Nueva Imperial y características de la comuna que condicionan los movilidad y accesibilidad de sus habitantes, como la ubicación de los servicios y factores geográficos.

2.1. Investigaciones Similares: Australia

En relación a estudios sobre la movilidad indígena en otros países con un enfoque similar al de este trabajo: conocer los patrones de movilidad de las comunidades, comprendiendo su perspectiva, experiencia y aspiraciones sobre movilidad y las implicaciones de estos sobre las políticas, se puede encontrar una gran cantidad de investigaciones realizadas en Australia, principalmente sobre la movilidad de aborígenes de zonas remotas e isleños del Estrecho de Torres.

En estas investigaciones se realizan revisiones de la literatura previa sobre el tema, de estas se puede desprender que los principales motivos que gatillan los viajes en los indígenas están relacionados con el parentesco, como las visitas a comunidades con lazos sanguíneos o de similares características. También, se encontraron que algunos patrones de movilidad están relacionados con el calendario anual de actividades y ceremonias religiosas o sociales de los indígenas (Memmott, Long, Bell, Taylor, y Brown, 2004).

Las fuentes de información usadas para tales estudios se pueden separar en dos categorías, una se hace referencia a datos de bases estadísticas como los obtenidos en los censos, puesto que de estos se puede desprender la movilidad a largo plazo de los indígenas y sus tasas de migración. Mientras, la segunda categoría se refiere a la información cualitativa de análisis obtenida mediante trabajos antropológicos y geográficos. (Memmott et al., 2004)

Los primeros estudios sobre el tema se realizan en torno a la primera categoría, en consecuencia, estas investigaciones se basan en las respuestas sobre la pregunta del Censo si

la persona residía en la misma comuna hace uno y cinco años atrás. Dado que no se posee información sobre la movilidad temporal dentro del último año (frecuencias, volúmenes, direcciones) las conclusiones obtenidas están lejos de reflejar la realidad de las comunidades indígenas y no permiten un desarrollo eficaz de políticas (Prout, 2018).

Los aborígenes de zonas remotas y algunas rurales tienen una menor tasa de migración que los aborígenes de zonas urbanas, pues se caracterizan por una marcada movilidad inter e intrarregional. Las redes que facilitan esta movilidad son motivadas por costumbre y reciprocidad, es decir, son fundamentales para la identidad social del individuo indígena, ya que su fuerza impulsora es la interacción social con alto grado de interdependencia, una característica esencial del pasado y la actualidad indígena. (Memmott et al., 2004)

Como solución para el problema mencionado anteriormente, Prout (2018) sugiere la aplicación de estudios a pequeña escala, como lo propuesto en este trabajo, que permitan evidenciar la dinámica de la población indígena, debido a que aportan información más específica de una zona local donde se pueda revelar la perspectiva de la comunidad, descubriendo factores socioculturales e históricos que dan forma a su movilidad con el fin de predecir conductas futuras que deben ser consideradas en la elaboración de políticas.

Un concepto importante que se utiliza es la región de movilidad, estas regiones culturales se refieren al área donde es posible encontrar a los miembros de una comunidad indígena en cualquier momento, en otras palabras, es la zona que contiene todos los posibles orígenes-destinos. Estas regiones se pueden obtener a través de los patrones de movimiento espaciales, no obstante, modelarlo como una región delimitada se dificulta dado que cada individuo presenta distintos movimientos particulares (Memmott, Long, y Thomson, 2006). De igual forma es importante descubrir qué delimita el movimiento de las comunidades, ya que generalmente depende de factores comunes entre los miembros y por eso es necesario estudiar la dirección y escala de sus viajes.

En investigaciones con encuestas en terreno, como por ejemplo la de Foster, Mitchell, Ulrik, y Williams (2005), se pudo comprobar que el propósito más relevante en los viajes de los indígenas son las visitas a familiares con estadías relativamente breves en sus hogares. También, se destacan las visitas a centros de servicios urbanos por motivos de trabajo, salud, eventos y servicios en general, si las personas no encuentran trabajo en sus lugares de residencia deben viajar a otras zonas para conseguirlo y tener estabilidad económica. Estos patrones de movimientos son denominados como “visitas temporales” por Memmott et al. (2006).

En las encuestas para obtener la información necesaria de los participantes se deben comunicar los beneficios que se pueden obtener gracias a los resultados de la investigación, entre los posibles beneficios se pueden encontrar las mejoras de conectividad o modificación de algún servicio. La comprensión integral del contexto por parte de los entrevistados permitirá que estos entreguen respuestas más precisas y detalladas con una participación no pasiva, por su parte el entrevistador debe ser respetuoso y generar confianza para obtener la información que se necesita. (Foster et al., 2005)

Según la investigación de Memmott et al.(2006) centrada en dos asentamientos: Dajarra (Queensland) y Alpururulam (Territorio del Norte), los pueblos indígenas del estudio se encuentran en frecuencia “entre lugares” de acuerdo con el fuerte patrón de movilidad obtenido que es ocasionado por la alta tasa de viajes para visitar lugares dentro de la región por periodos de 2-3 días aproximadamente, durante los cuales dependen de parientes o campamentos para alojar. Finalmente, se concluye que los aborígenes de los asentamientos estudiados son excepcionalmente móviles, la mayoría mantiene apego a su comunidad de origen y región cultural, a pesar de las dificultades de vivir en sectores remotos, las oportunidades de migrar y los cambios en las políticas gubernamentales

La movilidad indígena suele ser una expresión de la interacción entre los espacios tradicionales que afirman su identidad sociocultural y los lugares de modernidad que proveen el acceso a servicios y oportunidades que desean. Por ese motivo, urge que las políticas consideren sus practicas de movilidad temporal, se comprometan con su dinámica y no busquen modificarla, sino responder a los patrones propios de cada población mediante negociaciones entre la comunidad y los formuladores de políticas, y estimen a los programas existentes que han sido efectivos como modelos (Prout, 2018). Algunos ejemplos de las implicaciones para políticas y programas de la investigación de Memmott et al.(2006) son sobre el diseño de la vivienda y la planificación urbana, dada la alta frecuencia de visitantes que genera la necesidad de garantizar disponibilidad adecuada de alojamiento y planificar la capacidad de la ciudad en torno a su población de servicios (población flotante) y no la real. Además, de los programas relacionados con la importancia de la prestación de servicios de transporte y la mejora de carreteras.

Como el estudio pretende observar los cambios en la movilidad de comunidades indígenas entre dos períodos de tiempo es imprescindible analizar el efecto de las tecnologías, de acuerdo con Prout (2018) como cada vez son más asequible los vehículos y teléfonos, se produce una contracción del tiempo y espacio que se intensifica a lo largo del tiempo. Sin embargo, los beneficios de la movilidad relacionados con ampliar sus redes para desarrollarse y potenciar sus habilidades, al mismo tiempo que pueden mantener sus lazos con sus comunidades sin perder su identidad cultural, son favorecidos por los avances tecnológicos y no necesariamente implican una menor necesidad de trasladarse.

Sumado a las investigaciones sobre la movilidad indígena, en Australia también se estudia el vínculo entre las desventajas de transporte y sus impactos en la exclusión social, como en el libro de Currie (2007) que consiste en una colección de artículos, con un capítulo que contiene casos basados en investigaciones que estudian la situación desde la perspectiva de distintos grupos, incluida la indígena, y se identifica que los casos agudos se encuentran en áreas suburbanas y regionales, donde la distancia es la mayor barrera para el desarrollo económico y la inclusión social (como se citó en Lucas, 2012).

En el caso estudiado por Cass (2005), de los aborígenes de la tierra de Arnhem, se exploran los valores socioculturales distintivos que ocasionaron una fuerte dependencia del vehículo. Se expone que posterior a la implementación de derechos territoriales y de auto determinación, los vehículos proporcionan la conexión esencial entre los asentamientos remotos y los centros urbanos favoreciendo así la intensificación social, lo que refleja un proceso complejo de adaptación a la modernidad. Los viajes son principalmente multipropósitos, ya que

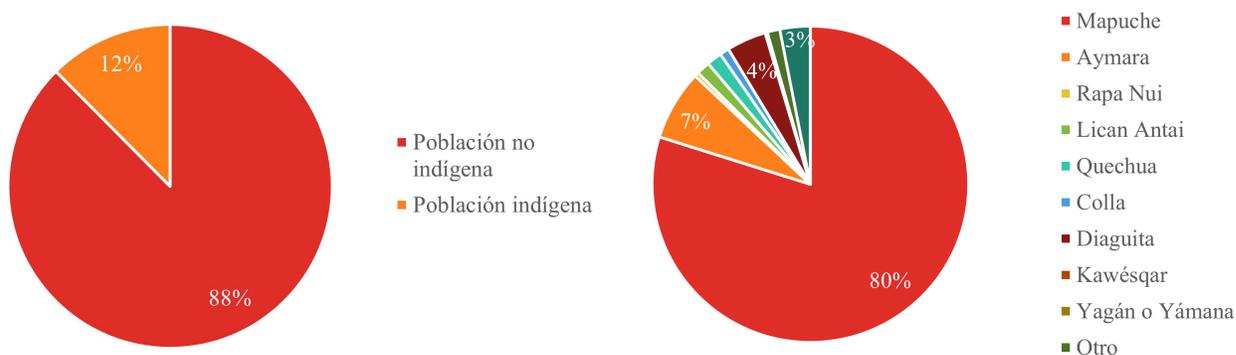
aprovechan un viaje para realizar diversas tareas, además los vehículos son usados para facilitar las prácticas de caza, cosecha y la producción y venta de arte, fuente primordial de sus ingresos.

2.2. Antecedentes Generales de los Pueblos Indígenas en Chile

Del total de la población efectivamente censada en el año 2017, correspondiente a cerca de 17,5 millones de personas, el 12,8% respondió que sí se considera perteneciente a un pueblo indígena u originario, es decir, que 2.185.729 personas son indígenas en Chile de acuerdo con el Censo 2017.

En el cuestionario de dicho censo se identificaban las nueve etnias reconocidas hasta esa fecha por la Ley Indígena 19.253: Mapuche, Aymara, Rapa Nui, Lican Antai, Quechua, Colla, Diaguita, Kawésqar, Yagán, además de la opción *otro* que se debía especificar. Cabe señalar, que recién en octubre de 2020 se promulgó y publicó la ley 21.273 que reconoce al pueblo Chango como etnia indígena de Chile, incluyéndola en el artículo 1° de la Ley Indígena; con este cambio se le reconoce como parte de los pueblos indígenas que existen en el territorio nacional desde tiempos precolombinos y como parte esencial de las raíces de la nación.

El pueblo con mayor presencia en el país es el pueblo Mapuche con 1.745.147 personas, correspondientes al 78,9% de la población indígena. Los pueblos que le siguen en este término, son el pueblo Aymara y el pueblo Diaguita que solo representan el 7,2% y 4,1% de la población que se considera indígena, correspondientemente.



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de Censo 2017.

Figura 2.1: Distribución por pertenencia a pueblos indígenas de la población.

En el censo 2002, la aceptación de pertenencia a un grupo étnico era menor, pues solo 692.192 personas respondieron pertenecer a algún pueblo originario, no obstante, en aquel listado no se tenía la opción *otro* ni al pueblo Diaguita, ya que fue solo en el año 2006 cuando también se le integró en la ley, a pesar de su alta representación en la población. De acuerdo con los datos recogidos en el censo 2002, el porcentaje más alto a nivel nacional correspondía igualmente al pueblo Mapuche con un 83,7%.

Históricamente el pueblo Mapuche posee mayor población en el país comparado con los otros pueblos, debido en parte a sus rebeliones en el periodo de la colonia y las ventajas de su poblamiento mayoritariamente rural y disperso, que les permitieron mantener dominio en la zona comprendida entre el río Bío Bío y Antuco, por el Norte y el río Toltén y Valdivia por el Sur. A diferencia de otros pueblos que prácticamente se extinguieron, como el pueblo Yagán, en el que actualmente solo vive una descendiente pura, última persona que vivió inmersa en su cultura. (MOP, 2012a)

Según los últimos datos censales, la región que concentra la mayor proporción de población indígena es Arica y Parinacota con el 35,7 % de la población regional, seguida de la Región de la Araucanía donde habita el 34,3 %. Sin embargo, es la región Metropolitana la que presenta mayor cantidad de indígenas con 695.116 personas, cifra que solo representa el 9,8 % de su población, a diferencia de la región de la Araucanía que presenta la mayor concentración de población indígena por pueblos, dado que 314.174 personas pertenecen al pueblo Mapuche, es decir, el 97,8 % de la población indígena regional y 18 % de toda la población mapuche.

Además, la población originaria tiende a habitar más en áreas rurales¹ que la población en general (tabla 2.1), esta tendencia se observa en la mayoría de las comunas en especial en la región de La Araucanía. De acuerdo con la Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (CASEN) 2017, el pueblo Mapuche es el que posee mayor población que vive en zonas rurales, aunque el porcentaje de personas indígenas que viven en zonas rurales ha ido disminuyendo a lo largo del tiempo.

En los resultados de la encuesta CASEN también se distingue el porcentaje de personas en situación de pobreza de la población no indígena comparado con el de la población indígena, siendo este último mayor, pero no significativamente dado que esta brecha se ha reducido con el paso de los años, de casi 20 puntos porcentuales en el año 2006 a 6,5 puntos porcentuales en el año 2017. En el caso de la pobreza multidimensional, 30,2 % de las personas indígenas se encuentran en esta situación contra el 19,7 % de las personas no indígenas, esta diferencia se incrementa en las zonas rurales donde más de la mitad de la población indígena está en situación de pobreza multidimensional.

¹ Se entiende como entidad rural un asentamiento humano con población menor o igual a 1.000 habitantes, o entre 1.001 y 2.000 habitantes donde más del 50 % de la población que declara haber trabajado se dedica a actividades primarias. Además, se define como rural a un conjunto menor de entidades que reúnen los criterios de población para ser definidas como urbanas, pero no los requisitos de amanzamiento, continuidad o concentración de construcciones. (INE, 2018)

Tabla 2.1: Población originaria, población total y sus porcentajes de ruralidad por región.

Región	Población Originaria	Población Total	Porcentaje Pobl. Orig. Rural	Porcentaje Pobl. Total Rural
Arica y Parinacota	78.883	226.068	14,4 %	8,3 %
Tarapacá	80.065	330.558	10,2 %	6,2 %
Antofagasta	82.412	607.534	9,9 %	5,9 %
Atacama	55.413	286.168	15,1 %	9,0 %
Coquimbo	64.956	757.586	18,8 %	18,8 %
Valparaíso	119.751	1.815.902	8,1 %	9,0 %
Metropolitana de Santiago	695.116	7.112.808	2,5 %	3,7 %
Libertador General Bernardo O'Higgins	57.280	914.555	20,7 %	25,6 %
Maule	49.013	1.044.950	24,9 %	26,8 %
Ñuble	22.341	480.609	25,6 %	30,6 %
Biobío	167.291	1.556.805	19,3 %	11,4 %
La Araucanía	321.328	957.224	53,7 %	29,1 %
Los Ríos	96.311	384.837	42,6 %	28,3 %
Los Lagos	228.766	828.708	29,3 %	26,4 %
Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	29.075	103.158	17,7 %	20,4 %
Magallanes y la Antártica Chilena	37.791	166.533	8,3 %	8,1 %
Total	2.185.792	17.574.003	19,5 %	12,2 %

Fuente: Elaboración propia con base de datos de CENSO 2017.

Otra característica económica relevante es el porcentaje de trabajadores por cuenta propia que es mayor en la población indígena, además, para ambas poblaciones la actividad económica más importante corresponde al comercio, pero la siguiente es la agricultura, ganadería, caza y silvicultura en el caso indígena, mientras que en el caso no indígena corresponde a la industria manufacturera. También, de la encuesta se obtiene que el uso de internet es similar si se separa a la población por pertenencia a pueblos indígenas, aunque cabe destacar que la diferencia aumenta con el grupo de edad.

Los pueblos originarios se organizan en comunidades, en este sentido, las comunidades indígenas reconocidas por la Ley Indígena son aquellas agrupaciones de personas pertenecientes a una misma etnia indígena que posean al menos una de las siguientes cuatro características:

- Provenzan de un mismo tronco familiar
- Reconozcan una jefatura tradicional
- Posean o hayan poseído tierras indígenas en común
- Provenzan de un mismo poblado antiguo

De acuerdo con la base de datos de la CONADI, las comunidades a nivel regional y provincial reconocidas legalmente son las presentadas en la tabla A.1. De esta información, se desprende que la región con mayor concentración de comunidades indígenas es la Región de la Araucanía, donde todas pertenecen al pueblo Mapuche a excepción de una comunidad Aymara ubicada en la comuna Loncoche. Esta región se compone de dos provincias, la provincia de Cautín y la provincia de Malleco con 1.787 y 410 comunidades, respectivamente.

En la tabla 2.2 se detalla la cantidad de comunidades por comuna solo para la Provincia de Cautín. En esta provincia se encuentran las primeras 12 comunas a nivel nacional con mayor número de comunidades, menos la tercera comuna correspondiente a Panguipulli de la Provincia de Valdivia, en la cual se localizan 179 comunidades.

Tabla 2.2: Comunidades por comuna en la Provincia de Cautín, Región de la Araucanía.

Provincia	Comuna	N° de Comunidades	N° de Familias	N° de Socios
Cautín, Región de la Araucanía	Carahue	86	1841	3270
	Cholchol	82	1775	4001
	Cunco	48	1321	2211
	Curarrehue	49	1207	2185
	Freire	112	3888	6736
	Galvarino	89	2766	4425
	Gorbea	8	185	369
	Lautaro	128	3330	6288
	Loncoche	118	2331	3906
	Melipeuco	32	782	1386
	Nueva Imperial	195	4625	8450
	Padre Las Casas	253	6966	13636
	Perquenco	20	684	1393
	Pitrufquén	46	1329	2437
	Pucón	22	784	1190
	Saavedra	88	2035	4567
	Temuco	129	2799	6131
	Teodoro Schmidt	69	2683	4226
	Toltén	38	1142	2132
	Vilcún	73	2356	4310
Villarrica	102	1940	3461	
Total		1787	46769	86710

Fuente: Elaboración propia con base de datos de CONADI (25/05/2021).

2.3. Cultura y Movilidad del Pueblo Mapuche

A grandes rasgos la cultura se puede definir como el estilo de vida, sin embargo, este significado es muy vago para establecer su posible efecto en la movilidad de las personas. Si se desea una definición más minuciosa de este concepto, esta se puede abordar desde diferentes criterios según la revisión de Kroeber y Kluckhohn (1952) donde clasificaron el término de acuerdo con el criterio predominante que utilizó cada autor, no obstante, estos criterios no son excluyentes, por lo que se puede concebir la cultura como normas, hábitos y costumbres que tienen algún origen histórico y son aceptados socialmente implícita o explícitamente, en consecuencia, se comparten entre miembros de un mismo círculo social o comunidad.

En el transporte, al ser una actividad cotidiana, se pueden observar hábitos de comportamiento relacionados a la elección de modo provocando que un usuario use regularmente el mismo método para transportarse, ya que la elección se hace en base a experiencias pasadas positivas (Gärling y Axhausen, 2003). Aunque esta no es la única relación con la cultura, también existen estudios que afirman que la elección de modo no solo está sujeta a parámetros cuantitativos como lo son el costo y el tiempo, sino también a factores psicológicos y situacionales, tales como las creencias medioambientales (Collins y Chambers, 2005) y valoraciones de variables simbólicas (Steg, 2005) que hacen referencia a la aceptación social.

Luego, es necesario comprender la cultura del pueblo en estudio, conociendo sobre sus bases y fundamentos. La cultura mapuche se destaca por ser oral, aunque después de la llegada de los conquistadores se han creado grafemarios que se basan en el alfabeto romano para su escritura. Su lengua, el *mapuzugun*, es de suma importancia pues contiene información original del conocimiento y los valores del pueblo, además como Juan Ñanculef (2016) señala en su libro: “tanto la lengua mapuche, como la filosofía, el pensamiento, la religiosidad y la cultura mapuche, constituyen un gran todo inseparable, que no se puede dividir”.

