



UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO  
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
CARRERA DE INGENIERÍA COMERCIAL

# ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ESPACIAL FEMENINA EN TERRITORIO FUNCIONAL DE LA PROVINCIA DE ÑUBLE.

---

Una caracterización de sus efectos en los ámbitos de empleo, educación, acceso a bienes y estilos de vida en mujeres urbano-rurales.

Habilitación profesional para optar a título de Ingeniero Comercial

Marisela Nicole Fonseca Fuentes

Profesoras guía

Rosana Vallejos Cartes  
Ma. Julia Fawaz Yissi

Profesor Informante

Alex Medina Giacomozzi

Movilidad espacial femenina en la Provincia de Ñuble

**2015**

Investigación enmarcada en el proyecto Fondecyt 1140579, denominado “Reconfiguraciones socioespaciales, estructurales y simbólicas de la población, los modos de vida, el trabajo y la familia en el marco de las nuevas relaciones rural/urbanas. Perspectivas y aportes desde la región del Bío-Bío”.



UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO  
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
ESCUELA INGENIERÍA COMERCIAL

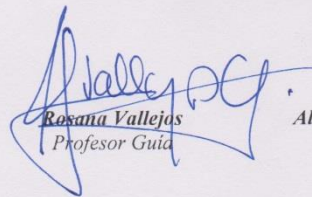
Chillán, 03 de marzo de 2015.

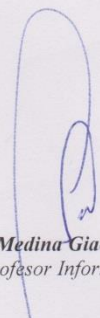
**Informe: Memoria de Título**

En relación a la evaluación de la Memoria para optar al Título de Ingeniero Comercial, denominada "ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ESPACIAL FEMENINA EN TERRITORIO FUNCIONAL DE LA PROVINCIA DE ÑUBLE", de la alumna Marisela Nicole Fonseca Fuentes.

Teniendo en cuenta las exigencias de la Carrera de Ingeniería Comercial y en especial las referidas a la actividad de titulación, la comisión de examinación califica el presente informe con 6,4 puntos (escala de 1 a 7).

Atentamente,

  
**Roxana Vallejas**  
Profesor Guía

  
**Alex Medina Giacomozzi**  
Profesor Informante

  
**Omar Acuña M.**  
Director de Escuela

CC. - Director de Escuela Ingeniería Comercial  
- Alumnos(as)  
- Archivo

## AGRADECIMIENTOS

Soy una agradecida de la vida, de un día de sol y de cada sonrisa que me regalan las personas, pero en esta oportunidad cierro un ciclo importante que me abre la puerta a nuevos desafíos y quiero agradecer a quienes me han acompañado en el proceso.

A mis padres por permitirme ser una soñadora, por enseñarme el buen camino de la vida y por reconocer mis logros como propios, éste en particular es dedicado a ellos.

A mis hermanas por apoyarme en este trabajo y por esas ganas de celebrar la vida.

A mis profesoras Rosana y Julia, gracias por la confianza y el apoyo, por creer en mi trabajo y sobre todo por el cariño.

*Un profesional debe ser más que un diploma en la pared, debe ser un agente de cambio, su responsabilidad es tener conciencia de lo que pasa en la sociedad y utilizar su conocimiento para crear soluciones a las problemáticas existentes.*

Espero leer esto en unos años y decir “lo hice bien”.

## RESUMEN

El estudio de la movilidad cotidiana deriva de la temática de desplazamientos migratorios y se ha analizado desde hace algunos años con el propósito de conocer la realidad de las interacciones de población y territorio. La movilidad cotidiana se ha caracterizado como un fenómeno complejo que crece, se diversifica e impacta en la calidad de vida del conjunto de la población por lo que ocupa hoy un lugar central en la planificación territorial, siendo por tanto un interesante tema de análisis.