En ese sentido, su cosmovisión que es la base de su cultura se sustenta en que todo se encuentra en la naturaleza, incluso su metodología de aprendizaje se basa en observar el *mapu* (la tierra), ya que es lo esencial para su existencia y es el eje de su filosofía, de ahí la etimología de la palabra mapu-che que significa gente de la tierra, dado que los mapuche emergen/brotan del mapu y cuando mueren vuelven a ser parte de este, así la vida no tiene fin sino es cíclica. (Ñanculef, 2016)

El derecho consuetudinario mapuche corresponde al Az-Mapu, ya que en él se disponen las normas o leyes de la naturaleza que no están escritas, pero que se cumplen, respetan y transmiten por costumbre. Este código tradicional se fundamenta en que todo tiene *newen* (energía) y en él se regula la relevancia que tiene cada *newen*, como también el comportamiento del hombre y su relación con su entorno y la naturaleza, lo que implica que todos los seres tengan un mismo rango de importancia y el carácter horizontal de su organización social sin necesidad de que exista subordinación (BCN, 2019).

El territorio donde habita el pueblo mapuche se denomina Wall-Mapu y actualmente sus tierras se extienden desde el Alto Biobío y Arauco, por el norte, hasta la Isla Grande de Chiloé, por el sur, localizándose principalmente en interfluvios, riberas de ríos o lagos, o en pequeñas cuencas hídricas (MOP, 2016). En el pasado el pueblo era cazador y semi nómade,

habitaban un espacio que luego de años lo abandonaban para que se pudiera restablecer el ecosistema, lo que se terminó con la llegada de los españoles y dió origen al *lof*, la unidad básica social (Ñanculef, 2016).

La estructura social mapuche se basa en estas comunidades denominadas lof, las cuales son grupos conformados según lazos consanguíneos, principalmente patrilineales, y la cercanía social y racial; cada lof cuenta con un jefe llamado *lonko*, una autoridad tradicional. Esta estructura se complejiza cuando se forman alianzas entre lof, donde los lonkos de las unidades sociales participantes pueden convocar consejos, sin embargo, no existe una estructura estatal centralizada y cada unidad social posee alta autonomía. (BCN, 2019)

De acuerdo con lo anterior, sus preferencias y perspectivas de transporte se pueden relacionar con la cultura mapuche. En el caso de la cosmovisión, como expone Sánchez (2001) “hombre-tierra-naturaleza constituye un solo ser, por tanto, el hombre no es dueño de la tierra, sino por el contrario la tierra es dueña de los hombres”, es decir, el mapuche tiene el deber de cuidar a la madre tierra y sus elecciones se ven sujetas a este hecho. Además, un aspecto que puede influir en su movilidad es su organización y distribución espacial, ya que esta no es por pueblos, sino en comunidades preferentemente rurales y dispersas con parcelas o hijuelas para cada hogar al interior de sus terrenos, en ellas se localizan sus viviendas rodeadas de cultivos para su subsistencia (MOP, 2012a).

Existen estudios como el de Pucher y Renne (2005) que compara el comportamiento de viajes en zonas rurales con el de zonas urbanas, llegando a la conclusión que el automóvil es el modo predominante en zonas rurales donde su porcentaje de uso es mayor que en zonas urbanas, lo que concuerda con la menor accesibilidad que poseen, la carencia de infraestructura para otros modos y las mayores distancias que prácticamente obligan a depender del automóvil. Sin embargo, a pesar de que este hecho puede condicionar la elección de modo de los integrantes de las comunidades, se pueden estudiar otras variables del comportamiento, como la tasa de ocupación vehicular que en promedio es menor a 2 (pax/veh) tanto en Santiago como en Temuco, capital de la Región de La Araucanía, según mediciones de Encuestas Origen Destino de la biblioteca SECTRA (2014; 2014).

Además, esta localización en zonas rurales puede generar y reforzar exclusión social hacia el pueblo mapuche, puesto que algunos de los factores que pueden incidir en la exclusión son el aislamiento geográfico, escaso acceso a servicios e instalaciones, y deficiencia de información. Normalmente la inclusión social se vincula con oportunidades de trabajo, educación, salud y otros servicios, no obstante, Cass (2005) establece que también incide en las redes sociales, en la capacidad de mantener lazos y conexiones informales que estructuran la vida cotidiana. Desde este punto de vista, el acceso es influenciado por la organización de los hogares, el sistema de transporte y la organización espacio-temporal de las oportunidades e instalaciones.

Entonces, entre los factores causales de exclusión social se encuentran los directamente relacionados con el individuo, como edad, discapacidad, género y etnia, y factores como la estructura del área local, la cobertura o calidad de los servicios de transporte público y el fracaso de servicios locales. Si bien presentar desventajas en el acceso de transporte no es necesariamente sinónimo de exclusión social, estas sumadas a las desventajas sociales, como

desempleo, bajos ingresos, mala salud, entre otros, desencadenan inaccesibilidad a servicios y bienes esenciales lo que resulta en exclusión social. (Lucas, 2012)

Respecto a migración, movilidad y redes sociales del pueblo mapuche, existen investigaciones previas sobre el tema. Durante el último siglo se produjo un aumento en la migraciones y movilidad espacial de pueblos indígenas, incluido el mapuche, a causa de la escasez de recursos, cambios en la economía y el contexto nacional. Las familias e individuos indígenas emigran más frecuentemente que otros habitantes rurales del país y lo hace principalmente hacia zonas urbanas en busca de nuevas oportunidades. Su patrón de movilidad se destaca por el dinamismo de sus migraciones, debido a que se mantienen relaciones sociales importantes fuera de la localidad, lazos también basados esencialmente en parentesco como en las comunidades. Aquellas redes sociales urbana-rurales son constituidas por la cooperación y reciprocidad entre parientes y complejizadas por el mayor acceso a medios de transporte y comunicación, los que a su vez contribuyeron a la formación y mantención de esta redistribución espacial de la población. (Gundermann y González, 2008; Gundermann, González, y De Ruyt, 2009)

2.4. Antecedentes de la Comuna de Nueva Imperial

2.4.1. Ubicación

La comuna de Nueva Imperial se encuentra situada en la zona sur del país y pertenece a la Provincia de Cautín en la Región de la Araucanía. Corresponde a la entrada de la denominada Zona Costera de La Araucanía y está aproximadamente a 34 kilómetros de la ciudad de Temuco, capital de la provincia y de la región. Junto a los municipios de Saavedra, Carahue, Teodoro Schmidt y Toltén, integra la Asociación Costa Araucanía, una organización que tiene el propósito de desarrollar un territorio con identidad local, sustentable y con sus necesidades básicas resueltas.

Nueva Imperial está constituida por una superficie de $732,53 \text{ km}^2$ que se localiza en territorios occidentales de la Depresión Intermedia, donde posee un relieve caracterizado por el predominio del valle central con amplias zonas de planicies onduladas que forman parte de la cuenca del río Imperial, y en las últimas estribaciones montañosas del Sur de la cordillera de Nahuelbuta, donde se presenta como un cordón de cerros que no superan los 1.500 metros de altitud. En cuanto a su clima, este es templado, cálido lluvioso con periodos secos de 5 a 6 meses durante la primavera y el verano.

El territorio de la comuna cuenta con cuatro importantes ríos: el río Cautín que viene desde el este, el río Quepe que es el principal tributario del Cautín, el río Chol Chol que viene desde el norte y el río Imperial que se gesta de la unión de los otros tres ríos. Respecto al uso de suelo, los cuerpos de agua ocupan el 1,3% de la superficie y predomina el uso agrícola (terrenos de cultivo), como se muestra en la tabla 2.3, con áreas de bosque nativo y plantaciones forestales dispersas en sectores del territorio comunal.

Tabla 2.3: Usos del Suelo en la comuna de Nueva Imperial.

Uso Suelo	Superficie [ha]
Áreas urbanas e industriales	350,7
Terrenos Agrícolas	47736,0
Praderas y matorrales	2351,7
Bosques	21482,7
Humedales	75,5
Áreas sin vegetación	97,6
Cuerpos de agua	913,7
Total	73.007,9

Fuente: CONAF, 2021.

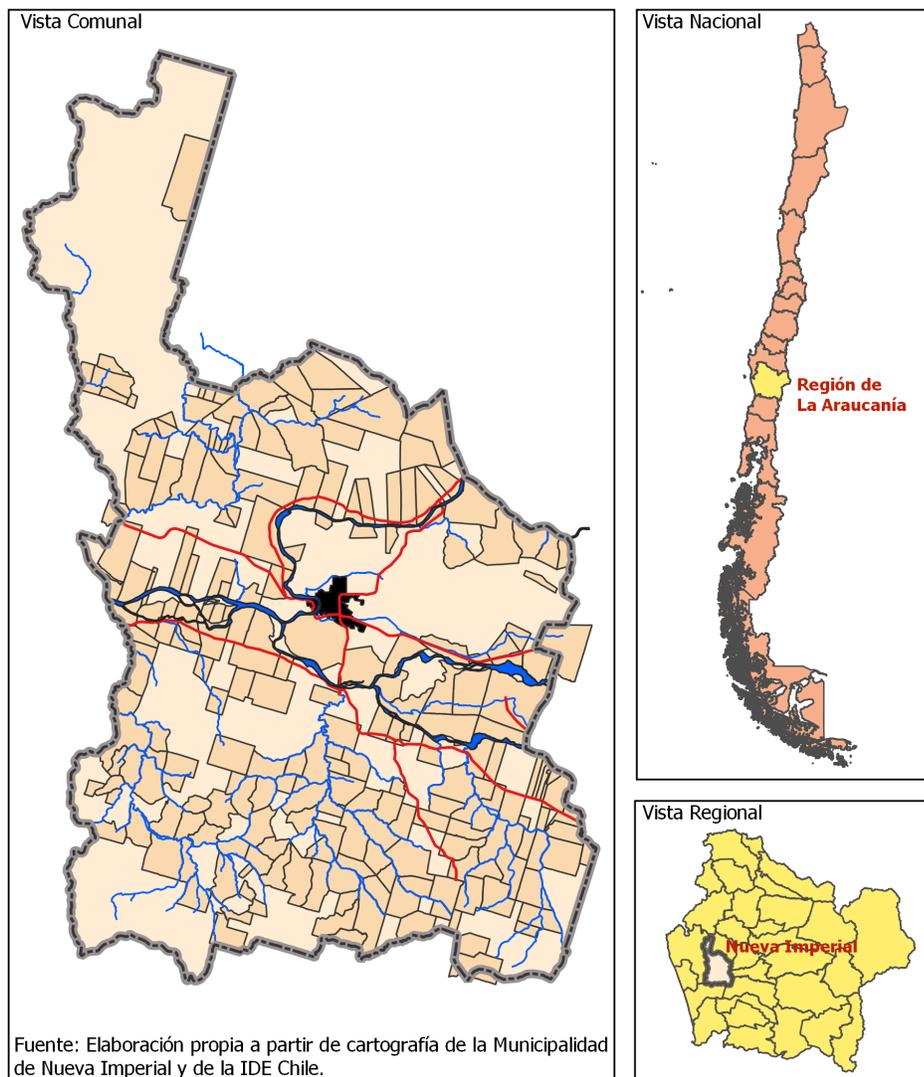


Figura 2.2: Ubicación geográfica de la comuna de Nueva Imperial.

2.4.2. Población

De acuerdo con los resultados del Censo de 2017, la población total de la comuna es de 32.510 habitantes, lo que equivale a una densidad poblacional de 44,53 *hab/km²*. La tabla 2.4 presenta la población desagregada por grupos, donde el 51,18 % de la población corresponde a mujeres, mientras el 48,82 % a hombres, además, la población rural alcanza un 41.92 % y la población urbana un 58.08 %.

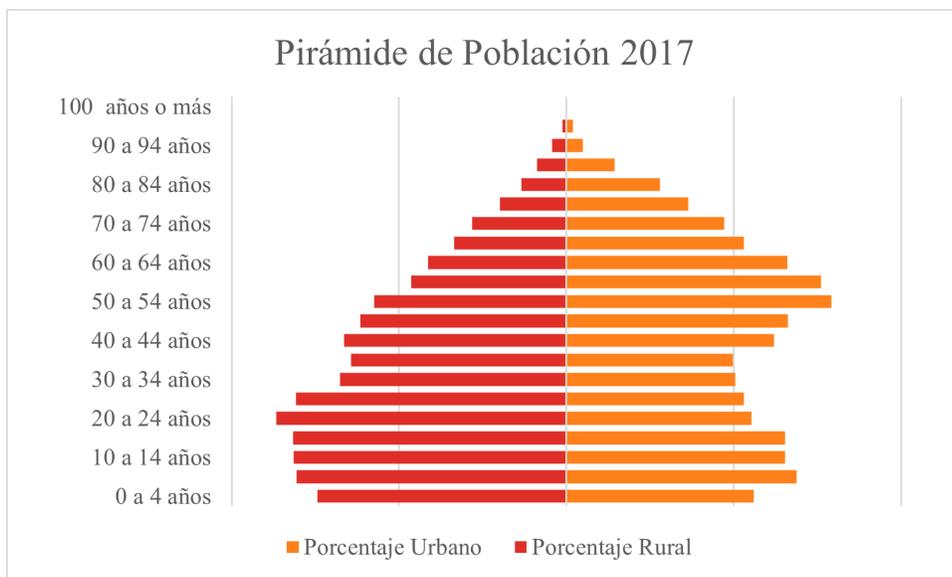
La proyección de la población total para el año 2021 es de 33.898 habitantes, es decir, un aumento del 1,07 % anual; esta población se compondría de 16.584 mujeres y 17.314 hombres.

Tabla 2.4: Población de la comuna de Nueva Imperial.

Población Urbana	18.881
Población Rural	13.629
Población Femenina	16.640
Población Masculina	15.870
Población indígena	18.286
Población No Indígena	14.224
Población Total	32.510

Fuente: Elaboración propia con datos CENSO 2017

El mayor porcentaje de la población se encuentra en el tramo de 10 a 19 años de edad, que corresponde al 15 % del total de habitantes. En el tramo de 30 a 39 años la población es menor comparado con los siguientes rangos de edad, esta disminución es mayor en las zonas rurales que en el área urbano como se observa en la figura 2.3, inclusive se distingue que el porcentaje de población disminuye en un rango más grande de edades, no obstante, pasado los 50 años la población disminuye progresivamente en ambos casos.



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de Censo 2017.

Figura 2.3: Distribución etaria de la población por zonas.

En cuanto a población mapuche, Nueva Imperial es la tercera comuna con mayor concentración mapuche de la región de La Araucanía, le superan las comunas de Temuco con 66.293 personas y Padre Las Casas con 36.655 personas. Según el último Censo, dentro de la comuna 18.023 habitantes se declaran pertenecientes al pueblo mapuche, lo que corresponde al 5,7% de la población mapuche de la región y al 55,4% de la población total comunal, donde solo 263 personas indígenas pertenecen a otro pueblo originario.

Si bien, en general existe una alta representación del pueblo mapuche, en las zonas rurales de la comuna esto se incrementa, ya que la población que se declara mapuche alcanza el 80,1%. A diferencia de la población urbana y de la población total, la población mapuche rural se caracteriza por una mayor concentración de personas adultas como se presenta en la tabla 2.5, principalmente en el rango de 50 a 59 años de edad, además, la mayoría (53,6%) tiene sobre 40 años.

Tabla 2.5: Distribución etaria de la población mapuche por zonas.

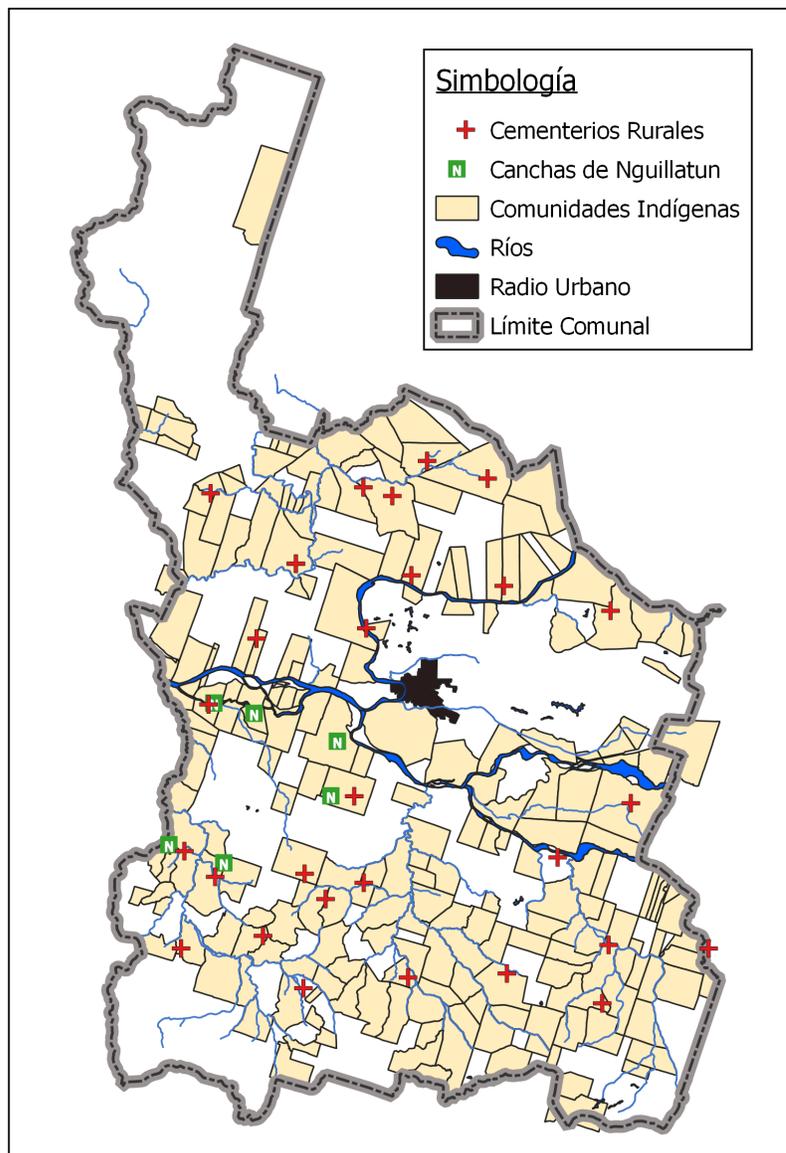
Rango edad	Población Mapuche Rural		Población Mapuche Urbana		Población Mapuche Comunal	
0 a 9 años	1.352	12,3 %	1.347	19,2 %	2.699	15,0 %
10 a 19 años	1.438	13,1 %	1.314	18,8 %	2.769	15,4 %
20 a 29 años	1.150	10,4 %	1.272	18,2 %	2.422	13,4 %
30 a 39 años	1.065	9,7 %	991	14,2 %	2.056	11,4 %
40 a 49 años	1.408	12,8 %	836	11,9 %	2.244	12,5 %
50 a 59 años	1.731	15,7 %	577	8,2 %	2.308	12,8 %
60 a 69 años	1.347	12,2 %	352	5,0 %	1.699	9,4 %
70 a 79 años	957	8,7 %	208	3,0 %	1.165	6,5 %
80 a 89 años	483	4,4 %	78	1,1 %	561	3,1 %
90 años y más	75	0,7 %	25	0,4 %	100	0,6 %
Total	11.006	100,0 %	7.000	100,0 %	18.023	100,0 %

Fuente: Elaboración propia con datos CENSO 2017

Entonces, la población mapuche de Nueva Imperial se localiza principalmente en los sectores rurales donde se organizan en 212 comunidades indígenas de acuerdo con el PLADECO 2019-2022, sin embargo, a la fecha de abril de 2021 solo 195 están inscritas en el registro de comunidades indígenas de la CONADI y gozan de personalidad jurídica. Las comunidades indígenas rurales ocupan el 50,1% del territorio comunal y su distribución geográfica dentro de este se muestra en la figura 2.4 junto a sus sitios de significación cultural.

La municipalidad de Nueva Imperial, debido a la alta presencia del pueblo mapuche en la comuna, creó el Departamento de Desarrollo Sociocultural mapuche que tiene como objetivo diseñar e implementar mecanismos de apoyo y asesoría integral para garantizar la participación activa de la población mapuche en el desarrollo de la comuna. Este departamento depende administrativamente de la Dirección de Desarrollo Económico Local y su trabajo se estructuró con la elaboración de una Política Local de Desarrollo Sociocultural Mapuche que integra el enfoque del “küme mogen” (buen vivir) de la cultura mapuche; durante su planificación participaron autoridades tradicionales, dirigentes funcionales y usuarios, representantes

del pueblo mapuche a nivel comunal.



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de la Municipalidad de Nueva Imperial.

Figura 2.4: Distribución espacial de las comunidades y sitios de significación cultural mapuche.

2.4.3. Indicadores Socioeconómicos

La encuesta Casen del año 2017 determinó que Nueva Imperial presenta niveles de pobreza más altos que su región y país en general. Como se señala en la tabla 2.6, un 19,9% de la población vive en condición de pobreza por ingresos, mientras que un 43,5% en condición de pobreza multidimensional; esta última medición considera indicadores de educación, salud, trabajo, vivienda, entre otros para un análisis más completo que solo ingresos y su poder adquisitivo. Cabe destacar, que la región de la Araucanía ocupa el nivel de pobreza más alto del país en ambos indicadores.

Tabla 2.6: Situación de pobreza en la comuna, región y país.

Medición de Pobreza	Comuna	Región	País
Porcentaje de Población en Pobreza por ingresos	19,9 %	17,2 %	8,6 %
Porcentaje de Población en Pobreza multidimensional	43,5 %	28,5 %	20,7 %

Fuente: Encuesta CASEN 2017, MDS

La dimensión de entorno de la pobreza multidimensional estipula carentes a los hogares con problemas de contaminación ambiental en el área de residencia y a los que no disponen equipamientos básicos a una distancia cercana de la vivienda que permitan el acceso expedito a servicios de transporte, establecimientos de salud y educación o demoran más de una hora a su lugar de trabajo (MDS, 2015). En la tabla 2.7 se muestra el porcentaje de hogares carentes según la encuesta Casen 2017, donde la región de La Araucanía presenta valores más altos comparados con el país y en el caso de la zona rural es el mayor de todas la regiones, sumado a que presenta el mayor índice de ruralidad.

Tabla 2.7: Porcentaje de hogares carentes de entorno según zona.

Zona	Región	País
Urbano	4,8 %	8,2 %
Rural	31,0 %	23,7 %
Total	12,7 %	10,2 %

Fuente: SIIS-T MDS, 2021

Al año 2020, 12.397 hogares de la comuna de Nueva Imperial estaban en la base de datos del Registro Social de Hogares, de los cuales el 73,6 % calificaban en el tramo de hogares entre el 0 % y 40 % de menores ingresos o mayor vulnerabilidad.

2.4.4. Centros de Actividades y Servicios

La comuna cuenta con dos centros urbanos: Nueva Imperial y Villa Almagro, los cuales conectan a las zonas rurales de los alrededores del territorio y funcionan como centros fundamentales para el acceso a los servicios y al comercio. Cabe señalar que el área de Villa Almagro es considerablemente menor al de Nueva Imperial, por lo que la mayor concentración de servicios se encuentra en la ciudad.

Nueva Imperial posee negocios de comercio local dispersos en toda la zona urbana, como también cuenta con algunas tiendas y supermercados de cadena. Otros lugares de interés en la ciudad son el banco, la municipalidad, los juzgados de garantía, policía local y de letras, la notaria y el conservador de bienes raíces.

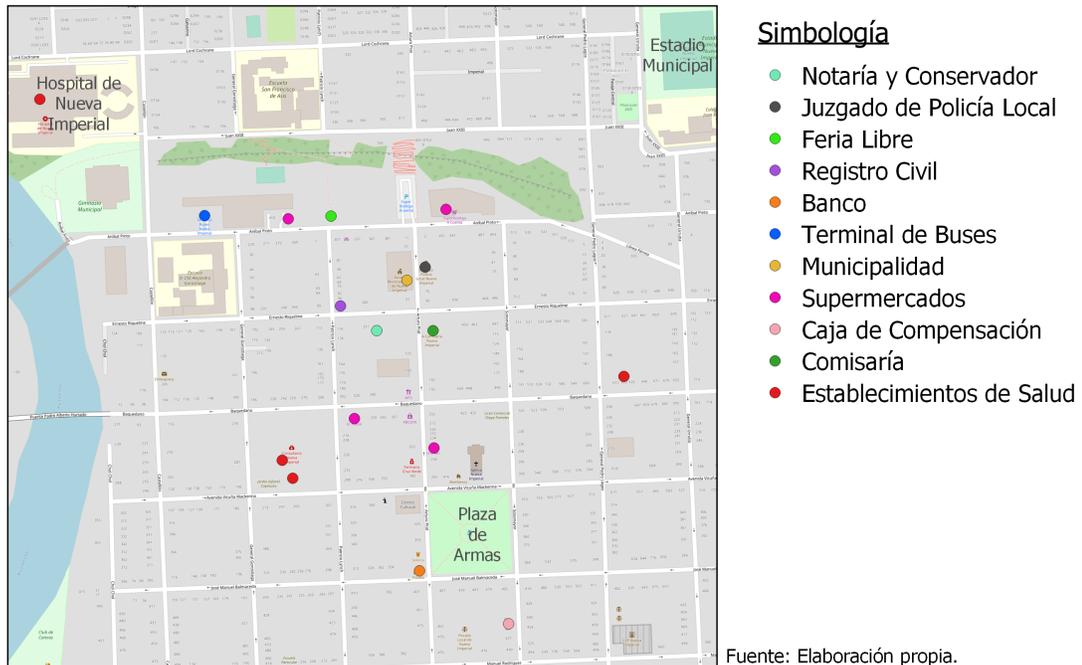


Figura 2.5: Ubicación geográfica de algunos lugares de interés en la zona urbana.

Salud

El Departamento de Estadísticas e Información de Salud (DEIS) reporta los siguientes establecimientos de salud en la comuna:

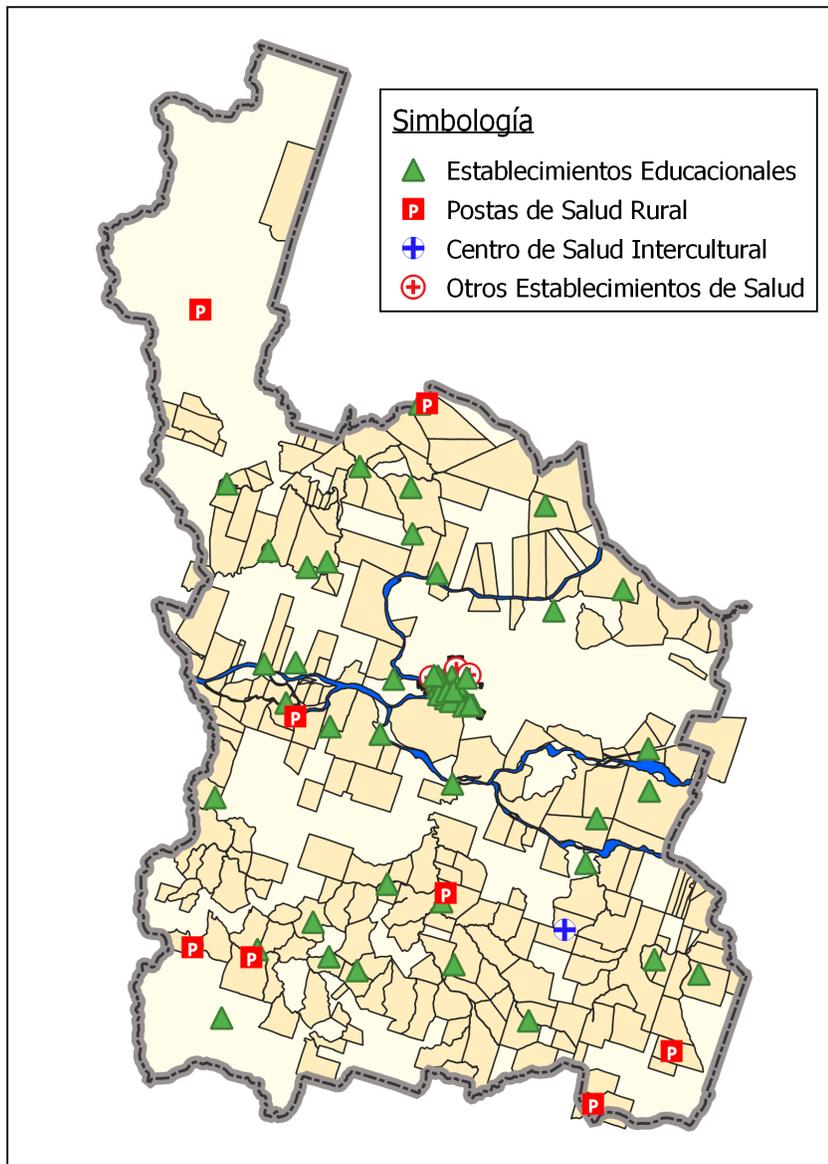
- Hospital Intercultural de Nueva Imperial
Establecimiento de Mediana Complejidad que busca complementar la medicina mapuche y occidental, propiciando la comunicación entre ambas. Brinda atención primaria y secundaria para la comuna y su área de Influencia.
- Centro de Salud Intercultural Boroa Filulawen
Servicio de salud oficial que desde el año 2003 beneficia a las comunidades del sector y población de comunas aledañas. Al igual que el hospital, junta la medicina occidental con la mapuche en un ambiente de fraternidad entre los profesionales de la salud y los especialistas de la medicina mapuche.
- Centro de Salud Familiar Nueva Imperial, CESFAM
Establecimiento de Atención Primaria de Salud que atiende a la totalidad de la población del área urbana de la comuna, dado que es el único establecimiento de este tipo en la ciudad. Su área de influencia corresponde a toda el área urbana, peri urbana y rural disperso de la comuna.
- Centro Comunitario de Salud Familiar El Alto, CECOSF
Comenzó a funcionar en enero del 2017 entregando un servicio principalmente orientado al trabajo comunitario asistencial, abarcando a las nuevas poblaciones (construidas desde el 2006) del sector El Alto de Nueva Imperial.

- Ocho Postas de Salud Rural: Mañío Ducañán, Chivilcoyan, Bochoco, Queupue, Alto Boroa, Rulo, Miramar y Molco.
Establecimientos de atención ambulatoria, ubicados en lugares de fácil acceso, prestan servicios a una población determinada. Trabajan con un cronograma de rondas bimensuales de un equipo multidisciplinario que asiste a cada sector de postas y sus respectivas Estaciones Médico Rural.
- Servicio de Atención Primaria de Urgencias Nueva Imperial, SAPU
A partir de julio 2013 se implementa en la comuna el Servicio de Atención Primaria de Urgencias que otorga atención inmediata incluso en días inhábiles.
- Centro de Diálisis Los Ángeles Limitada

Educación

Según el directorio del MINEDUC, en la comuna hay 55 establecimientos educacionales de los cuales 20 están en la zona urbana y los otros 35 son rurales. Los establecimientos de educación media son siete y están dentro de un radio de 3 kilómetros del centro de la ciudad de Nueva Imperial, solo uno de estos presta servicios de educación intercultural mapuche. Además, existe un centro de formación técnica en la ciudad.

A nivel comunal para el año 2020 se tuvo un registro de 7.445 matriculas en total en los 55 establecimientos, de las cuales 3.746 son matriculas de alumnos que pertenecen a alguna etnia, es decir, el 50,3% de los alumnos de la comuna de Nueva Imperial. Para el caso de los establecimientos rurales esta cifra aumenta al 68,8%, donde 1.056 alumnos de un total de 1.534 matriculados pertenecen a una etnia.



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de la Municipalidad de Nueva Imperial y de la IDE Chile.

Figura 2.6: Ubicación geográfica de los establecimientos de salud y educación.

2.5. Síntesis

La cultura de un grupo social puede influir en sus necesidades de transporte, lo que es aplicable en el contexto de pueblos indígenas y puede ser estudiado. Las investigaciones sobre la movilidad de los aborígenes en Australia muestran la influencia que pueden tener este tipo de estudios en la formulación de políticas y proyectos que afecten a comunidades indígenas. Si bien, es esperable que las necesidades y patrones de movilidad de la población indígena sean similares para los demás habitantes, existen detalles o diferencias que desde su perspectiva tienen mayor relevancia.

El caso de Australia sirve como guía para el desarrollo de esta memoria, por esta razón se plantea un estudio a pequeña escala para obtener información específica de una zona local, comunidades indígenas en Nueva Imperial, y al tratarse de un estudio preliminar se focaliza en propósitos de viaje, destinos y accesibilidad de forma generalizada. Además, se incorporan al análisis elementos como el efecto del aumento de la tasa de motorización, el mayor acceso a la telefonía e internet, y se considera la posible relación entre las desventajas de transporte con la exclusión social.

A partir de los antecedentes generales de los pueblos indígenas en Chile se evidencia la fuerte representación que poseen dentro del país, en especial el pueblo mapuche que tiene una alta presencia de población y comunidades en la zona sur. Particularmente, existe alta densidad de población mapuche en las zonas rurales de la comuna de Nueva de Imperial, donde los índices de pobreza y vulnerabilidad son mayores.

En el caso de la cultura mapuche, su cosmovisión y estructura de organización en comunidades rurales se pueden relacionar con sus patrones de movilidad, marcando diferencias en los principales motivos para viajar y los medios de transporte predominantes. Además, factores geográficos de la comuna estudiada como la presencia de cuatro ríos, planicies onduladas y estribaciones montañosas condicionan la accesibilidad desde las comunidades a la ciudad, lugar donde se concentra la oferta de servicios, con excepción de los establecimientos de educación básica.

Capítulo 3

Metodología

Este trabajo se centra en la movilidad y accesibilidad de comunidades rurales indígenas del pueblo mapuche ubicadas en la comuna de Nueva Imperial en la Región de la Araucanía, ya que corresponde al pueblo con mayor representación, 10 % de la población total del país, en la región con su más alta concentración y en la segunda comuna a nivel nacional con mayor número de comunidades indígenas (2.2). A causa del poco desarrollo del tema en el país, corresponde a un estudio de carácter exploratorio-descriptivo.

La estrategia metodológica se puede dividir en dos etapas, la primera consiste en una investigación documental de todas las políticas, planes, programas y proyectos que han influido en la movilidad y accesibilidad de la población indígena rural en el área de estudio. Mientras, la segunda etapa se centra en la recolección de información a través de entrevistas y encuestas a integrantes de algunas comunidades, pues considerando el alto número de estas en la zona, se acota el estudio a solo algunas que puedan ser contactar.

El enfoque cualitativo de la investigación tiene dos propósitos: conocer las necesidades de transporte, movilidad y accesibilidad de los habitantes de las comunidades estudiadas, y conocer la percepción e impacto de las políticas relacionadas con transporte implementadas en el área de influencia. En consecuencia, es importante complementar la investigación bibliográfica con características de la comuna que están vinculadas con las medidas y que condicionan el desplazamiento de los habitantes en las comunidades indígenas rurales, debido a la relación entre la movilidad de las personas con el sistema de transporte disponible. Por esta razón, se analiza la red vial rural y el transporte público de la comuna.

Para el desarrollo de la primera etapa es fundamental identificar a los actores que participan en la elaboración de medidas que afectan la movilidad y accesibilidad de las comunidades indígenas, puesto que son las fuentes de información primaria. Los actores identificados fueron los siguientes:

- **Ministerio de Obras Públicas**
Dirección de Vialidad, Dirección de Planeamiento
- **Ministerio de Desarrollo Social y Familia**
- **Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**
División de Transporte Público Regional

- **Gobierno Regional de la Araucanía**
- **Unidad Regional Subdere La Araucanía**
- **Corporación Nacional de Desarrollo Indígena**
- **Municipalidad de Nueva Imperial**

A partir de los antecedentes, documentos oficiales e informes recopilados, y de los fines propuestos, se diseñó una pauta de entrevista semi-estructurada (B.1) que primero busca obtener información sobre los integrantes de la comunidad y sus prácticas culturales. Luego, se tienen preguntas relacionadas con su movilidad, accesibilidad, posibles problemas, participación en consultas indígenas y percepción sobre los beneficios relacionados con transporte.

Las entrevistas se realizaron durante los meses de junio y septiembre por medio de llamadas telefónicas a contactos facilitados por funcionarios de la municipalidad, dado el contexto a nivel país que al principio impedía realizar una visita a terreno y el difícil acceso a internet en las comunidades rurales que imposibilita realizar videollamadas. El tiempo dedicado a responder las preguntas durante las llamadas fue entre 15 a 40 minutos, estas fueron grabadas y posteriormente transcritas para facilitar el análisis de la información obtenida.

La técnica para analizar la información obtenida a partir de las entrevistas corresponde al análisis de contenido, tanto cuantitativo como cualitativo, ya que es una técnica de interpretación de datos expresos y latentes captados mediante inferencias objetivas en relación al contexto donde se desarrolla el relato.

Como señala Jaime Andréu Abela (2002), el muestreo en los diseños de análisis de contenido cualitativo suelen ser intencionales, pues de esta forma el investigador se coloca en la situación que mejor le permita recoger la información relevante. Por lo tanto, se define que las entrevistas serán dirigidas exclusivamente a representantes de cada comunidad que mantengan buena comunicación con el resto de los habitantes y conocimiento sobre las consultas indígenas.

Con el propósito de contrastar esta información general con un caso particular, se realizaron encuestas presenciales en la comunidad Calviu Santibano a una persona por hogar, con excepción de una familia a la que también se encuestó un adolescente de 13 años. Las preguntas se realizaron durante una visita a la comunidad estudiada entre los días 13 y 15 de septiembre.

El cuestionario (B.2) tenía los mismos objetivos que la pauta de la entrevista, pero consistía de preguntas más directas y específicas sobre sus propósitos de viajes, medios de transporte, destinos, problemas de conectividad, migración, satisfacción del servicio de transporte subvencionado y mejoramiento de caminos. Además, a los encuestados se les preguntaba por quienes conformaban su grupo familiar, la ocupación de ellos y si existían diferencias en algunas respuestas, especialmente las sobre principal motivo de viaje, destinos acudidos y medios de transporte usados, es decir, la información recopilada con las encuestas no detalla solo la movilidad de los encuestados, sino también la de los integrantes de sus hogares.

Capítulo 4

Hallazgos y Resultados

4.1. Medidas Legislativas o Administrativas

A continuación, se presentan las políticas, planes y programas relacionados con el sistema de transporte que se han formulado durante el periodo 2008-2021. La información recopilada se clasifica en dos categorías: la primera comprende las medidas planificadas o a cargo del Ministerio de Obras públicas en torno a la infraestructura vial que conecta a las comunidades indígenas rurales, mientras la segunda se relaciona con el transporte público disponible en la comuna de Nueva Imperial y las medidas implementadas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

4.1.1. Ministerio de Obras Públicas

La primera medida diseñada dentro de la política indígena, posterior a la promulgación del convenio 169 de la OIT, fue el **Plan de Infraestructura para las Comunidades Indígenas en Territorios Rurales** que tenía como objetivo favorecer el desarrollo socioeconómico e integración social de los pueblos indígenas supliendo las carencias de conectividad de las comunidades que habitan territorios rurales. Como resultado se esperaba mejorar su calidad de vida al proporcionar la conectividad necesaria para acceder a servicios.

Previo a este plan se llevaba a cabo el Programa de Desarrollo Indígena (**PDI**) que ejecutaba la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas en los territorios indígenas regidos por la Ley 19.253, principalmente en las regiones del Biobío y La Araucanía. Tal programa consistía en mejorar caminos al interior de las comunidades que originalmente se encontraban en tierra, lo que implica que el tránsito de vehículos fuera difícil o imposible en estado saturado por lluvias, por lo que se habían ejecutado aproximadamente 250 kilómetros anuales de caminos en comunidades indígenas.

Para cumplir con el propósito del nuevo plan, se planificó proveer de infraestructura vial durante el **periodo 2008-2012**, duplicando la oferta actual de caminos comunitarios atendidos por el programa ya existente, comprometiéndose un promedio anual de 607 kilómetros para las cuatro regiones que participan. Dada la alta demanda por infraestructura vial en los territorios indígenas, se comienza a aplicar paulatinamente el plan focalizando los recursos mediante una metodología para escoger los territorios beneficiarios, lo que deben cumplir con los siguientes criterios:

- Ruralidad: localizarse en zonas rurales.
- Grado de concentración de la población indígena: al menos 10 % de la población debe ser indígena.
- Comunidades de la Ley Indígena: solo califican aquellas comunas que posean comunidades indígenas reconocidas en el registro de la CONADI.
- Pobreza e indigencia: la tasa de pobreza e indigencia de la comuna debe ser al menos medio punto porcentual bajo la media nacional.

Finalmente, de acuerdo con estos criterios calificaba toda la Región de la Araucanía con excepción de la comuna de Reinaco de la Provincia de Malleco, donde no existían comunidades indígenas según la información de la CONADI.