La presente investigación considera a Chillán como centro urbano de la provincia de Ñuble y principal destino de los desplazamientos originados desde las distintas localidades aledañas. Se toman como base de estudio el territorio funcional formado por la ciudad de Chillán y las comunas de Pinto, Portezuelo, Coihueco, Chillan Viejo, San Ignacio y San Nicolás, buscando caracterizar e identificar los efectos que la movilidad espacial tiene en el estilo de vida de las mujeres con residencia en ellas, donde además se alude a territorios considerados dentro de la nueva ruralidad.

Se parte de la premisa de que la población se desplaza a Chillán buscando bienestar mediante un mayor acceso a bienes y servicios, la incorporación a actividades como trabajar o estudiar en instituciones mejor apreciadas que las presentes en sus comunidades de residencia, buscando principalmente mejorar las condiciones de vida familiares. En base a ello se presume que la movilidad cotidiana, desde las distintas comunas forma parte de la dinámica de las personas y va modificando paulatinamente los gustos y preferencias de la población, influenciando por tanto en su comportamiento.

La mujer se define como sujeto de estudio buscando estudiar su realidad en un contexto donde ha aumentado su participación social en ámbitos laborales y académicos, compatibilizando su rol de madre con su trabajo, participando activamente en la economía familiar. De este modo se vuelve un actor importante en la sociedad que puede incorporar cambios en la dinámica familiar y por ende en distintos territorios.

**Conceptos clave:** Movilidad espacial, Movilidad cotidiana, Nueva ruralidad, Territorio funcional.

# INDICE

## CONTENIDO

RESUMEN.....	4
INDICE .....	5
INTRODUCCIÓN .....	7
CAPITULO I: ANTECEDENTES GENERALES .....	10
1.1. Tema de investigación.....	10
1.2. Importancia .....	10
1.3. Objetivos .....	11
1.3.1. Objetivo general .....	11
1.3.2. Objetivos específicos.....	12
1.4. Hipótesis.....	12
CAPÍTULO II: ANTECEDENTES TEORICOS.....	13
2.1. Desplazamientos territoriales. ....	13
2.1.1. Movilidad temporal .....	14
2.1.2. Casos de algunos países .....	18
2.1.3. Movilidad en Chile.....	20
2.2. Territorio .....	22
2.2.1. Clasificación del territorio.....	24
CAPÍTULO III: CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	27
3.1. Descripción general de la Provincia de Ñuble .....	27
3.1.1. Territorio .....	27
3.1.2. Población.....	28
3.1.3. Características económicas.....	29
3.1.4. Chillán, centro urbano y capital provincial .....	30
3.2. Caracterización de la mujer.....	32
CAPÍTULO IV: METODOLOGÍA .....	36
4.1. Tipo de investigación .....	36
4.2. Delimitación del área de estudio .....	36
4.3. Determinación de la muestra.....	37
4.4. Instrumento de recolección de información primaria.....	38
4.5. Diseño de la investigación.....	39
4.5.1. Etapa 1: Recolección de datos.....	39

4.5.2. Etapa 2: análisis de la información.....	39
CAPITULO V: RESULTADOS. ....	41
5.1. Integración de territorios urbano-rurales.....	41
5.2. Movilidad espacial de las mujeres de Ñuble: Hallazgos y constataciones a partir del trabajo en terreno.....	43
5.2.1. Movilidad espacial de las mujeres vista por informantes clave. ....	43
5.2.2. Caracterización de la muestra.....	44
5.2.3. Análisis de la dinámica de movilidad espacial femenina en Ñuble. ....	46
5.2.4. Análisis de los efectos de la movilidad espacial .....	50
5.2.5. Análisis de la evaluación comparativa .....	52
CAPITULO VI: CONCLUSIONES. ....	54
6.1. Conclusiones generales .....	54
6.2. Consideraciones importantes.....	58
6.3. Recomendaciones.....	59
ANEXOS.....	60
1. Encuesta realizada a mujeres de la provincia de Ñuble. ....	60
2. Población femenina y clasificación urbano-rural por comuna .....	62
3. Otros gráficos para análisis .....	63
REFERENCIAS .....	68