El plan consideró solamente la infraestructura en la que el MOP, de acuerdo a su rol y conocimiento, puede ejecutar y/o prestar asesoría e inspección técnica, iniciando con la habilitación de ruta y/o cambio de trazado, el mejoramiento de tierra a ripio y saneamiento y la conservación de los caminos “comunitarios” que una vez finalizados pasaban a ser de exclusiva responsabilidad de los Gobiernos Regionales o de los municipios respectivos, puesto que estos inicialmente tenían el rol de ejecutor de las conservaciones menores y luego pasaron a ser los administradores de la totalidad de los recursos del plan, de acuerdo a los estándares fijados.

Para su desarrollo en cada región se conformó una mesa técnica, entre sus principales funciones se destacaba el desarrollo de los estudios de demanda que se llevaron a cabo previamente mediante consultorías que se licitaron e incorporaron en el mismo contrato la elaboración de los diseños o proyectos correspondientes, también sus funciones incluían la definición del cronograma del levantamiento en las distintas comunas, la validación de las propuestas mediante una consulta a las comunidades afectadas, y el control y seguimiento de la ejecución del plan estratégico definido con anterioridad. En cuanto al financiamiento de las obras, este se realizó mediante recursos sectoriales de la Dirección de Vialidad.

En enero de 2012, el MOP publicó la “**Guía de Antecedentes Territoriales y Culturales de los Pueblos Indígenas de Chile**” como apoyo para asegurar el reconocimiento de las diferencias de los pueblos originarios en pro de una mirada integral, incorporando diseño y aplicación con pertinencia indígena y reafirmando así la importancia de la participación indígena para el desarrollo.

Esta guía, considerada como herramienta de gestión para la planificación, diseño y construcción de infraestructura en tierras indígenas, contiene principalmente antecedentes generales y particulares sobre los nueve Pueblos Indígenas del País reconocidos en aquella época por la ley, siendo estos aspectos a considerar en los siguientes proyectos del MOP.

En el primer capítulo, para cada pueblo se entrega un breve relato sobre su historia, su ubicación geográfica, el poblamiento y los poblados que constituyen sus asentamientos, sus territorios patrimoniales y tierras, incluyendo también las características ambientales del territorio y su ocupación territorial, breve descripción de su cosmovisión y expresiones

rituales, ceremoniales, simbólicas y materiales, finalizando con su patrimonio y organización administrativa.

Mientras, el otro capítulo aborda recomendaciones para una correcta aplicación del Convenio 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes, dando énfasis a su elemento central sobre Consulta y Participación, dado que entrega indicaciones para la realización de reuniones para asegurar el cumplimiento de los postulados, procurando lograr que los servicios de infraestructura respondan a las demandas y necesidades específicas de las comunidades participantes.

El siguiente plan elaborado con incidencia en la infraestructura vial de las comunidades indígenas del área de estudio fue el **Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico (PRIGRH)**, una herramienta de planificación de intervenciones del Ministerio de Obras Públicas para la región de La Araucanía durante el **periodo 2012-2021**. Fue ideado como un proceso de planificación de las principales iniciativas de inversión de infraestructura y gestión del recurso hídrico de acuerdo con la visión de desarrollo de cada región, aplicando un sistema de planificación estratégica, participativa e integrada que vincule sus necesidades sociales y económicas.

En el plan se incluyen líneas de acción definidas en otros planes vigentes en la época como el Plan de Infraestructura para Comunidades Indígenas en Territorios Rurales y el Plan Director de Infraestructura al 2025 del Ministerio de Obras Públicas, en el cual se destacan los lineamientos sobre asegurar la infraestructura y servicios intercomunales para la integración social y territorial, a fin de satisfacer necesidades de localidades aisladas y el fortalecimiento de programas de servicios rurales tales como: vivienda, electrificación, agua potable, alcantarillado, telefonía y saneamiento de títulos.

El objetivo general del PRIGRH es proveer infraestructura y gestión del recurso hídrico mejorando la competitividad regional, en él se señala como su primer objetivo específico "desarrollar infraestructura para mejorar la calidad de vida, habitabilidad y cohesión social de la población regional, y en particular de las comunidades étnicas, principalmente Mapuche, que son parte de la identidad regional", propósito ligado a las acciones estratégicas de consolidación de la conectividad vial y consolidación de los caminos indígenas en respuesta a los dos primeros requerimientos que se buscan resolver: el mejoramiento de la conectividad regional e interregional, y la integración del territorio, mayores accesos a comunidades mapuche y localidades aisladas.

El plan se elaboró con una metodología que incluyó varias etapas de análisis, consulta y participación ciudadana, puesto que pretendía ser un instrumento de planificación efectiva y útil para los actores e interesados, teniendo en cuenta el lineamiento estratégico ministerial de promover la participación ciudadana en la gestión de la infraestructura. En el proceso de la consulta ciudadana se realizaron visitas a algunas comunas, incluida Nueva Imperial.

También, se definen unidades territoriales homogéneas donde Nueva Imperial integra la llamada Intercultural de Ríos y Mar junto a las comunas de Saavedra, Carahue, Teodoro Schmidt y Toltén. En esta unidad se identifica que se requiere mejorar y mantener la conectividad vial longitudinal troncal y la red secundaria de caminos para facilitar el transporte,

acceso a servicios y comercio de los productos del territorio, en consecuencia, se establece que la Dirección de Vialidad tiene el propósito de dotar de rutas al servicio de los requerimientos de sectores específicos: comunidades indígenas, sectores productivos, de interés turístico, belleza escénica y desarrollo social, comprometiendo el mejoramiento de 300 km de Caminos Indígenas anuales.

En general, se comprometen 2.660 kilómetros de vías habilitadas para comunidades indígenas para La Araucanía. Para su cumplimiento se define la acción estratégica de consolidación de caminos indígenas bajo la unidad técnica de la Dirección de Vialidad con la iniciativa de conservar el Plan Indígena anterior (**PDI**).

Finalmente, se cuenta con la planificación de un proceso de monitoreo que incluye aspectos como el seguimiento y cumplimiento de las metas inicialmente fijados y logros de los objetivos propuestos.

En 2016, MOP publicó la guía **Pueblos Indígenas, Consulta y territorios** con el propósito de apoyar la planificación territorial y proceso de consultas indígenas, ya que está orientada a funcionarios cuyas labores se relacionen con los pueblos indígenas.

La guía se compone de cuatro partes:

- Parte I “Pueblos Indígenas, sus Tierras y Territorios” contiene aproximaciones y conceptos claves sobre los reconocimientos y organización de acuerdo con los artículos del convenio 169 y la Ley indígena 19.253.
- Parte II “Antecedentes territoriales y culturales de los pueblos indígenas” entrega antecedentes sobre la localización, población, organización, tierras, territorios y lugares ceremoniales de cada pueblo en Chile aspectos a considerarse en los procesos de consulta indígena.
- Parte III “El deber de Consulta y Participación Indígena en el Convenio 169 de la OIT” abarca los componentes principales sobre el derecho a Participación y Consulta Indígena en el marco del Convenio 169 de la OIT explica cómo debe ser y efectuarse.
- Parte IV “Recomendaciones para la Consulta Indígena” son recomendaciones y orientaciones prácticas para la aplicación de Procesos de Consulta Indígena. Se incluyen acciones previas a la ejecución de un proceso de consulta indígena para favorecer la comprensión de las características propias del pueblo y establecer la suceptabilidad de afectación, además de recomendaciones para cada etapa del proceso de Consulta indígena: planificación, entrega de información, deliberación interna, dialogo y sistematización y comunicación de resultados.

En la actualidad, el Ministerio de Obras Públicas es parte del **Plan Impulso Araucanía**, cuyo objetivo fundamental es hacer converger los indicadores sociales y económicos de la región hacia el promedio nacional durante el **periodo 2018-2026**.

La elaboración del plan se basa en siete ejes sectoriales fundamentales para el desarrollo agrícola, turístico y energético de la región, en los cuales se incluye el desarrollo indígena, calidad de vida y desarrollo social, infraestructura y conectividad. Algunas de las iniciativas

señalan convocatorias a proyectos de comunidades indígenas y apoyo en la ejecución, mejoras a la educación de lengua y cultura de los pueblos indígenas, reconocimiento y relevancia a la importancia de la pertinencia cultural en el ámbito de la salud, entre otros.

En cuanto a los objetivos relacionados con el MOP se tiene mejorar más de 1.100 kilómetros de caminos básicos en el periodo y mejorar más de 4.700 kilómetros de caminos en comunidades indígenas (**CCI**) que corresponden principalmente al mejoramiento de huellas abiertas en tierra, con material estabilizado y una capa superior de material granulado compactado, proponiendo una meta anual de 480 km entre los años 2018-2021 y 570 km entre los años 2022-2026 lo que representa un incremento de un 45 %, mejorando un total de 4.770 kilómetros.

Además, la Dirección de Vialidad del MOP dispondrá de diseños de ingeniería en proyectos para comunidades indígenas equivalentes a aproximadamente 2.400 kilómetros, que se podrán financiar con aportes de otros servicios mediante la suscripción de convenios. Otras medidas en la comuna de Nueva Imperial son el mejoramiento del camino básico intermedio Maquehue-Boroa-Puente Ragnintuleufu, que constituye parte de un eje transversal de la región de la Araucanía, y el estudio sobre la doble vía en la ruta S-40.

El programa de caminos al interior de comunidades indígenas (**CCI**) corresponde al originalmente **PDI**, el cual ha tenido cambios a lo largo del tiempo. En un comienzo correspondían a la contratación y colocación de suministros de material, pero posteriormente se fueron incorporando soluciones de saneamiento, para terminar en los últimos años en la elaboración de proyectos de conservación propiamente tales, los cuales incluyen: soluciones de saneamiento, reparaciones de puentes, incorporación de terraplén y posterior capa granular de rodadura; así como temática ambiental y de participación ciudadana, entre otras.

El procedimiento general del programa se divide en tres procesos: Solicitudes, Planificación y Proyecto, que finalizan con un proyecto CCI (A.1). El proceso de solicitudes corresponde al ingreso de los documentos requeridos en la Oficina de Partes DRV, estos documentos de entrada pueden ser de la municipalidad (oficio, carta), una persona natural (carta), una comunidad indígena (carta), SEREMI (memo, oficio), entre otros.

En el proceso de Planificación, la mesa directiva de acuerdo con la base de datos determina los kilómetros por comuna y si existe disponibilidad de recursos para Diseño, en caso de no contar con los suficientes recursos se priorizan las comunas con más comunidades solicitantes.

El proceso de Proyecto se subdivide en tres fases:

- Fase A: Selección de comunidades y caminos priorizado según antigüedad de solicitud y número de familias beneficiadas, se verifica que se cumpla con la cantidad de kilómetros asignados, la calidad indígena de las tierras y criterios técnicos de pendiente y ancho de calzada.
- Fase B: Elaboración de proyectos y complementos incluyendo balizado, saneamiento y estructuras menores, topografía en sectores puntuales, entre otros. En esta fase se realiza el proceso de participación ciudadana con visitas a terreno, reuniones y levantamiento

de puntos críticos.

- Fase C: Antecedentes para la licitación donde se integran todas las características y especificaciones del proyecto CCI.

El procedimiento para la ejecución de los proyectos tiene dos modalidades, el primero es a través de proceso de licitación pública (fondos sectoriales / FNDR), entendiéndose que fondos sectoriales corresponden a asignaciones presupuestarias directas correspondientes al MOP y FNDR corresponde al Gobierno Regional (GORE), respecto al Fondo Nacional de Desarrollo Regional. La segunda es a través de equipo interno, es decir, obras ejecutadas directamente por la Dirección de Vialidad región de La Araucanía, a través de las oficinas provinciales de Cautín y Malleco.

Actualmente, el proyecto en ejecución por contrato CCI que beneficia a la comuna de Nueva Imperial con 20,51 kilómetros se denomina CONSERVACION CAMINOS PLAN INDIGENA REGION DE LA ARAUCANIA 2020, PLAN DE RECUPERACION Conservación de Caminos de Acceso Comunidades Indígenas, Comuna de Nueva Imperial, Provincia de Cautín, Región de La Araucanía.

Los kilómetros ejecutados bajo el plan de mejoramiento de caminos en comunidades indígenas (CCI) para la comuna de Nueva Imperial se presentan en la tabla 4.1.

Tabla 4.1: Kilómetros ejecutados de mejoramiento de Caminos en Comunidades Indígenas para la comuna de Nueva Imperial

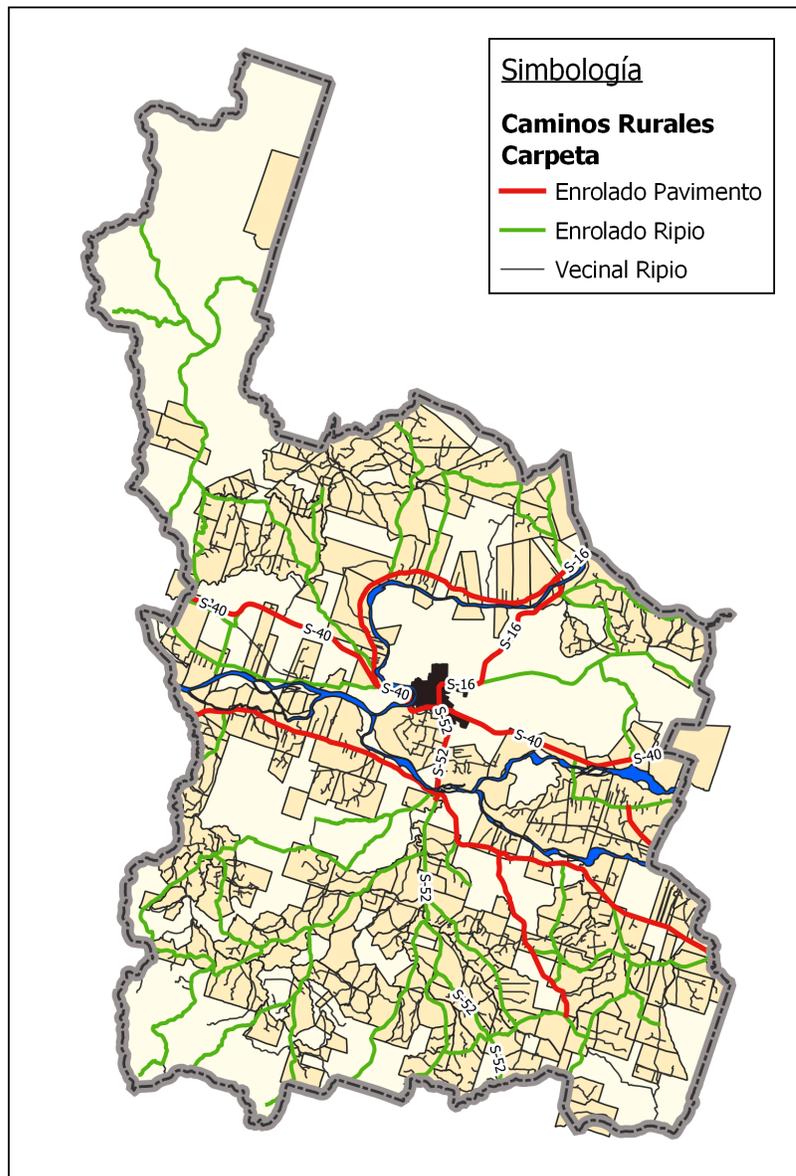
Año	2011	2012	2013	2014	2015
km	25,57	15,24	15,24	35,09	25,13
Año	2016	2018	2019	2020	Total
km	12,15	15,71	11,24	23,73	179,09

Fuente: DIRPLAN, 2021

Actualmente, la región de La Araucanía cuenta con la mayor longitud de caminos a nivel nacional, un total de 11.992,1 kilómetros que corresponde al 13,9% de la red nacional y comprende 1.808,2 kilómetros (15%) pavimentados con soluciones en asfalto, hormigón o una combinación de estas. La longitud de caminos comunales y de acceso es de 10.164,4 kilómetros, compuesta por 6.832,0 kilómetros de caminos de acceso y 3.332,4 kilómetros de caminos comunales, que corresponde al 17,4% de la red nacional de este tipo, lo que la convierte en la región con la mayor longitud seguida por la región de los Lagos con 6.807,4 kilómetros, no obstante, solo el 3,6% de esta red está pavimentada con capa de rodadura de asfalto u hormigón, mientras a nivel nacional es el 5,8%. (MOP, 2020)

En cuanto al acceso principal a la ciudad de Nueva Imperial, este es a través de la Ruta S-40, una carretera asfaltada que une a la ciudad de Temuco con la comuna de Puerto Saavedra, y conecta a Nueva Imperial con Carahue y con la capital regional. Hacia el norte, en dirección a la comuna de Cholchol se dispone la ruta S-16, un camino asfaltado que llega hasta la comuna de Galvarino. En cambio, hacia el sur existe la ruta S-52 que une a la ciudad con otra área urbana menor: Villa Almagro; la continuación de la ruta llega hasta las localidades de Barros Arana y Teodoro Schmidt por una carretera de ripio.

La red vial de la comuna de Nueva Imperial catastrada o georreferenciada, de acuerdo con el PLADECO 2019-2022, posee una extensión de 888.45 kilómetros, pero la red total estimada corresponde a 1.225 kilómetros. La extensión de caminos vecinales de ripio, mantenidos por la municipalidad es de 528,11 kilómetros, mientras los caminos rurales (enrolados) pavimentados en la comuna corresponden a 79,96 kilómetros de la red.



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de la Municipalidad de Nueva Imperial.

Figura 4.1: Situación caminos rurales de la comuna.

4.1.2. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones

Uno de los principales objetivos del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones es generar una red de movilidad en regiones que permita mejorar la conectividad y la calidad de vida de las personas mediante el desarrollo e implementación de sistemas de transporte público. Los subsidios de transporte público regional son una herramienta importante para alcanzar esta meta y consisten en aportes económicos para el desarrollo de iniciativas, por consiguiente, tales subvenciones son distribuidas de acuerdo con las necesidades de cada región (MTT, 2019).

Dentro del periodo de tiempo estudiado, se promulgó la Ley de Subsidio al Transporte Público (Ley 20378, 2009) que entrega recursos que promueven y apoyan la operación de servicios de transporte público en todo el país, tanto en áreas urbanas como rurales. Originalmente, estos recursos eran administrados por la División de Subsidios, pero a causa de una modificación a la ley en el año 2013 se constituyó la División de Transporte Público Regional (DTPR) que la sucedió. Por esta razón, la división quedó a cargo de la implementación de la ley mediante el financiamiento de iniciativas de subvención a servicios y proyectos de obras de apoyo al transporte público como paraderos, señaléticas e importantes obras de infraestructura.

Además, el DTPR toma el rol de planificar, regular y supervisar los sistemas de transporte público regionales para que sean eficientes, accesibles y de calidad. En el área urbana tiene el objetivo de fortalecer la movilidad de las personas promoviendo el uso del transporte público a través de soluciones que entreguen una calidad de servicio adecuada, mientras que en el área rural busca mejorar la conectividad de los habitantes usando de manera eficiente los recursos disponibles. (Subsecretaría de Transportes, 2013)

En la zona urbana de la comuna de Nueva Imperial se dispone del servicio de buses urbanos y de taxis colectivos. En el caso de los buses, de acuerdo con la base de datos de transporte público 2021 de la Biblioteca Digital de Transportes, solo dos recorridos se mantienen activos a diferencia del año 2013 cuando se tenían tres recorridos con 16 buses de flota con una antigüedad promedio de 17 años (MTT, 2013). Debido a que la cantidad de estos servicios es baja, los servicios rurales asumen mayor relevancia.

El diagnóstico del transporte público elaborado por la Subtrans (2013) señala que los sistemas rurales que conectan localidades lejanas con urbes, en general, poseen baja demanda, lo que provoca condiciones de servicio insuficientes y por lo tanto muchas veces son reemplazados por servicios subsidiados por el estado. Los servicios de buses rurales en Nueva Imperial conectan el centro de la ciudad con otras comunas (Temuco, Carahue, Cholchol y Teodoro Schmidt) o con localidades rurales de la misma comuna, conforme la base de datos hay 45 recorridos registrados de los cuales 18 son subsidiados, mientras que 11 tienen un destino en otra comuna.

Respecto al transporte interurbano, Nueva Imperial cuenta con una estación de buses interurbanos conocida como “Terminal Rodoviario de Nueva Imperial”, donde alrededor de nueve empresas prestan servicios hacia destinos nacionales: comunas aledañas, Rancagua, Santiago, entre otros, y a destinos internacionales de Argentina. La estación de tren más

cercana está en Temuco a una distancia aproximada de 35 kilómetros del centro de Nueva Imperial, mientras que a unos 53 kilómetros se ubica el aeropuerto más cercano, Aeropuerto Araucanía, en la comuna de Freire.

A continuación, se describen las iniciativas que han sido implementadas en el área de estudio.

■ Servicios Subvencionados

Se subsidian servicios de transporte público que mejoran la conectividad de quienes viven en zonas aisladas y rurales, y no contaban con acceso a un transporte regular de bajo costo.

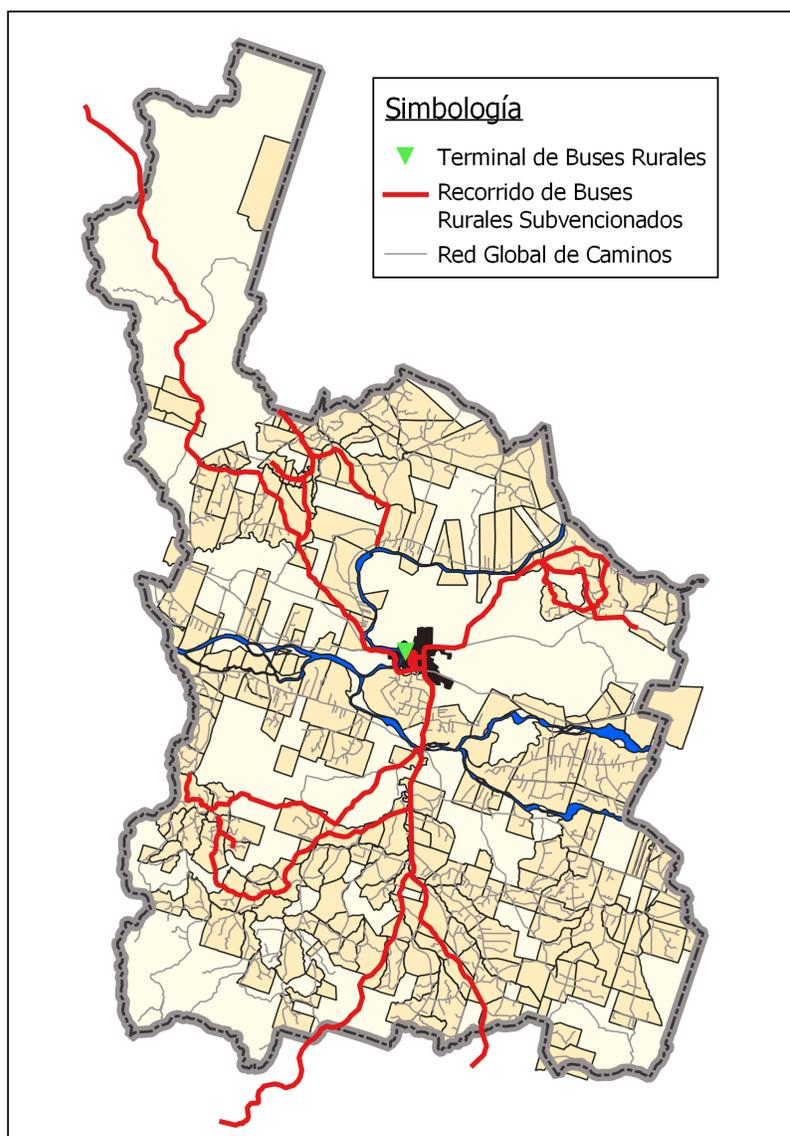
Las iniciativas surgen en el territorio (municipalidades, organizaciones sociales, grupos de vecinos, etc.). Luego, el programa hace una evaluación técnica y determina si el servicio cumple con los requerimientos del programa, con el fin de definir si se atenderá la zona rural para posteriormente licitar y contratar.

Estos servicios de transporte rural benefician directamente a las comunidades indígenas. Según el visor de servicios de transporte público subsidiados del DTPR, en la comuna de Nueva Imperial existen cuatro servicios rurales subsidiados de los cuales tres poseen una variante, es decir, siete recorridos en total presentados en la tabla 4.2. Además, se financian dos servicios de transporte escolar gratuito.

Tabla 4.2: Información Servicios Rurales Subvencionados de la Comuna de Nueva Imperial.

Recorrido	Kms del Servicio	Días	Horario Ida	Horario Regreso	Tarifa
Leufunche-Cuzaco-Imperial CTR0235	25,0	Lun., Miérc. y Vier.	08:00	15:00	\$400
San José-Nueva Imperial CTA0242_1	37,0	Lun. a Vier.	07:00	16:00	\$600
Peleco-Nueva Imperial CTA0242_2	30,0	Lun. a Vier.	07:00	15:00	\$300
Levipilla-Nueva Imperial CTR0129_1	20,0	Lun. a Vier.	07:30	16:30	\$500
Pedro Ñonque-Nueva Imperial CTR0129_2	25,0	Lun. a Vier.	07:30	16:00	\$500
Llahuín-Nueva Imperial CTR0110_1	28,0	Lun. a Vier.	07:30	16:00	\$700
Bolil-Nueva Imperial CTR0110_2	22,0	Lun., Miérc. y Vier.	08:30 13:30	12:00 17:00	\$500

Fuente: DTPR, 2021



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de la Municipalidad de Nueva Imperial y del DTPR.

Figura 4.2: Recorridos rurales subvencionados en la comuna de Nueva Imperial.

- **Tarifas Rebajadas**

Se otorgan subsidios a las tarifas para que los operadores de transporte que postulen puedan disminuir las tarifas al 33 % del valor adulto para los estudiantes y al 50 % para los adultos mayores, ambos beneficios son durante todo el año.

- **Mejoras al Sistema de Transporte**

Con el propósito de mejorar las condiciones, parte de los recursos de la Ley de subsidios se invierte en la infraestructura de transporte, como resultado se ejecutan obras de mejora de vías, construcción de paraderos, señalización, entre otros.

Las iniciativas se generan a partir de levantamiento de necesidades y requerimientos solicitados por municipalidades, la Dirección de vialidad u otros interesados, y luego se priorizan para la asignación de recursos. Además, deben ser obras menores y deben proporcionar condiciones habilitantes para los servicios de transporte público.

También, existen programas que entregan incentivos económicos a los dueños de buses y taxis colectivos para favorecer el cambio de sus vehículos por unos nuevos más modernos con mejor equipamiento, tecnología y seguridad, con el objetivo de mejorar el servicio ofrecido a la ciudadanía. Estos programas se llaman *Renueva tu micro* y *Renueva tu colectivo*.

Sin embargo, las medidas mencionadas anteriormente no son las únicas que ha desarrollado el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones con el propósito de mejorar la conectividad de las zonas rurales. En el marco de las políticas de telecomunicaciones, que buscan aumentar el uso de las Tecnologías de Información y Comunicación y el acceso a internet, se han implementado una serie de planes y programas. Adicional y complementario a este trabajo, está la labor del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, creado en 1994 como instrumento financiero del gobierno con el propósito de incrementar la cobertura de servicios de telecomunicaciones en zonas con baja o nula disponibilidad de estos.

De acuerdo con una asesoría técnica parlamentaria (BCN, 2020) sobre políticas del Estado para enfrentar la brecha digital en Chile, en todos los gobiernos durante el periodo estudiado se han conformado comités o consejos para el desarrollo digital, los cuales definen los lineamientos en la materia formulando las denominadas estrategias, agendas o planes digitales. Asimismo, las medidas referidas al desarrollo digital y la canalización de inversión, que promuevan la equidad de acceso en localidades lejanas y aisladas, se han ejecutado implicando un estado subsidiario, a través de un modelo público-privado en zonas donde la demanda no justifica la inversión y los costos incrementales para el privado.

Respecto a la región de la Araucanía, entre los proyectos en ejecución que la benefician se encuentran: Telefonía Móvil II, Conectividad para la educación, Todo Chile Comunicado IDCII y los concursos de licitación de espectro. A pesar de estas medidas, el Digital Readiness Chile 2019 de la Fundación País Digital y CISCO (2019), que evalúa la preparación digital de cada región, sitúa a la Araucanía en la última posición de ranking; la metodología empleada se basa en siete áreas que pueden ser cuantificadas mediante indicadores, tales como infraestructura tecnológica, adopción tecnológica, entre otros.

En general, el acceso a internet ha aumentado a causa de los proyectos que se han ejecutado, no obstante, la brecha digital en zonas rurales persiste. Según un estudio de País Digital (2020), solo el 57,9 % en zonas rurales es usuario de internet contra el 81 % en zonas urbanas, mientras que en el año 2017 los porcentajes eran 46,9 % y 76 % respectivamente. Esta brecha es intensificada por los usos relacionados con educación formal, trámites en línea, y compra y venta de artículos, sumado a esto, el uso de internet disminuye en los rangos etarios mayores, aspecto relevante considerando que en Nueva Imperial la población mapuche rural se caracteriza por su envejecimiento.

4.2. Movilidad e Inclusión de las Comunidades Mapuche

En esta sección se exponen los resultados obtenidos a partir del análisis de las entrevistas realizadas a los representantes y las encuestas a los hogares de la comunidad Calviu Santibano, complementados con información de otros estudios que tienen relación con alguno de los temas tratados.

Para un mejor análisis del contenido, primeramente, se realiza una descripción de la muestra estudiada y, luego, se definen seis categorías que caracterizan la movilidad e inclusión de las comunidades mapuche en Nueva Imperial. Los hallazgos de la sección anterior, sobre las medidas identificadas para mejorar su conectividad y calidad de vida, son vinculados y analizados desde el punto de vista de los integrantes de las comunidades en las subsecciones de medios de transporte, percepción sobre conectividad y participación ciudadana.

Descripción de la muestra

Se logró tener contacto telefónico con un total de once representantes de distintas comunidades que accedieron a responder las preguntas de la entrevista. Los entrevistados corresponden a 3 mujeres y 8 hombres (figura 4.3), todos mayores de 35 años (figura 4.4) y oriundos de la comuna de Nueva Imperial, pero no necesariamente han vivido en el sector toda su vida.

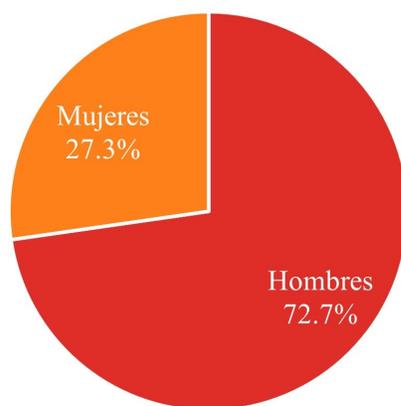


Figura 4.3: Entrevistados por género.

Sobre sus actividades laborales, siete de los entrevistados trabajan dentro de comunidad, de los cuales cinco se dedican a la agricultura de pequeña escala y tres lo complementan con otra fuente de ingresos. De los otros cuatro entrevistados, uno es jubilado, dos se dedican al área de construcción y uno al de educación.

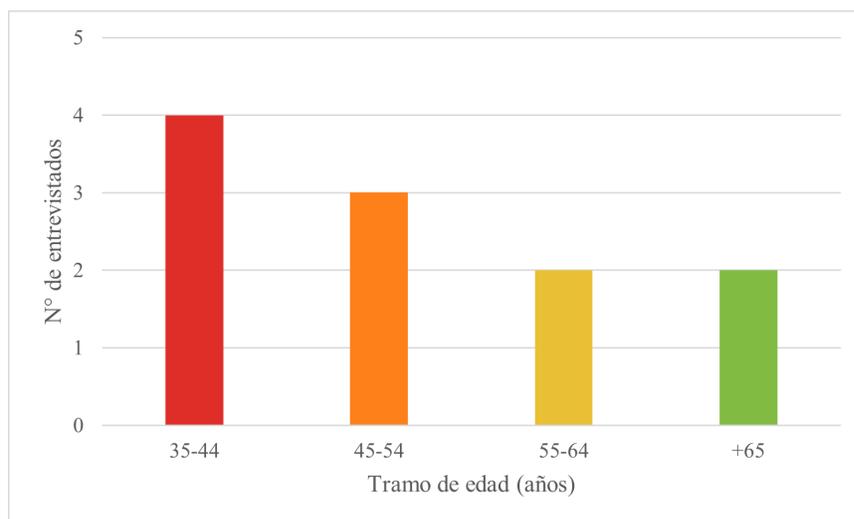
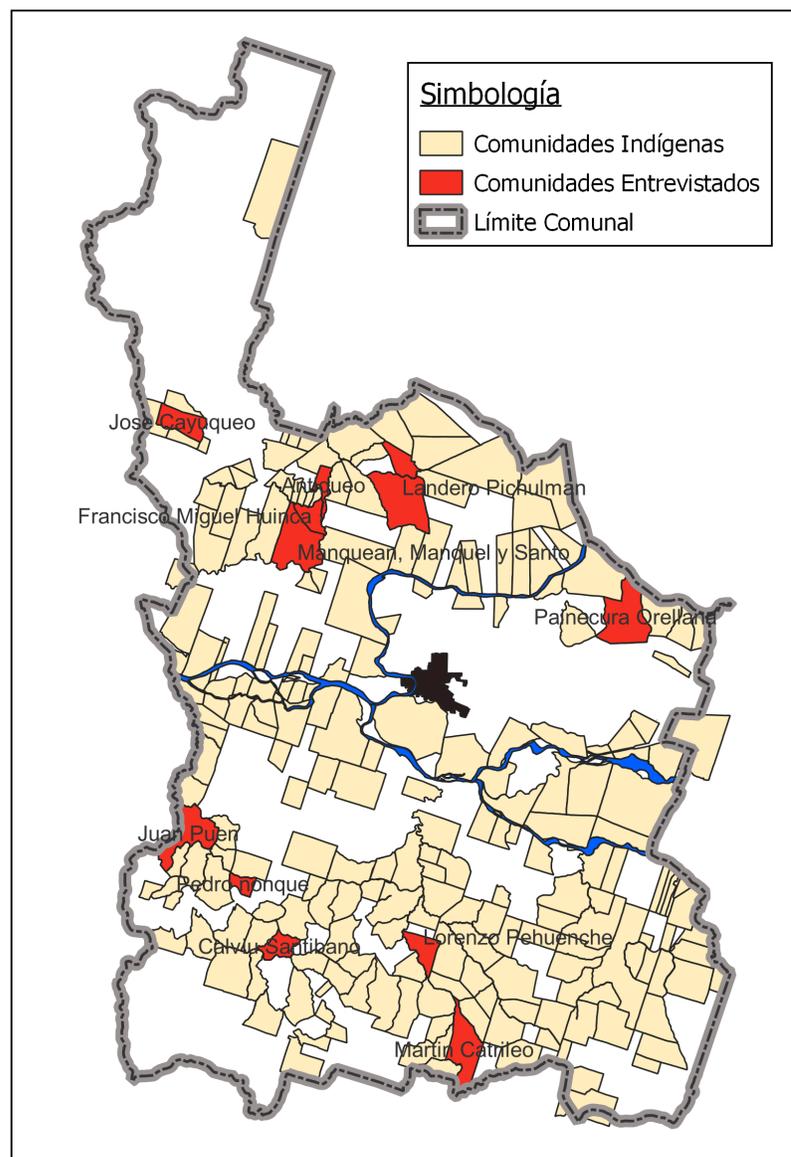


Figura 4.4: Distribución etaria de los entrevistados.

Las comunidades estudiadas están dispersas en distintos sectores de la comuna con distancias al centro urbano de Nueva Imperial desde los 10,3 kilómetros hasta los 21,4 kilómetros como se muestra en la tabla 4.3 y en la figura 4.5, la ciudad más cercana es la de Nueva Imperial con excepción de la comunidad José Cayuqueo que está a 14 kilómetros aproximadamente de Carahue. En cuanto a tamaño, de acuerdo con los registros de la CONADI, la comunidad estudiada conformada por más familias es Painecura Orellana con 46 familias, mientras que la comunidad José Cayuqueo es la menor con tan solo siete familias.

Tabla 4.3: Número de familias y distancia a la ciudad de Nueva Imperial de las comunidades estudiadas.

Nombre Comunidad	Sector	N° de Familias (CONADI)	Distancia a la Ciudad [km]
Antiqueo	Rentrocura	12	12,7
Calviu Santibano	Lincocheguen	9	16,3
Francisco Miguel Huinca	Ranquilco alto	11	11,2
Jose Cayuqueo	Codihue Butaco	7	21,4
Juan Puen	Levipille	40	18,9
Landeros Pichulman	Trapico Grande	27	11,6
Lorenzo Pehuenche	Suñilmen	15	13,7
Manquean Manquel Y Santo	Ranquilco alto	38	10,3
Martin Catrileo	Saltapura	25	18,5
Painecura Orellana	Cusaco	46	11,1
Pedro Ñonque	Cudico	10	18,7



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de la Municipalidad de Nueva Imperial.

Figura 4.5: Ubicación geográfica de las comunidades de los entrevistados.

En el caso de las encuestas, se tuvo un total de siete encuestados de los seis hogares en los que fue posible encontrar moradores durante los dos días en que se recorrió la comunidad. En los otros hogares no se encontraron residentes, ya que la visita fue en días hábiles y, también, en las comunidades es común que algunos de sus habitantes tengan más de una residencia.

En el grupo de los encuestados no está el representante que previamente había sido entrevistado y el adolescente encuestado aportó mayor diversidad etaria a la muestra, en la que se tienen edades desde los 13 años hasta los 86 años. Respecto a los hogares, solo en dos no viven adultos mayores, pero sí niños, y dentro de las ocupaciones o actividades económicas declaradas (para todos los residentes) se encuentra la agricultura a pequeña escala, turismo cultural, pensionado, estudiante, dueña de casa, trabajador dependiente y trabajador esporádico.

4.2.1. Estilo de Vida

Una de las preguntas de la entrevista semi-estructurada trata sobre el estilo de vida dentro de cada comunidad y sobre las costumbres y prácticas culturales propias del pueblo mapuche que aún se conservan.

El elemento distintivo de su cultura más valorado y reconocido por los entrevistados es el mapudungún y todo lo relacionado al significado de su lengua como el reflejo de su cosmovisión. Estas prácticas se pueden observar en la forma de relacionarse entre ellos con confianza y respeto, pues se tratan como peñi o lamngen que significan hermano y hermana respectivamente y también en prácticas de reciprocidad, no obstante, los entrevistados indican que estas costumbres se han ido perdiendo y, en actualidad, los adultos mayores son quienes más usan el mapudungún, mientras la juventud es poca la que lo habla.

La organización social se conserva, la mayoría de la comunidades poseen, además de sus presidentes, a autoridades tradicionales como lonko y machi. Las familias que conforman cada comunidad son principalmente por parentesco y se mantiene una tendencia patrilineal, es decir, que las mujeres migran a la comunidad de su esposo, pero no con la misma magnitud que en el pasado.

Todos los habitantes de las comunidades son mapuche con excepción de algunos, estas personas son mayoritariamente chilenos o chilenas que se casan con algún integrante de la comunidad. Su forma de vida, desde la perspectiva de los entrevistados, no es diferente comparado con las personas no mapuche de la zona rural, pero si se tienen las diferencias características entre los residentes de ciudad con campesinos.

En cuanto a participación en ceremonias tradicionales tales como Nguillatún y We Tri-pantu no todos participan, pero sí parte significativa de los habitantes en las comunidades. Hay casos en que la familias o algunos de sus integrantes simplemente no asisten a estas ceremonias a pesar de ser y vivir mapuche, a diferencia de lo relatado por un entrevistado que declara en su comunidad hay integrantes que tienen otras creencias, aun así forman parte de la comunidad, son respetados y partícipes en el comité.

4.2.2. Propósitos de viaje

Los principales motivos para viajar (salir de la comunidad) declarados por los entrevistados fueron compras, trámites, salud, trabajo y estudios. De sus respuestas se destaca que no señalan propósitos recreativos como algo frecuente y, a diferencia de las ciudades, el trabajo parece tener menor relevancia como motivador de viajes en las comunidades indígenas, debido a la mayor presencia de adultos mayores y la importancia de los autoempleos o pequeños emprendimientos con labores relacionadas a la agricultura, venta de sus cosechas o agroelaborados, y a la artesanía.