# INTRODUCCIÓN

Las transformaciones espaciales propias de la modernidad impulsan la formación de interacciones en las que es posible identificar territorios, actividades e individuos que al vincularse generan una cadena de cambios sociales y paulatinamente van alterando la dinámica cotidiana de las personas, incluyendo los ámbitos de empleo, educación, ingreso económico, además del acceso a bienes y servicios. Como dichas interacciones incluyen distintos territorios es posible identificar vínculos entre lo rural y lo urbano, donde los individuos se desplazan por distintos motivos, generando con ello fenómenos de movilidad espacial que pasan a ser parte de su rutina de actividades, donde la principal motivación es poder tener acceso a una mayor oferta de bienes y servicios.

Estos desplazamiento tienen gran incidencia en la organización de la población, ya que si bien se estudian como un hecho individual, afectan la actividad cotidiana familiar dado que las actividades de los diferentes miembros del hogar, las relaciones entre ellos, las estrategias que se establecen para que todos puedan llegar a lugares de trabajo, estudio, de compras o de ocio conforman distintas necesidades de movilidad, todas interrelacionadas (Millares y Cebollada, 2009), y con influencias en la estructura familiar.

Es por ello que la importancia de conocer estos fenómenos se muestra al momento de estudiar el proceso de desarrollo de una localidad (urbana o rural), dado que los desplazamientos de la población influyen sobre las actividades económicas y sociales de los sectores analizados, afectando el nivel de empleo, estilo de vida y demanda de bienes y servicios entre otros factores, fundamento que se valida con el trabajo de varios autores.

Miralles (2009), describe que la geografía de la población aborda el estudio de la movilidad cotidiana como parte de los movimientos espaciales de las personas, por lo que la denomina movilidad espacial y desde ella estudia la interacción de variables territoriales y sociodemográficas de gran importancia para la comprensión del comportamiento de la población.

En acuerdo con esto se encuentra Módenes (2008) quien en sus estudios destaca que esta movilidad interesa porque es un fenómeno que está en el núcleo de las relaciones entre el

contexto territorial y la explicación de procesos demográficos, por lo que su estudio es una base sólida para analizar la dinámica de la población. Además menciona que entender la movilidad espacial nos permite razonar la experiencia territorial real de los componentes de nuestras poblaciones. Por tanto aplicar enfoques demográficos nos permite aprovechar las metodologías de proyección demográfica para imaginar cómo puede evolucionar la relación entre poblaciones y territorios.

La movilidad es un elemento clave para entender cómo las prácticas espaciales comunes de los ciudadanos contribuyen, de manera sistémica y al mismo nivel de las políticas públicas o las intervenciones del sector privado, a la producción y transformación de las metrópolis mundiales (Le Roux et al, 2013), lo que es clave para evaluar la efectividad de las políticas que buscan contribuir al desarrollo y crecimiento económico.

En coherencia con ello, Urry (citado en Jirón 2007) considera que la movilidad es absolutamente medular para comprender la vida contemporánea en cuanto a cómo cambia y cómo se puede desarrollar en las próximas décadas, lo que se relaciona directamente con el proceso de caracterización y análisis de la población, necesarios para estimar proyecciones en ámbitos económicos, sociales, culturales y políticos.

Según Módenes (2007), para abordar el estudio de la movilidad espacial es posible realizar un análisis desde dos perspectivas. Por un lado existe una perspectiva demográfica basada en la descripción y el análisis de los comportamientos relacionados a la movilidad, realizando un estudio centrado en quiénes y por qué se desplazan, entre qué distancias y qué opciones de movilidad están disponibles en función de las características y necesidades de los individuos. Este enfoque fundamenta que los principales factores que interfieren en la movilidad de las personas son el ingreso, el género, la edad, la ocupación y el nivel educacional (Alcántara, 2010), por ende es recomendable indagar en las características y el comportamiento de la población que se desplaza, buscando entender la motivación para hacerlo, lo que buscan, los beneficios y costos de su movilidad.