Los propósitos de viaje relacionados con factores culturales, como lo son las ceremonias tradicionales e interacciones por parentesco, no tienen una participación relevante. Las comunidades se conforman por familias que tienen algún parentesco, lo que reduce las posibilidades de realizar viajes por este motivo, además, considerando que la presencia de adultos mayores

es mayor en las zonas rurales que en las zonas urbanas, es un factor que influye más en los antiguos habitantes de las comunidades que han emigrado a centros urbanos cercanos como Nueva Imperial o Temuco y realizan viajes recurrentes a la comunidad para visitar a sus familiares, desarrollar actividades laborales, entre otros motivos. En el caso de las ceremonias tradicionales, las más grandes no se realizan con una frecuencia para que tengan un impacto significativo en la movilidad de las personas, en tanto, las reuniones y ceremonias más pequeñas se realizan en sedes comunitarias que posee cada comunidad.

Los estudiantes de enseñanza básica son los principales generadores de viajes al trasladarse de ida y retorno de lunes a viernes, no obstante, cuando ya no tienen acceso a escuelas rurales cercanas (los establecimientos rurales llegan hasta sexto u octavo básico) se ven en la obligación de asistir a establecimientos en la ciudad. Si no cuentan con un transporte público que transite de lunes a viernes en un horario que se ajuste con su entrada y salida de clases, deben alojar en residenciales en la ciudad o asistir a internados.

Principales destinos

El principal destino de los viajes realizados por los habitantes de las comunidades estudiadas es la ciudad de Nueva Imperial, esto se debe a que es el centro de servicios y actividades más cercano. Además, Nueva Imperial ha crecido a través de los años incluyendo su oferta de servicios, actualmente posee la mayoría de los servicios que necesitan sus habitantes, a diferencia de años atrás donde algunos entrevistados declaran que no tenían acceso a tiendas de retail que ofrecen mayor variedad de productos, por lo que debían ir a ciudades más grandes como Temuco para realizar compras de vestimenta, aparatos electrónicos, entre otros.

Los lugares que más frecuentan son el banco o caja de compensación para el pago de pensiones, registro civil, notaria y municipalidad para otros trámites, supermercados y ferias libres para la compra de artículos esenciales, el hospital y consultorio para consultas médicas. Asimismo, la feria libre también es utilizada para la venta de productos como verduras, leña y agroelaborados.

Como no todos son agricultores en sus propias tierras, también se da que trabajen para personas con terrenos más grandes y más recursos que les permiten cultivar a mayor escala o a industrias forestales o de exportación, por lo que sus viajes no se concentran hacia la ciudad.

Actualmente, se viaja a Temuco para servicios de salud que no presta el hospital o consultorio de Nueva Imperial, trámites en instituciones que solo se encuentran allá, compra de productos no encontrados (bienes que no son de primera necesidad), entre otros motivos.

Caso Comunidad Calviu Santibano

Los propósitos de viaje siguen la misma tendencia que la observada en las entrevistas y dada la alta presencia de adultos mayores, el principal trámite es el cobro de las pensiones. En la mayoría de los hogares se realizan uno o dos viajes mensuales a la ciudad, pues en un mismo viaje se acude a distintos lugares para realizar todas las compras y trámites necesarios.

En esta comunidad se confirma que los niños son quienes realizan más viajes, ya que la mayoría de los habitantes son jubilados o poseen trabajos independientes que realizan principalmente en sus hogares. Sin embargo, el encuestado más joven señala que solo sale de su comunidad para asistir a su escuela al igual que muchos de sus compañeros, distinto a lo común entre adolescentes de 13-14 años en ciudades que suelen poseer mayor movilidad.

Dentro de la comunidad solo un habitante entra en el rango etario de adulto joven y es el único que declara realizar viajes con propósitos recreativos, ya sea a la ciudad o a otros sectores rurales, principalmente canchas. También, es el único en señalar que por problemas de conectividad se ha visto obligado a alojar en casas de familiares o conocidos.

Por temas de salud, los habitantes de la comunidad asisten a la posta rural Mañío Ducañán a unos 3 kilómetros de distancia, pero como en las postas rurales se atiende por rondas y solo es atención ambulatoria, en muchos casos igualmente se debe acudir a la ciudad.

4.2.3. Medios de Transporte

Los medios de transporte declarados por los entrevistados son vehículo propio, bus subvencionado, vehículo compartido, taxi, caminata y bicicleta. Hace 15 años atrás, el caballo y la carreta eran el medio de transporte más importante, debido a que muy pocos hogares poseían vehículo y no se contaba, en la mayoría de las comunidades, con recorridos de transporte público cercanos y se debía combinar con largas caminatas. En el caso de la bicicleta, esta tenía mayor importancia que en la actualidad, los entrevistado señalan que “casi ya no se usa” o “se usa poco”, en consecuencia al mayor acceso a otros medios y que sus antiguos usuarios ahora son adultos mayores.

De acuerdo con las respuestas de los representantes, las comunidades estudiadas se pueden clasificar en dos grupos:

- Comunidades dependientes del transporte público(8):
Comunidades en las que su principal medio de transporte son los servicios de recorridos rurales. Como es de esperarse la mayoría no posee vehículo particular.
- Comunidades dependientes del vehículo particular(3):
Comunidades en las cuales sus habitantes tienen una fuerte dependencia al vehículo para su movilidad. En estas comunidades no necesariamente todos los hogares poseen al menos un automóvil o camioneta, sino también hay algunas en donde son comunes las prácticas de compartir vehículo.

Las comunidades dependientes de los buses rurales son aquellas en las que se entregan más apreciaciones negativas sobre el servicio de transporte público ofertado. Los entrevistados declaran que no es acorde a las necesidades de las personas y que podría mejorar el servicio con más o distintos horarios y más días de operación a la semana. Además, uno de los tres representantes de las comunidades dependientes del vehículo particular señala que años atrás el bus sí era importante para su comunidad, pero la disminución en su frecuencia fomentó que las personas adquirieran automóviles.

Solo uno de los siete recorridos subvencionados posee dos horarios de ida y regreso (4.2),

que es la principal solicitud que mencionan los entrevistados en los que su comunidad se suele usar otro servicio, ya que al tratarse principalmente de viajes con propósitos de trámites o compras solo requieren pocas horas en la ciudad, mientras que con el servicio actual están obligados a utilizar otro medio de transporte más costoso o permanecer en la ciudad entre 7 a 9 horas incurriendo en gastos extras de alimentación y/o situaciones incómodas como “pedir prestado el baño”. Sumado lo anterior, en los sectores rurales recorridos durante la visita a terreno se apreció baja inversión en obras menores, pues los escasos paraderos observados, mayoritariamente, estaban en malas condiciones y carentes de señalización e iluminación.

La movilidad de los que poseen vehículo es mayor que de las personas dependientes del transporte público y sus patrones de movilidad son menos limitados, dado que no solo acuden al centro urbano y tienen mayor libertad para acceder a empleos fuera de su comunidad, ya que no están sujetos a los horarios actuales y los tiempos de viaje del transporte público, que dificultan trabajar en la ciudad con contratos tradicionales de 45 horas semanales.

Los recorridos que muestra el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en su página web no coinciden con la información entregada por todos los entrevistados, se tienen dos casos en los cuales en realidad no existe un servicio subvencionado, sino particular. Además, se tienen tarifas y horarios no actualizados, para algunos recorridos debido a la baja sostenida de usuarios a causa de la pandemia se redujeron los días de servicio, en algunos de estos recorridos se ha normalizado el servicio y en otros no, conforme las declaraciones de los entrevistados.

Caso Comunidad Calviu Santibano

En esta comunidad viven regularmente menos familias que las registradas en CONADI, de los hogares encuestados solo tres poseían un vehículo, de los cuales uno requería de mantenimiento y no podía ser utilizado. En los otros dos hogares, solo en uno el encuestado señala que comparte su vehículo con otros habitantes de la comunidad.

En consecuencia, se trata de una comunidad dependiente del transporte público. Su opinión respecto al servicio es en general positiva, por tratarse de una ayuda estatal que los beneficia, sin embargo, tres de los cuatros hogares sin vehículo les gustaría que volviera a tener más horarios como años atrás e incluso más recorridos, puesto que antes también contaban con un servicio directo a Temuco.

Otro medio de transporte importante para la movilidad de los integrantes de esta comunidad es el taxi informal que surgió este último tiempo como una opción de empleo para algunos en Nueva Imperial. Este servicio cobra precios más asequibles a sus usuarios y no tiene horarios establecidos, lo que lo hace una opción factible para muchos habitantes de sectores no muy lejanos a la ciudad.

4.2.4. Migraciones

En todas las comunidades estudiadas se señala que generalmente la juventud emigra a grandes ciudades, principalmente a Santiago, pero también a otras como Rancagua, con el propósito de encontrar mejores empleos y un mayor acceso a oportunidades.

En el caso de quienes optan por continuar sus estudios en educación superior deben asistir a otras ciudades, de los cuales una minoría regresa a vivir a sus comunidades terminados sus estudios. Como expresan algunos representantes, trabajar en el campo no es rentable para vivir con la calidad de vida que desean (quienes migran).

El número de familias que vive en la comunidad no necesariamente coincide con el registro de la CONADI, cuatros entrevistados relatan que familias integrantes de la comunidad realmente no viven ahí, algunas de estas familias residen solo los fines de semana, mientras otras realizan viajes ocasionales para comprobar que sus bienes continúan iguales o para asistir a reuniones del comité de la comunidad.

Específicamente, en siete de las comunidades los representantes declaran que viven menos familias que las registradas. En las otras comunidades el número de hogares al interior es mayor, ya que aún no se actualizan los registros o porque las algunas familias no cumplen con todos los requisitos para incorporarlas formalmente a la comunidad.

De acuerdo con el último censo, la región de La Araucanía atrajo población, es decir, el número de emigrantes era mayor que el de inmigrantes, a diferencia de los dos censos predecesores (1992 y 2002). La tasa de migración neta² de la población mapuche, 4.94 %, es levemente mayor al de la población en general, 4.91 %. Como se muestra en la tabla 4.4, la mayoría de población mapuche que migra (60,5 %) es menor de 30 años, lo que coincide con el relato de los entrevistados. Sin embargo, la población en general posee este mismo comportamiento, pero en menor medida (55,2 %).

² Se excluye la población menor de 5 años. Se incluyen las categorías de ignorados, residentes hace 5 años en el extranjero, residentes en el extranjero y no aplicables

Tabla 4.4: Emigrantes y tasa de migración según rango de edad en la población mapuche y total de la región de La Araucanía.

Rango de edad	Población Mapuche			Población Total		
	Emi-grantes	%	Tasa de migración	Emi-grantes	%	Tasa de migración
5 a 9 años	1.085	7,0 %	4,4 %	3.556	6,2 %	5,7 %
10 a 14 años	800	5,1 %	3,3 %	2.847	5,0 %	4,6 %
15 a 19 años	1.492	9,6 %	6,1 %	4.982	8,7 %	7,5 %
20 a 24 años	3.345	21,5 %	13,5 %	10.378	18,2 %	14,5 %
25 a 29 años	2.699	17,3 %	12,1 %	9.712	17,0 %	14,2 %
30 a 34 años	1.551	10,0 %	7,9 %	6.041	10,6 %	10,4 %
35 a 39 años	1.062	6,8 %	5,7 %	4.165	7,3 %	7,4 %
40 a 44 años	857	5,5 %	4,4 %	3.345	5,9 %	5,6 %
45 a 49 años	669	4,3 %	3,5 %	2.823	5,0 %	4,7 %
50 a 54 años	568	3,6 %	3,2 %	2.350	4,1 %	3,9 %
55 a 59 años	427	2,7 %	2,8 %	1.889	3,3 %	3,6 %
60 a 64 años	285	1,8 %	2,2 %	1.404	2,5 %	3,2 %
65 a 69 años	206	1,3 %	2,1 %	1.031	1,8 %	3,0 %
70 a 74 años	164	1,1 %	2,0 %	821	1,4 %	2,9 %
75 a 79 años	138	0,9 %	2,2 %	598	1,0 %	2,8 %
80 a 84 años	117	0,8 %	2,8 %	531	0,9 %	3,6 %
85 a 89 años	62	0,4 %	2,7 %	338	0,6 %	3,9 %
90 a 94 años	32	0,2 %	3,6 %	155	0,3 %	4,3 %
95 a 99 años	5	0,0 %	2,2 %	39	0,1 %	4,0 %
100 años o más	1	0,0 %	1,6 %	7	0,0 %	2,8 %
Total	15.565	100 %	5,7 %	57.012	100 %	6,8 %

Fuente: Elaboración propia con datos CENSO 2017

Una tendencia de los últimos años que señalan algunos entrevistados, es que al jubilar o después de muchos años trabajando fuera, antiguos residentes de las comunidades retornan a vivir en ellas. El estudio “Región de la Araucanía: Tan Lejos Tan Cerca” de la Fundación Superación de la Pobreza (2017) identifica las siguientes cuatro estrategias de la población rural de la región según sus pautas de movilidad.

- Residentes/resignados: principalmente adultos mayores que han desarrollado su vida en el sector rural y deciden permanecer habitando en el territorio.
- Rotación adaptativa: modalidad de rotación que implica el desplazamiento temporal de las personas tanto dentro como fuera de la región, un estado intermedio entre aquellos que permanecen y quienes emigran.
- Emigrados/desplazados: referencia a los jóvenes que han tenido una relación muy directa con lo urbano y lo moderno, al cumplir la mayoría de edad optan por migrar en busca de oportunidades laborales o una mayor proyección educativa.
- Retornados: quienes retornan a su lugar de origen. Se pudieron identificar dos subgrupos: primero, quienes en un determinado momento de sus vidas pertenecieron al grupo de

los adaptados y segundo, jóvenes que deciden retornar cuando encuentran posibilidades de desarrollarse.

Estas pautas de movilidad también coinciden con lo expresado en las entrevistas, donde se destaca que la mayoría de los adultos mayores siempre han vivido en sus respectivas comunidades, la migración principalmente es juvenil y por motivos laborales, con énfasis en que no todos se van de forma permanente, sino más bien muchos de los trabajos asalariados corresponden a trabajos temporales y, finalmente, el retorno al lugar de origen.

4.2.5. Percepción sobre Conectividad

Definiendo la percepción sobre conectividad como cuán fácil consideran es acceder a los servicios y actividades que necesitan las personas en las comunidades indígenas, siete de los once entrevistados declaran que poseen mala conectividad. Por el contrario, ocho de ellos afirman que el acceso a la ciudad y los caminos han mejorado durante los últimos años, esta pseudo contradicción se debe a que desde su perspectiva ha mejorado la calidad de los caminos, pero no lo suficiente, pues, aunque ya muchos no son de tierra, en su mayoría continúan siendo no pavimentados incluyendo vías principales que unen con otras comunas.

Los demás representantes señalan que los caminos han empeorado o se mantienen de la misma calidad, como consecuencia de inversión insuficiente en infraestructura vial para la cantidad de kilómetros que necesitan mejoras o mantenimiento, a lo que se suma la alta presencia de industrias forestales en la zona, que provoca un tránsito constante de camiones que destruyen las rutas.

Considerando el tipo de superficie de los caminos se puede esperar que los habitantes tengan problemas atribuidos al clima, sin embargo, para los entrevistados estas situaciones están normalizadas, puesto que si se compara con el estado que tenían en el pasado los caminos y el efecto que tenían las lluvias en estos, lo que sucede en la actualidad es despreciable, en efecto, se han ejecutado proyectos de gran importancia para ellos como el cambio de tipo de capa de rodadura y el levantamiento de terraplenes que previenen el corte de caminos por la crecida de ríos o esteros.

Independiente de lo anterior, aún ocurren situaciones en las que quedan aislados por la caída de árboles sobre las rutas. Además, quienes transitan frecuentemente tienen quejas relacionadas a los hoyos y el daño que provocan en sus vehículos, el polvo en suspensión que disminuye la visibilidad y ocasiona accidentes, y el barro en periodo de lluvias. La espera de proyectos también produce molestias en la población, en algunas comunidades han esperado por años e incluso décadas el cambio o arreglo de puentes fundamentales para su acceso y la pavimentación de vías principales que aumenten su seguridad y disminuya los tiempos de viaje.

Ahora bien, la percepción sobre las mejoras de infraestructura para todos es distinta porque depende de varios factores, quienes poseen vehículo propio como camioneta no expresan problemas y dificultades para transitar, mientras quienes tienen vehículos más antiguos que no soportan tan bien las condiciones de los caminos consideran más urgente que se tomen medidas, lo mismo ocurre con quienes viven lejos de las rutas pavimentadas o a una distancia mayor a la ciudad.

En las comunidades que se depende del transporte público, además de las rutas, su conectividad depende fuertemente de la calidad del servicio de transporte ofrecido. En los recorridos que solo se tiene un horario de regreso se distinguen dos posibles problemas: si la hora de regreso es al medio día, obliga a las personas que trabajan en la ciudad a adquirir un vehículo apto para viajar diariamente o a mudarse al centro urbano, y si la hora de regreso es en la tarde, no se pueden realizar viajes breves con este medio y los usuarios deben “arreglárselas” para volver al hogar, por la pandemia este sentimiento de aislamiento aumentó debido a que los recorridos redujeron aún más su frecuencia.

Sumado a lo anterior se mencionan otros problemas que afectan su conectividad, algunos relacionados con el conductor que finaliza el recorrido antes de llegar al terminal, no cumple con los horarios fijados o no permite llevar artículos importantes como sacos, y otros sobre el bus que no está en óptimas condiciones y se queda en panne.

Aunque se tengan estos inconvenientes con los servicios del transporte rural, estos buses favorecen a la percepción sobre conectividad de los habitantes. Hace 15 años atrás contaban con menos opciones y mayores tiempos de viajes, los viajes eran más agotadores al tener que caminar grandes distancias por caminos o huellas en mal estado, situación que se agravaba en época de lluvias.

Los principales problemas de conectividad mencionados corresponden al acceso a internet, tanto en cobertura de señal como en tecnologías para su uso. Es señalada como la mayor preocupación de la población en general de las zonas rurales de Nueva Imperial y todos los representantes afirman tener mala señal en su comunidad, situación que se confirmó al contactarlos telefónicamente y durante las entrevistas. Esta situación se hizo aún más notoria durante la pandemia, puesto que aumentó la necesidad de buscar sectores que tengan señal que les permita realizar descargas o conectarse a reuniones; lugares como la cima de algún cerro, arriba de estructuras como torres de agua, entre otros, por esta razón varios optaron por construir casetas en puntos con “buena” señal.

Los mayores afectados fueron los estudiantes que a pesar de estar en cuarentena con clases online, muchos niños y adolescente de igual manera debían ir a la ciudad para conectarse, algunos manteniéndose con familiares, conocidos o en residenciales. Además, algunos entrevistados relatan que no todas las familias tienen los recursos económicos para comprar computadores o celulares aptos para estas nuevas necesidades y pagar mensualmente planes de internet, lo que aumenta la desigualdad entre niños al estar estrechamente ligado el acceso a la educación con el acceso a las telecomunicaciones.

A diferencia de los jóvenes, los adultos mayores que representan el 26 % de la población rural mapuche (2.5) prácticamente no sintieron afectada su conectividad y movilidad en este sentido. De acuerdo con los entrevistados, muy pocos adultos mayores poseen celulares inteligentes, por lo que la penetración de los avances tecnológicos no tiene el mismo impacto en ellos, no realizan trámites en línea, tampoco piden taxis por redes sociales, ni realizan otras acciones que influyen en la movilidad del resto de la población rural.

En relación a los problemas anteriormente mencionados, la Agenda 2030 para el Desarrollo sostenible (2017) contempla una serie de desafíos y programas para velar por el cumplimiento

de los 17 objetivos de desarrollo sostenible planteados por la ONU y adoptados por el país, este plan de acción se definió en base a cuatro ejes: i) alcanzar un desarrollo económico y social sostenible e inclusivo, ii) disminuir la pobreza y la desigualdad, iii) enfrentar el cambio climático; y iv) fortalecer las instituciones para la democracia.

Para un desarrollo más integral e inclusivo se consideran distintas clases de desigualdad y grupos de población, como desigualdad y población perteneciente a pueblos indígenas, en el análisis de esta situación se reconoce un porcentaje más alto de población indígena en situación de pobreza multidimensional complementada con información cualitativa (preliminar) sobre sus mayores preocupaciones que refieren al reconocimiento de parte del Estado chileno de la nación mapuche, sus tradiciones, idioma y cosmovisión, pues señalan que el estilo de vida Mapuche no es compatible con el modelo de desarrollo imperante en Chile.

El primer objetivo es “Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo” que busca reducir la pobreza y desigualdad, y favorecer una mayor inclusión social y participación ciudadana, en este contexto se espera contribuir a que las comunidades rurales potencien sus opciones de desarrollo productivo, mejorando sus niveles de acceso, calidad y uso a servicios de infraestructura de vialidad, telecomunicaciones y otras, cuya operación y mantención esté asegurada.

También, el ODS 8 sobre trabajo decente y crecimiento económico y el ODS 10 sobre reducción de las desigualdades comprende, como acción pública para apoyo de su logro, el mejoramiento de la conectividad vial, ya que promueve el crecimiento económico sostenible y mejora las condiciones de vida de la población, y acceso a servicios públicos y privados. Asimismo, el ODS 11 sobre ciudades y comunidades sostenibles tiene el desafío de mejorar la conectividad mejorando el servicio de transporte público para incentivar su uso.

4.2.6. Participación Ciudadana

Todos los representantes entrevistados son o han sido parte de la directiva de su comunidad y nueve de ellos declara haber asistido a reuniones de participación ciudadana o consultas indígenas independiente del tema tratado, no obstante, rara vez las personas que no tienen algún cargo participan en convocatorias de participación ciudadana.

Respecto la metodología de trabajo, solo dos entrevistados tienen una percepción positiva, en general señalan que en las consultas participan de forma simbólica, porque no informan como se debe y/o no sienten que son escuchadas sus opiniones. Además, sin importar la opinión respecto las consultas, agregan que para solicitar y acceder a programas es fundamental la organización entre dirigentes, hay situaciones en las que se necesita reunir firmas y a pesar de que algunas veces existan comunidades que no solicitan directamente el beneficio, sus presidentes firman por respeto y empatía, aunque de igual manera los residentes de sus comunidad podrán hacer uso de lo obtenido.

Es muy básica la consulta (indígena) y no sirve para nada, porque es solamente una consulta al final, no involucra en nada.

Representante Comunidad José Cayuqueo

En el contexto de políticas que influyen en la movilidad y accesibilidad de los habitantes, quienes han participado en reuniones con vialidad y/o autoridades locales para el mejoramiento de caminos señalan que los procesos demoran mucho tiempo, se demoran años en tener respuestas y después esperan más años a que se ejecuten los proyectos que fueron aprobados. también, la aceptación de proyectos puede ser prácticamente inalcanzable para algunos solicitantes, la comunidad Pedro Ñonque lleva años pidiendo cambiar un puente que es fundamental para acceder a su comunidad, han sido beneficiados por arreglos de caminos, pero no con lo que ellos estiman más importante.

Francisca de la Maza (2012) realizó una investigación sobre la noción de “lo indígena” en las prácticas estatales locales que se implementan como políticas de reconocimiento, concluye que la política indígena implementada implica valorización e incorporación del reconocimiento, sin embargo, se enfocan en elementos culturales como espacio de reivindicación del pueblo mapuche y no otorgan poder político ni redistribución de recursos. Al omitir elementos políticos, solo se crean espacios de valorización de lo que se concibe como tradicional e invisibiliza la forma de vida y las relaciones interculturales cotidianas actuales.

Por otro lado, Yolanda Ramos y Martha Vergara (2018) destacan la importancia de la participación de actores en el desarrollo de políticas públicas para asegurar mayor efectividad y calidad. Por el contrario, el pueblo mapuche no participa o está presente en ejercicios de consulta sin carácter vinculante, como consecuencia, los programas que llegan a las comunidades no necesariamente atienden sus necesidades particulares, son del tipo asistencial sin aportes de ellos mismos para resolver sus problemas desde sus causas y no son evaluados para cuantificar su impacto. En resumen, no hay real reconocimiento de las diferencias e inclusión de sus opiniones, generalmente, por asimetría de fuerzas que es facilitado por la falta de información y desinformación que viven muchas comunidades rurales y los estigmas que aún persisten, a pesar que la discriminación hacia el indígena es menos visible.

Asimismo, de las entrevistas se puede distinguir lo importante que es para los dirigentes participar en las políticas y medidas que los afectan, por ejemplo, un entrevistado relata que en un sector se solicitó un recorrido subvencionado que fue aprobado, sin embargo, en el diseño no participaron las comunidades que se beneficiaban con el trayecto trazado y, por esta razón, los horarios que fueron fijados no eran los que tradicionalmente usaban las personas con el bus particular previo, ni coincidía con el horario de salida de los días viernes en un internado que estaba en la ruta. Finalmente, se solicitó que no funcionara más ese servicio para que el antiguo pudiera continuar.

La municipalidad de Nueva Imperial, de acuerdo con los entrevistados, ayuda a gestionar la postulación a programas y beneficios del estado. Esta situación es corroborada con el caso de la comunidad Martín Catrileo que en año 2017 junto a otras cinco comunidades postuló a través de la Municipalidad de Nueva Imperial a un total de 15,706 kilómetros que fueron intervenidos con trabajos de conservación dentro de las seis comunidades. El representante beneficiario indica que gran parte de lo prometido a su comunidad se cumplió, con excepción de unos accesos a casas particulares que no se terminaron, las razones por las que no se concluyeron no se conocen con precisión, pero dentro de las posibles causas está la burocracia por el cambio de autoridades y la pandemia.

Paralelamente, durante el año 2016 la municipalidad elaboró la Política Local de Desarrollo Sociocultural Mapuche con el propósito de promover y contribuir el desarrollo mapuche considerando sus diferencias y preocupaciones mediante una metodología participativa. La mayoría de los problemas identificados con los talleres se relacionan con la pérdida de cultura, identidad, valores y creencias propias mapuche, principalmente en jóvenes, enfatizando en el desconocimiento de la historia, la lengua y actividades ancestrales. Además, se tienen problemas como la desunión entre territorios, la migración del campo a la ciudad por motivos económicos, la migración de niños por motivos de estudio, el enfoque de las medidas en lo productivo sin pertinencia socio cultural y la falta de continuidad de trabajo con comunidades.

4.3. Síntesis

En la primera sección del capítulo se logran evidenciar las políticas, planes y programas elaborados desde el año 2008 hasta la fecha con el propósito de mejorar la conectividad y calidad de vida en el país. Las medidas identificadas no solo están enfocadas en la población indígena rural, sino en todos los habitantes de las zonas rurales y aisladas.

Si bien, existen metodologías para la participación de la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones públicas que los afectan, el Ministerio de Obras Públicas ha diseñado una metodología de trabajo particular para asegurar una correcta participación de la población indígena. Los proyectos diseñados exclusivamente para las comunidades indígenas han beneficiado mayormente a la región de la Araucanía, debido a la alta población indígena en la zona, incluyendo a la comuna de Nueva Imperial donde se han ejecutado proyectos de mejoramiento de caminos de acceso a las comunidades mapuche.

La región de la Araucanía se caracteriza por poseer la mayor longitud de caminos comunales y de acceso, pero solo el 3,6 % de estos está pavimentado, porcentaje que sigue estando por debajo del nivel nacional, a pesar de aumentar a través de los años. También, la región es calificada como la con menor infraestructura disponible para las actividades digitales y los usuarios conectados.

Nueva Imperial es una urbe pequeña con escaso transporte público urbano y como se conecta con distintas localidades aisladas, el transporte rural toma mayor relevancia en la zona. En cuanto a infraestructura de transporte comunal, posee una deficiente red vial rural que carece de rutas pavimentadas y tiene baja presencia de paraderos o refugios, que generalmente se encuentran en malas condiciones, dichos elementos no permiten un servicio de transporte con estándares altos de calidad y limita a la oferta a subsistir mediante la entrega de subvenciones estatales. Por esta razón, los servicios subvencionados de transporte público son primordiales para la conectividad de las zonas rurales y comunidades mapuche de la comuna.

Los principales motivos para viajar de los habitantes en las comunidades, excepto estudiantes, son compras, trámites y salud, en su mayoría con destino a la ciudad de Nueva Imperial. Los viajes con propósito de trabajo pueden tener menor relevancia que en la ciudad, a causa de la mayor presencia de adultos mayores y el alcance de las actividades laborales dependientes dentro de la comunidad.

Los estudiantes de enseñanza básica son quienes generan más viajes, ya que pueden trasladarse diariamente desde sus hogares a las escuelas, mientras que los de enseñanza media muchas veces deben asistir a internados o vivir en residenciales durante la semana. Quienes desean continuar con sus estudios deben migrar a ciudades y cuando terminan, generalmente no vuelven para ejercer su profesión. Además, existe una fuerte tendencia de migrar por mejores oportunidades de trabajo, ya sea por temporadas o por tiempo indefinido.

El estilo de vida mapuche se ha debilitado a través de los años, aunque en todas las comunidades hay hogares que mantienen sus tradiciones, en especial, el mapudungún entre los mayores. Antagónicamente, en quienes han migrado a zonas urbanas cercanas se aprecian factores culturales que influyen en su movilidad, puesto que viajan a su comunidad regularmente por distintos motivos.

Respecto a medios de transporte, se destaca un aumento en la tasa de motorización durante los últimos años, por lo que el automóvil cobra mayor importancia en la movilidad de los habitantes en las comunidades. Ahora bien, no es el caso de toda la población y en algunas comunidades la mayoría es usuario cautivo del transporte público. Otros medios como taxi, bicicleta o caballo no se suelen usar.

El principal problema de conectividad es el limitado acceso a internet, todos los entrevistados declaran que en sus comunidades hay mala cobertura de señal. Esta brecha digital se hizo aún más notoria en periodos de cuarentena por la pandemia, muchas personas se veían en la obligación de buscar lugares con mejor señal, aunque fuera en la intemperie, o simplemente viajaban a la ciudad para poder conectarse.

En general, se tiene una percepción positiva sobre las medidas implementadas, pese a que consideren tener mala conectividad en sus comunidades. Los proyectos de infraestructura vial rural han mejorado las condiciones de los caminos, pero no lo suficiente, mientras que las subvenciones al transporte público rural son valoradas por generar recorridos de buses donde antes no existían y criticadas por su planificación de servicios. Actualmente, los taxis informales suplen las carencias del transporte público disponible en los sectores no muy lejanos al centro de la ciudad.

En cuanto a participación ciudadana, para que esta sea efectiva es fundamental la comunicación de los habitantes rurales mapuche con el comité de su comunidad, porque son los integrantes del comité quienes principalmente participan en los procesos de consulta y, como representantes legales, son los encargados de gestionar beneficios. La mayoría de los entrevistados tiene una percepción negativa sobre las metodologías de trabajo de las instituciones, aun así, participan pues es importante.

Capítulo 5

Conclusiones

Las investigaciones sobre la movilidad de alguna población o grupo social son fundamentales para la elaboración de políticas que busquen mejorar su calidad de vida. Cuando se pretende resolver los problemas de conectividad para mejorar su acceso a oportunidades es imprescindible conocer la causa de estos, analizando si el sistema de transporte es acorde a sus necesidades y en qué factores es deficiente. Si bien, sus problemas de conectividad se relacionan con la capacidad de moverse y acceder a los lugares que desean, también influye el nivel de acceso y uso a las tecnologías de la información y la comunicación, que puede crear brechas entre grupos sociales.

Hoy en día, la pandemia ha dejado entrever la baja conectividad de las comunidades indígenas rurales, a pesar de los programas y planes existentes, y la percepción positiva de estos entre los beneficiarios. La cobertura de señal deficiente en zonas rurales no es capaz de suplir necesidades de movilidad como en la ciudad y, a pesar de las cuarentenas, las personas debían mantener sus patrones de desplazamiento para asegurar sus ingresos, continuar con sus estudios, entre otros.

Los hallazgos del presente estudio sugieren que gran parte de la población rural mapuche de Nueva Imperial afronta estos problemas, sin embargo, esta situación no es algo nuevo. El difícil acceso a la ciudad y la brecha digital siempre han estado presentes, por esta razón se producen tendencias migratorias, principalmente entre jóvenes, para buscar mejores oportunidades y, en consecuencia, la población cada vez envejece más.

Los propósitos de viaje más frecuentes para los adultos mayores son el cobro de sus pensiones, visitas médicas y compras, y como en pocos casos poseen vehículos, son los principales usuarios del transporte público rural. Sin embargo, los servicios son fundamentales para la movilidad de la población rural en general, inclusive para pequeños productores que trasladan sus mercancías (sacos), por ende los buses en operación deben tener la capacidad de satisfacer las necesidades propias del estilo de vida de las personas.

Dentro de las debilidades identificadas del sistema de transporte rural está la deficiente infraestructura de vías y paradas para entregar un nivel de servicio de calidad. Los usuarios deben esperar de pie y en época de lluvias la espera y tránsito del bus se dificulta. También, los horarios no permiten trabajar en la ciudad a quienes no poseen vehículo para usarlo diariamente y quienes viajan por una actividad breve, en el retorno tienen largos tiempos de

espera o pagan considerablemente más por usar otro medio, como taxi.

En el caso de los estudiantes, si el servicio no es acorde a las necesidades, se ven en la obligación de asistir a internados o residir en la zona urbana al menos de lunes a viernes, posteriormente quienes quieren continuar estudiando deben ir a otras comunas o regiones para acceder a la educación superior. Luego, las bajas posibilidades de ejercer su profesión y las opciones acotadas de empleos en la zona rural, principalmente forestales y exportación, incentivan migraciones que los aleja de sus raíces.

Esta problemática se puede solucionar mejorando la planificación de los servicios, aunque las propuestas son formuladas por las comunidades, los servicios son evaluados de forma independiente sin información detallada de la movilidad de los beneficiarios, solo en base a la necesidad de un servicio en la localidad. Los recorridos rurales subvencionados son apreciados por sus usuarios pese a los problemas que puedan tener, pues tienen una tarifa considerablemente menor que otros medios y tiempos de viajes menores que cuando caminan esperando que alguien con vehículo los lleve.

En tanto, los habitantes de las comunidades que pueden disponer de un automóvil o camioneta optan por su uso, con el fin de tener mayor libertad para desplazarse. Factores como precios cada vez más asequibles y el aumento del rubro de la mecánica automotriz en las zonas rurales han incentivado la compra de vehículos, sumado a estos, están las ayudas estatales del último tiempo que en general han favorecido el mercado, incluyendo el automotriz. Este aumento en la tasa de motorización, la prácticas de compartir vehículo y la implementación de subsidios para aumentar los servicios de transporte público provocaron cambios en la partición modal, disminuyendo la importancia de medios como caballo, carreta y bicicleta.

Uno de los principales problemas mencionados por la población mapuche de la zona es la pérdida de la cultura e identidad mapuche, que se puede ser ocasionada por los flujos migratorios. Dado que su cultura se basa en la oralidad y como los niños deben dejar sus hogares a temprana edad por estudios, los ancianos no pueden transmitir sus enseñanzas a las nuevas generaciones.

Sumado a lo anterior, en la comuna solo existe una institución de educación con enseñanza media intercultural y dada la población existente, no cuentan con los servicios suficientes de educación para garantizar una enseñanza en su propia cultura e idioma, es decir, asegurar aprendizajes sobre su historia, conocimientos ancestrales, sistema de valores y aspiraciones, y la práctica del mapudungún. Que no se cumpla con este derecho provoca que elementos importantes para su cultura, como lo es su lengua, se estén debilitando, situación en contra de los acuerdos internacionales adoptados por el país, incluyendo la Agenda para el Desarrollo Sostenible que en su objetivo número 4 sobre educación de calidad.

Varias de las políticas actuales se basan en mantener de manera forzada y pública la imagen del pueblo mapuche con la realización de ceremonias tradicionales y no promueven un estilo de vida propio en base a su estructura (política económica, social e histórica), en consecuencia, se han perdido prácticas de la vida cotidiana que son parte de la identidad mapuche, lo que no se interpreta como una adaptación a la modernidad, sino más bien como un paulatino desvanecimiento de la cultura y las diferencias con la población no indígena.

En este estudio se analizan los propósitos y destinos de los viajes de la población en comunidades indígenas y la influencia de su cultura sobre estos, pero se obtiene que dada su organización tradicional guiada por lazos sanguíneos, su movilidad es rígida principalmente por el limitado acceso a oportunidades. Por el contrario, quienes migraron a causa de los tiempos necesarios para recorrer largas distancias hacia centros urbanos cercanos con más oportunidades y mayor accesibilidad, tienen mayor influencia cultural en sus patrones de movilidad, pues viajan constantemente a sus respectivas comunidades por diversos motivos.

Otro problema identificado en la Política Local de Desarrollo Sociocultural Mapuche es la desunión dentro de las comunidades y entre territorios, una posible solución sería fomentar el uso de otros medios de transporte como la bicicleta, incluyendo sendas multipropósito para el tránsito de peatones y vehículos no motorizados, también se podría potenciar el transporte público con el diseño de rutas entre localidades rurales. Estas medidas pueden favorecer las prácticas culturales entre habitantes mapuche aumentando la movilidad entre sus territorios, lo que solucionaría la preocupación de la población sobre la desunión y descentralizaría, ya que la ciudad tendría menor protagonismo como destino.

Sin embargo, para diseñar cualquier proyecto es imprescindible la participación de los involucrados, aunque se crea que sea la solución de sus problemas. Al considerar su perspectiva y opiniones a lo largo de todo el proceso, aumentan las posibilidades de lograr el impacto esperado, es decir, mayor acceso a oportunidades y mejores medidas que revitalicen su cultura, lo que finalmente podría evitar las migraciones de los jóvenes e incluso promover el retorno de antiguos habitantes.

Comparando con el caso de Australia, los pueblos indígenas de allá se han beneficiado de políticas públicas sin dejar de lado sus prácticas tradicionales, se sustentan principalmente de la venta de arte que mantiene en la actualidad manifestaciones culturales de sus antepasados, contrario a la situación de la población mapuche de Nueva Imperial que identifican como un problema la pérdida de tradiciones y costumbres, incluida la falta de conocimiento de la artesanía (telar, platería, greda y cuero). Algunas políticas podrían centrarse en fomentar el desarrollo económico con actividades productivas relacionadas con tradiciones ancestrales orfebrería en plata, confección textil o conocimientos medicinales, y promover su venta de en los principales centros urbanos del país e internacionales, con el sello de productos originarios de comunidades indígenas.

Estas medidas no solo entran en el marco del cumplimiento de los derechos los pueblos indígenas, sino también de la población general, están ligados a los objetivos de desarrollo sostenible sobre promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos (ODS8) y sobre lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles (ODS11). Asimismo, los principios culturales del pueblo Mapuche promueven un desarrollo sustentable y potenciar su forma de vida puede conllevar prácticas de economía circular que garantizan modalidades de consumo y producción sostenibles (ODS 12).

Para mejorar los planes y programas vigentes se deben desarrollar evaluaciones ex-post, en efecto, analizar los resultados logrados después de un tiempo ejecutados los programas de mejoramiento o implementación de servicios subvencionados, verificar el impacto y el

cumplimiento de lo prometido comparando lo obtenido con lo esperado, y rescatar posibles aprendizajes. Igualmente se podría modificar la metodología actual de los programas, una de las quejas más recurrente entre los entrevistados fue la demora en procesar sus solicitudes y entregar respuestas, la que a veces rechazaba la solicitud pese a que lleven años postulando. Por consiguiente, es necesario comprobar la eficiencia del método con que se priorizan las solicitudes.

Por otro lado, cabe destacar que lo expuesto en este estudio describe únicamente la realidad de las comunidades indígenas en Nueva Imperial, que podría considerarse como una imagen general del pueblo mapuche en este contexto, no obstante, se debe considerar la independencia entre territorios y que la situación de cada uno puede variar dependiendo su ubicación.

La cantidad de entrevistas realizadas y los resultados obtenidos con ellas solo permiten un estudio cualitativo sobre la movilidad y accesibilidad de las comunidades mapuche, por esta razón si se desea extender este trabajo sería pertinente analizar información recabada a través de encuestas de movilidad (origen-destino) a una cantidad de hogares determinada según los objetivos propuestos y la zona a estudiar. De esta forma, se obtienen más detalles sobre los patrones de desplazamiento, tasa de generación de viajes, tiempos de viaje, costos, características del área de estudio y necesidades insatisfechas de movilidad.

Además, al incluir una encuesta de calidad de transporte público, se tendría una percepción más certera de los usuarios sobre el nivel de servicio. Y se pueden utilizar metodologías para evitar el sesgo por el olvido u omisión de viajes que son irrelevantes para los encuestados.