Se debe reconocer además que el desplazamiento de las personas es un fenómeno complejo de estudiar donde los individuos tienen el completo protagonismo, por ende es necesario describir y explicar sus características propias, desarrollando un análisis sensible a datos



como la edad, sexo, nivel educacional, entre otros, que hacen posible describir los motivos y propósitos de la movilidad, así como sus beneficios tanto para las personas como para sus localidades (Módenes, 2008).

Por otro lado, es posible realizar el análisis desde la perspectiva de la descripción del territorio a partir de los flujos de desplazamiento, donde el interés está centrado en determinar desde dónde y a dónde van las personas, cuales son las características de las localidades que atraen los desplazamientos y de las localidades que expulsan a sus habitantes, pero continúan siendo su lugar de residencia permanente. En este punto es incuestionable la importancia de la descripción del territorio para situar la investigación de movilidad, por tanto se considera necesario establecer la distinción entre lo rural y lo urbano, identificar las vinculaciones territoriales existentes y clasificar los tipos de territorios identificados en estudios anteriores. En el presente estudio, se ambiciona incorporar ambas perspectivas descritas anteriormente, especificando que la perspectiva territorial está focalizada en uno de los territorios funcionales de Ñuble que incluye a Chillan, el centro urbano provincial. Además se relacionan los espacios físicos de estudio bajo el concepto de *nueva ruralidad*<sup>1</sup> buscando conocer la realidad de la población que habita este tipo de territorios.

En síntesis, el estudio se focaliza en investigar la realidad de las mujeres que viven un territorio funcional<sup>2</sup> de Ñuble, formado por la ciudad de Chillán y otras comunas, apelando a que “en términos generales, la movilidad de las mujeres está fuertemente condicionada por el papel socioeconómico que desempeñan” (Ilárraz, 2006), por tanto estudiar el tema busca conocer su realidad en un contexto cambiante en el que tienen un mayor protagonismo social, donde se destacan aspectos como su creciente participación laboral, su rol en la familia como jefa de hogar y su gradual incorporación a instituciones de educación superior, ramas uniformadas y administración pública.

---

<sup>1</sup> Concepto que agrupa en una primera instancia, los territorios rurales con influencias modernas donde no basta la dicotomía del campo-ciudad para clasificar las localidades, dado que las nuevas estructuras, vínculos y relaciones establecidas por la sociedad generan una clasificación más amplia.

<sup>2</sup> Definidos en el documento “Territorios funcionales en Chile” se definen como espacios que contienen una alta frecuencia de interacciones económicas y sociales, entre sus habitantes, organizaciones y empresas.

# CAPITULO I: ANTECEDENTES GENERALES

## 1.1. Tema de investigación.

El estudio realiza un análisis de la movilidad espacial femenina realizada en un territorio funcional de la provincia de Ñuble, buscando establecer una caracterización de los efectos de dicha movilidad en ámbitos de empleo, educación, acceso a bienes y estilo de vida de las mujeres con residencia en territorios urbano-rurales.

## 1.2. Importancia

Se considera relevante el estudio de la movilidad espacial, dado lo esencial que es conocer las diversas realidades para entender el comportamiento de la población, además las interacciones entre territorio urbano-rural específicamente, permiten anticipar tendencias futuras relacionadas de los individuos y poder aportar ideas para el desarrollo económico de la provincia, área administrativa que cabe destacar, cuenta con aproximadamente un 36% de población rural, áreas en las cuales se identifican desafíos comunes a mejorar como la lejanía de los grandes mercados y centros internacionales, que afecta directamente a los productores de materia prima generalmente agrícola; la migración de la población a los centros urbanos que desmotiva el desarrollo territorial rural dado que el capital humano capacitado opta por desempeñarse en sectores urbanos; las dificultades para atraer inversión y realizar proyectos que permitan generar absorción de mano de obra local y eviten que las personas se desplacen para optar a mejores opciones laborales; el débil suministro de servicio público que afecta directamente el bienestar de la población en temas como salud o educación, cuya ausencia pueden ser un factor expulsor para la población. (Gobierno de Chile, 2014; CASEN, 2011).

En relación al estudio de la población femenina que reside en territorios de tendencia rural, es importante conocer sus actividades, motivos, preferencias, estilo de vida e influencias al realizar la movilidad hacia la ciudad de Chillán para entender así los cambios sociales que se generan a partir de los desplazamientos y sus efectos en ámbitos tan importantes como la estructura familiar. En base a esto la información recopilada genera antecedentes relevantes

y útiles de analizar para la creación de propuestas de desarrollo territorial y/o el diseño de políticas públicas, orientadas específicamente a sectores rurales en los que se busca contribuir a la solución de problemáticas detectadas por las mujeres.

La información recopilada permite analizar las carencias identificadas en el proceso de movilidad espacial y con ello considerar la posibilidad de trabajo colaborativo entre instituciones públicas y privadas, buscando claramente favorecer la participación femenina en la sociedad, motivando su incorporación al mercado laboral local o potenciando su continuidad de estudios dentro de la provincia, específicamente entre territorios con vinculación definidos como territorios funcionales. Según lo descrito anteriormente, el presente estudio es un punto de inicio para profundizar en temáticas de desarrollo territorial y movilidad femenina en distintos contextos, dirigido en consecuencia a estudiantes, intelectuales, docentes o todo agente que necesite información de base o complemento a temas de desarrollo rural, movilidad espacial, relación de lo urbano y rural, algún acercamiento teórico de la realidad de las mujeres rurales, entre otros temas relacionados.

Se orienta específicamente a colaborar con el proyecto Fondecyt 1140579<sup>3</sup>, denominado *“Reconfiguraciones socioespaciales, estructurales y simbólicas de la población, los modos de vida, el trabajo y la familia en el marco de las nuevas relaciones rural/urbanas. Perspectivas y aportes desde la región del Bío-Bío”*, por tanto el estudio aborda materia de movilidad espacial y nuevas realidades socioterritoriales relacionada con el desarrollo femenino en la provincia de Ñuble”.

### **1.3. Objetivos**

#### **1.3.1. Objetivo general**

Analizar la movilidad espacial de la población femenina de un territorio funcional de la provincia de Ñuble y los efectos de este fenómeno en los ámbitos del empleo, el acceso a

---

<sup>3</sup> Investigación bajo la responsabilidad de Ma. Julia Fawaz Yissi, en colaboración con Rosana Vallejos Cartes y Paula Soto V.

bienes y servicios, la forma de vida y estructura familiar de las mujeres así como los costos de vida y beneficios del desplazamiento realizado.

### **1.3.2. Objetivos específicos**

- ✓ Identificar los tipos de movilidad espacial presentes en la provincia, estudiando específicamente los que se orientan hacia la ciudad de Chillán.
- ✓ Indagar en las actividades que realizan las mujeres durante su permanencia en Chillán, así como las razones de su movilidad hacia este sector urbano de la provincia.
- ✓ Investigar el impacto de la movilidad espacial en el desarrollo personal de las mujeres, la dinámica, familia y el estilo de vida de sectores de carácter rural y urbano/rural de la provincia.
- ✓ Examinar los efectos del desplazamiento femenino en las expectativas de vida y proyecciones de las mujeres, en relación a los espacios rurales, urbanos y rural/urbanos.

### **1.4. Hipótesis**

Como hipótesis de la investigación se establece que las mujeres de los sectores rurales de la provincia de Ñuble, se desplazan a la ciudad de Chillán motivadas por encontrar mejores opciones laborales y un nivel de ingreso mayor al que pueden optar en su localidad de residencia, donde el mercado laboral es considerablemente menor. También buscan opciones educacionales que les permitan desarrollarse como profesionales y para ello deben acudir a los centros urbanos, ya que la presencia de instituciones de educación superior es escasa o inexistente en sus comunas de residencia.