Bibliografía

- Abela, J. A. (2002). *Las técnicas de Análisis de Contenido : Una revisión actualizada* .
- Biblioteca del Congreso Nacional. (2019). *El Pueblo Mapuche: Breve caracterización de su organización social. Informe BCN. Elaborado por Mario Poblete.*
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2020). *Políticas del Estado para enfrentar la brecha digital en Chile. Informe BCN. Elaborado por Nicolás García.*
- Cass, N., Shove, E., y Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review*, 53(3), 539–555. doi: 10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x
- Chile. Ministerio de Planificación y Cooperación. (1993). *Ley 19.253: Establece normas sobre protección fomento y desarrollo de los indígenas y crea la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena.*
- Chile. Ministerio de Relaciones Exteriores. (2009). *Decreto 236: Promulga el convenio N° 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes de la Organización Internacional del Trabajo.*
- Chile. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. (2009). *Ley 20.378: Crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros. Última Versión: 21-DIC-2019.*
- Collins, C. M., y Chambers, S. M. (2005). Psychological and situational influences on commuter-transport-mode choice. *Environment and Behavior*, 37(5), 640–661. doi: 10.1177/0013916504265440
- de la Maza Cabrera, F. (2012). La noción de indígena.^{en} las prácticas estatales locales. El caso de tres comunas de la Araucanía, Chile. *Cuadernos de antropología social*(36), 91–117.
- Dirección de Presupuestos. (2020). *Informe Final de Evaluación Programas Gubernamentales (EPG) Subsidio Nacional al Transporte Público. Panelistas: Víctor Salas, Ramón Figueroa y Álvaro Yañez.*
- Foster, D., Mitchell, J., Ulrik, J., y Williams, R. (2005). *Population and Mobility in the Town Camps of Alice Springs* (n.º 9).
- Fundación País Digital. (2019). *Digital Readiness Chile.* Descargado de <https://paisdigital.s3.amazonaws.com/wp-content/uploads/2021/08/03020744/Digital-Readiness-Chile-espanol-online.pdf>
- Fundación País Digital. (2020). *Brecha en el uso de internet.* Descargado de <https://paisdigital.s3.amazonaws.com/wp-content/uploads/2020/07/09104453/FPD-Estudio-Brecha-uso-internet-2020-web-09-07-20.pdf>

- Fundación Superación de la Pobreza. (2017). *Región de la Araucanía: Tan lejos Tan Cerca*. doi: 10.2307/j.ctvt6rm1f.13
- Gärling, T., y Axhausen, K. W. (2003). Introduction: Habitual travel choice. *Transportation*, 30(1), 1–11. doi: 10.1023/A:1021230223001
- Gobierno de Chile, Ministerio de Desarrollo Social. (2017). *Informe de diagnóstico e implementación de la agenda 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible en Chile*. Descargado de http://www.chileagenda2030.gob.cl/storage/docs/Diagnostico-Inicial__2.0_Agenda2030-ODS_2017.pdf
- Gobierno Regional de La Araucanía. (2018). *Plan Impulso Araucanía*.
- Gundermann, H., y González, H. (2008). Pautas de integración regional, migración, movilidad y redes sociales en los pueblos indígenas de Chile. *Universum (Talca)*, 23(1), 82–115.
- Gundermann, H., González, H., y De Ruyt, L. (2009). Migración y Movilidad Mapuche a la Patagonia Argentina. *Magallania (Punta Arenas)*, 37(1), 21–35.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2018). *Manual de usuario de la base de datos del CENSO de población y vivienda*.
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2018). *Síntesis de Resultados CENSO 2017*.
- Kenyon, S., Lyons, G., y Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: Investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207–219. doi: 10.1016/S0966-6923(02)00012-1
- Kroeber, A. L., y Kluckhohn, C. (1952). Culture: A critical review of concepts and definitions. *Papers. Peabody Museum of Archaeology & Ethnology, Harvard University*, 223.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113. doi: 10.1016/j.tranpol.2012.01.013
- Memmott, P., Long, S., Bell, M., Taylor, J., y Brown, D. (2004). *Between places: Indigenous mobility in remote and rural Australia*.
- Memmott, P., Long, S., y Thomson, L. (2006). *Indigenous mobility in rural and remote Australia*.
- Ministerio de Desarrollo Social. (2015). *Metodología de medición de pobreza multidimensional con entorno y redes. Serie Documentos Metodológicos Casen N°32*.
- Ministerio de Obras Públicas. (2008). *Plan de Infraestructura para las Comunidades Indígenas en Territorios Rurales*.
- Ministerio de Obras Públicas. (2012a). *Guía de antecedentes territoriales y culturales de los pueblos indígenas de Chile*.
- Ministerio de Obras Públicas. (2012b). *Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021*.
- Ministerio de obras Públicas. (2016). *Pueblos indígenas. Consulta y territorio*.
- Ministerio de obras Públicas. (2020). *Red Vial Nacional - Dimensionamiento y Características 2021 (Inf. Téc.)*. Descargado de <https://vialidad.mop.gob.cl/areasdevialidad/gestionvial/Documents/RedVialNacionalDimensionamientoyCaracteristicas2020.pdf>

- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2013). *PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL Región de la Araucanía*.
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2019). *Subsidios al Transporte Público Región de La Araucanía*.
- Municipalidad de Nueva Imperial. (2016). *Política Local de Desarrollo SocioCultural Mapuche 2017-2020*.
- Municipalidad de Nueva Imperial. (2018). *Plan de Desarrollo Comunal PLADECO 2019-2022*.
- Ñanculef, J. (2016). *Tayñ mapuche kimün*. Santiago de Chile.
- Observatorio Social, U. A. H. (2014). *Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX Etapa: Encuesta Origen Destino Santiago 2012. Encuesta origen destino de viajes 2012 (Documento Difusión)*. Chile: SECTRA. Descargado de <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3253>
- Prout, S. (2018). On the move? Indigenous temporary mobility practices in Australia. *Canberra, ACT: Centre for Aboriginal Economic Policy Research (CAEPR), The Australian National University*.(48).
- Pucher, J., y Renne, J. L. (2005). *Indigenous mobility in rural and remote Australia* (Vol. 32; Inf. Téc. n.º 2). doi: 10.1007/s11116-004-5508-3
- Ramos Ruiz, Y., y Vergara Fregoso, M. (2018). Participación indígena en política pública: el caso del pueblo Mapuche. *Papel Político*, 23(1), 1–28. doi: 10.11144/javeriana.papo23-1.pipp
- Sánchez, J. (2001). El AzMapu o Sistema Jurídico Mapuche. *Ediciones Universidad Católica de Temuco Revista CREA*(2), 12.
- Steg, L. (2005). Car use: Lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3 SPEC. ISS.), 147–162. doi: 10.1016/j.tra.2004.07.001
- Subsecretaría de Transportes. (2013). *Conectando Chile: División de Transporte Público Regional*.
- TRASA Ingeniería Ltda. (2014). *Actualización Plan de Transporte Temuco y desarrollo de anteproyecto, I Etapa*. Descargado de <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3227>

Anexo A

Información Complementaria

A.1. Registro CONADI

Tabla A.1: Comunidades indígenas por provincia y región.

Región	Provincia	N° de Comunidades	N° de Familias	N° de Socios
Región de Arica y Parinacota	Arica	34	579	1029
	Parinacota	41	739	1883
	Total	75	1318	2912
Región de Tarapacá	Tamarugal	79	2370	4635
	Total	79	2370	4635
Región de Antofagasta	El Loa	41	2194	4231
	Tocopilla	1	13	102
	Total	42	2207	4333
Región de Atacama	Chañaral	3	57	68
	Copiapó	95	1291	1967
	Huasco	48	736	1499
	Total	146	2084	3534
Región de Coquimbo	Choapa	3	13	95
	Elqui	4	34	57
	Limarí	3	23	52
	Total	10	70	204
Región de Valparaíso	Marga Marga	1	0	14
	San Antonio	1	18	22
	Isla de Pascua	43	1789	2961
	Total	45	1807	2997
Región Metropolitana de Santiago	Cordillera	2	3	184
	Santiago	7	51	110
	Total	9	54	294
Región del Maule	Curicó	1	0	50
	Total	1	0	50

Continúa en la página siguiente.

Región	Provincia	N° de Comunidades	N° de Familias	N° de Socios
Región del Ñuble	Diguillín	1	8	22
	Total	1	8	22
Región del Biobío	Arauco	250	5580	11826
	Biobío	32	977	3825
	Concepción	4	43	57
	Total	286	6600	15708
Región de La Araucanía	Cauntín	1787	46769	86710
	Malleco	410	12547	20663
	Total	2197	59316	107373
Región de Los Ríos	Ranco	171	4089	4337
	Valdivia	372	6792	9681
	Total	543	10881	14018
Región de Los Lagos	Chiloé	270	5303	7145
	Llanquihue	163	2395	3572
	Osorno	305	5612	8658
	Palena	35	477	829
	Total	773	13787	20204
Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	Aysén	12	131	172
	Coyhaique	17	169	223
	Total	29	300	395
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	Antártica Chilena	1	20	75
	Magallanes	9	58	123
	Última Esperanza	6	37	101
	Total	16	115	299
Total General		4252	100917	176978

Fuente: Elaboración propia con base de datos de CONADI (25/05/2021).

A.2. Diagrama de Flujo del Programa CCI

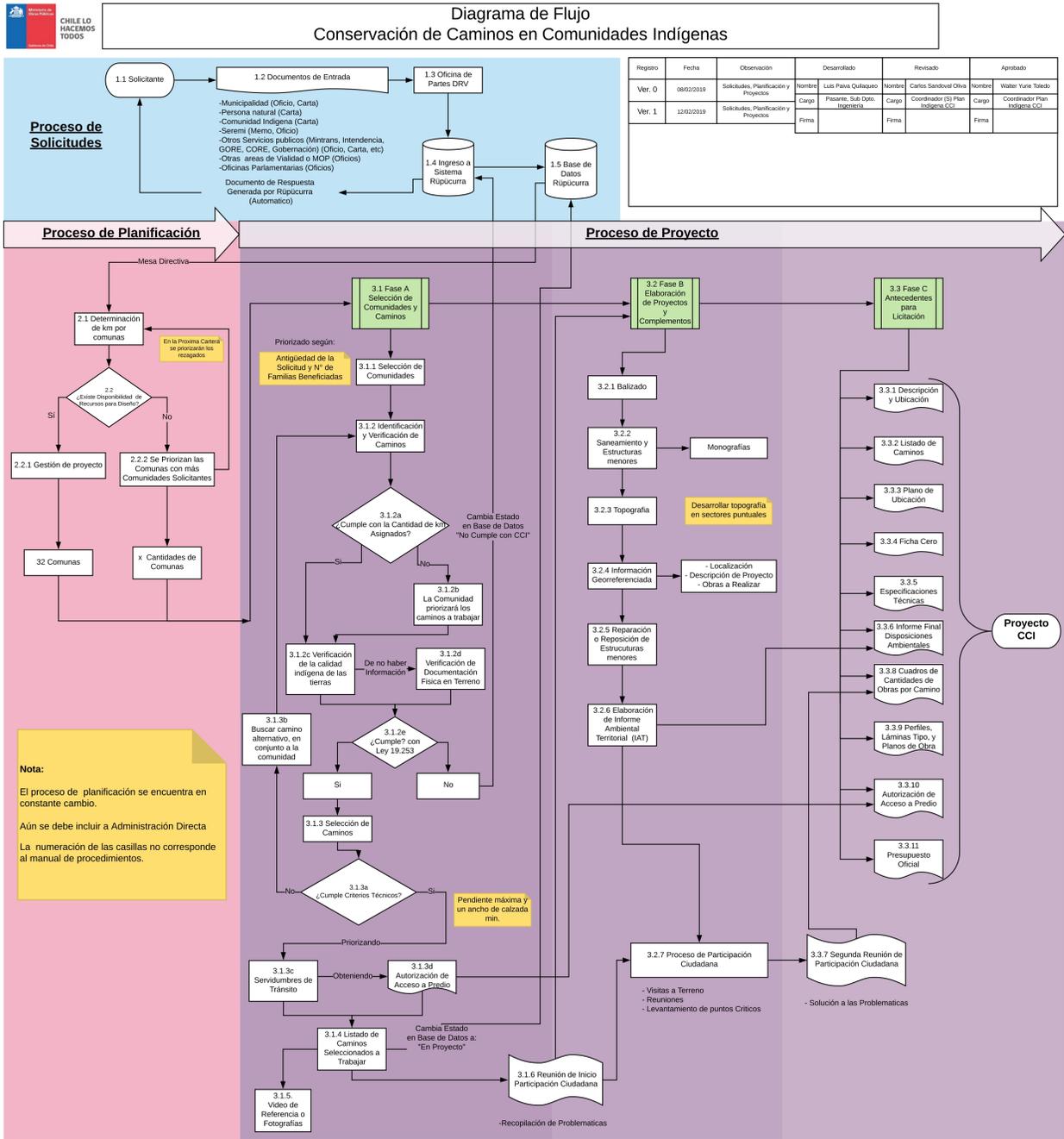


Figura A.1: Diagrama de Procesos CCI.

Anexo B

Instrumentos de Investigación

B.1. Pauta Entrevista Semiestructurada

Preguntas:

¿Cuántos hogares conforman la comunidad? ¿Cuántas personas son en total? ¿La mayoría son adultos, menores de edad o adultos mayores?

¿Cómo se integran las familias que conforman la comunidad? (Parentesco, por pertenecer al Pueblo Mapuche)

¿Cómo se vive dentro de la comunidad? ¿Qué costumbres o prácticas culturales mapuche mantienen?

¿Siempre ha vivido en la comunidad? ¿Lo normal para los habitantes de la comunidad es siempre vivir ahí? ¿por qué se mudan?

Sobre sus necesidades de transporte:

¿Por qué motivos deben viajar y salir de la comunidad? ¿A qué lugares deben ir por estos motivos? ¿Cuál es el principal motivo? ¿Cuál es el lugar al que más deben acudir? ¿Cuánto cree que duran en promedio estos viajes? ¿Para la educación básica a dónde asisten regularmente los niños? ¿Y en el caso de la educación media? (... educación superior) Si le hubiera hecho la pregunta anterior hace 15 años atrás ¿Cambiarían sus respuestas? ¿Qué cambiaría?

¿En qué horario principalmente viajan? ¿Diría que ha mejorado o han empeorado el acceso a los lugares que acuden regularmente?

¿Cómo viajan? ¿Cuáles son los principales medios de transporte que utilizan? ¿Esto ha cambiado comparado hace 15 años atrás?

¿Considera al vehículo particular fundamental para la movilidad de su comunidad? ¿La mayoría posee auto o camioneta?

¿Ha mejorado la infraestructura de transporte? ¿Hay más o mejores caminos? ¿Qué benefi-

cios han tenido estos cambios? (menores tiempos de viaje o mayor seguridad)

¿Satisfacen parte de estas necesidades con prácticas de reciprocidad como con envío de paquetes o encomiendas? ¿Cómo lo hacen?

¿Ha participado en alguna consulta indígena? Especifique

Si responde sí: ¿Qué le pareció la metodología con la que se realizan? ¿En la reunión les entregaron información? ¿Resolvieron sus dudas y preguntas? ¿Pudieron formular observaciones y estas ser recibidas? Cuente su experiencia

¿Fue el único de su comunidad que asistió? Previo a la reunión ¿Conversó con otros integrantes de la comunidad para conocer la opinión general sobre el proyecto?

¿Conoce de propuestas de algún programa o proyecto que influyeran en la movilidad/accesibilidad de uds y no prosperaron? Cuente sobre ellas

¿Es común tener problemas para llegar a algún destino o retornar al hogar? Si responde sí: ¿Cuáles problemas? ¿A qué se deben?

¿Tienen problemas para movilizarse atribuidos al clima (estacionalidad anual de las lluvias)? ¿Cuáles?

¿Su comunidad tiene servicios de transporte público cercanos? ¿Qué opina sobre los transportes rurales subvencionados? (buses, transporte escolar) ¿Es acorde con las necesidades de las personas de la comunidad?

¿Cree que el avance de las tecnologías (telecomunicaciones) han cambiado sus necesidades de movilidad y acceso? ¿Por qué?

Datos del Entrevistado:

Nombre:

Presidente de la Comunidad:

Teléfono o correo electrónico:

Edad:

Mujer ____ Hombre ____

¿A qué se dedica? Trabaja ____ Estudia ____ Jubilado(a) ____ Dueño(a) de casa ____
Desempleado ____ Otro: _____

Si trabaja: ¿Actividad económica de su trabajo? Agricultura ____ Comercio ____
Industria ____ Servicios domésticos ____ Otro: _____

¿Debe salir de la comunidad?: Sí ____ No ____

Jornada de trabajo: Completa ____ Parcial ____ Otro: _____

Si estudia: ¿En qué curso/año está? _____ ¿Dónde estudia? _____

B.2. Cuestionario

Comunidad Calviu Santibano

Datos del Entrevistado:

Nombre:

Edad:

Mujer ____ Hombre ____

¿A qué se dedica? Trabaja ____ Estudia ____ Jubilado(a) ____ Dueño(a) de casa ____
Desempleado ____ Otro: _____

Si trabaja: ¿Actividad económica de su trabajo? Agricultura ____ Comercio ____
Industria ____ Servicios domésticos ____ Otro: _____

¿Debe salir de la comunidad?: Sí ____ No ____

Jornada de trabajo: Completa ____ Parcial ____ Otro: _____

Si estudia: ¿En qué curso/año está? _____ ¿Dónde estudia? _____

Preguntas sobre su movilidad:

¿Cuál es su principal motivo para viajar (salir fuera de la comunidad)?

Al o por trabajo ____ Al o por estudio ____ Salud ____ Visitar a alguien ____ Buscar o
dejar alguien ____ Trámites ____ Recreación ____ Otro: _____

¿A dónde debe ir? (lugar): _____

¿Con cuánta regularidad?(diaria/semanal/mensual): _____

Para llegar a su destino ¿Debe combinar medios de Transporte (usar más de uno) o hacer
transbordos? Sí ____ No ____

¿Qué medios de transporte utiliza? × : si no lo utiliza o no dispone de esa opción.

Enumerar según cuanto los utiliza: 1 para aquel que más se utilice

Auto/camioneta (propio)	_____
Bus	_____
Taxi	_____
Colectivo	_____
Bicicleta	_____
Motocicleta	_____
Vehículo compartido	_____
Caminata	_____
Otro: _____	_____

¿Este orden representa sus preferencias? Sí ____ No ____

¿Por qué no? (Ej.: Usaría más la bicicleta si existiesen caminos adecuados para su uso):

Si posee automóvil: ¿Su auto/camioneta lo utiliza regularmente? Sí ____ No ____

¿Por qué? _____

¿Le acomoda el horario y recorrido del bus subvencionado? ¿Es acorde a sus necesidades? Sí ____ No ____

¿Siempre ha vivido en la comunidad? Sí ____ No ____ ¿Desde hace cuánto vive en la comunidad?

Si responde no: ¿Ha tenido que mudarse por problemas de movilidad o acceso? Sí ____ No ____ (¿Cuáles problemas?)

Si responde sí o desde hace 15 años o más: Comparado hace 15 años atrás ¿Ha mejorado la calidad de sus viajes (menores tiempos de viaje, mejores caminos, mayor seguridad, más o mejores opciones para viajar, etc) Sí ____ No ____

Si responde que ha mejorado/empeorado: ¿Cómo o por qué? _____

¿Cree que el internet (y los celulares) han cambiado sus necesidades de movilidad y acceso? Sí ____ No ____

¿Ha salido de la comunidad y tenido problemas para retornar al hogar? Sí ____ No ____

Si responde sí ¿Cuál fue el motivo? _____

¿Ocurre regularmente? Sí ____ No ____

(Si responde sí) ¿Tiene algún lugar definido para alojar? _____

¿Tiene costumbres propias, prácticas culturales mapuche? ¿Cuáles? _____

Complete la siguiente tabla:

¿Ha viajado por ...?	✓ / ×	¿A dónde? (lugar)
Salud		
Escuela/ Estudios		
Trabajo		
Compras		
Banco		
Trámites Legales		
Otro servicio: _____		
Reuniones con autoridades		
Reuniones con otras comunidades / Reuniones sociales		
Funerales		
Deportes/ Recreación		