En cuanto al acceso a bienes y servicios, se presume que las mujeres optan a una mayor oferta al desplazarse de sus comunas de residencia, buscando claramente un mayor bienestar en ámbitos como salud, educación o recreación, entre otros servicios necesarios a los que no pueden optar o son escasos en donde residen.

En base a lo anterior se presume una dependencia económica de las comunas hacia el centro urbano provincial, identificando una relación funcional del territorio analizado en temas laborales, educacionales, de bienes y servicios.

## **CAPÍTULO II: ANTECEDENTES TEORICOS.**

El propósito de este capítulo es establecer un marco conceptual, identificando y relacionando los conceptos que son la base para la investigación. Para ello se han Identificado diversos autores que han investigado y expuesto con anterioridad sus hallazgos en materia como ruralidad, movilidad y relaciones territoriales, además de los distintos vínculos entre lo rural y urbano, considerando a la población femenina desde distintas perspectivas, analizando su realidad en términos de desarrollo, rol social, movilidad, u otra clasificación que comprende los distintos territorios.

### **2.1. Desplazamientos territoriales.**

Los desplazamientos de la población se clasifican de manera general en dos, primero está la emigración que corresponde a dejar el lugar de origen para establecerse en otro, que puede ser por ejemplo un país o región distinta, en este proceso se suponen generalmente causas económicas o sociales que motivan a las personas a dejar su lugar de origen. Luego se reconoce la inmigración que está definida como la entrada a un país o región de personas que nacieron o proceden de otro lugar, situación que se da generalmente en base a expectativas de mejores condiciones económicas.

Se pueden definir dichos desplazamientos de manera general en base al tiempo de permanencia de las personas, pudiendo ser permanente (involucra nueva residencia), o temporal que se relaciona mayoritariamente con motivos de trabajo. Otro aspecto importante a considerar es que puede darse de manera voluntaria, originado mayoritariamente por la búsqueda de mejores condiciones de vida, o también por razones de tipo obligatorias dadas por situaciones extremas donde puede incluso peligrar su vida, destacando los motivos bélicos o desastres naturales, por mencionar algunos. Cabe

desacatar que los desplazamientos pueden ser internos realizados en el territorio nacional, o internacionales realizados al extranjero.

En los desplazamientos internos de un país, región o provincia, se identifican relaciones de desplazamiento importantes, campo-ciudad, campo-campo, ciudad-campo, pero las más importantes, cuantitativa y cualitativamente, son las primeras ya que están ligadas a la revolución industrial y al efecto de atracción que las ciudades siguen ejerciendo sobre las zonas rurales con menor nivel de vida y falta de servicios. Sus efectos han sido tan grandes durante los siglos XIX y XX que se les conoce también como "éxodo rural" (Enciclopedia, 2014), situación que de cierta manera continua siendo motivo de estudio, enfocado en las migraciones desde localidades rurales hacia centros urbanos.

### **2.1.1. Movilidad temporal**

Al delimitar el estudio de la migración a nivel interno, es relevante identificar los desplazamientos realizados entre diversos espacios. Según la CEPAL (CELADE, división de población 2014), describe que “la migración entre Divisiones administrativas Mayores (DAM) ha estado presente en la agenda pública desde hace mucho tiempo y de hecho el grueso de las políticas explícitas o implícitas de migración se han procurado influir sobre tales flujos y por esa vía modificar la distribución territorial de la población en los países”, lo que nos permite establecer otra clasificación para nuestro estudio, buscando diferenciar los desplazamientos entre División Administrativa Mayor (DAM), que en nuestro país se refiere a la división por regiones y la División Administrativa Menor (DAME) que se refiere a la división del país por comunas.

Bajo dicho marco conceptual se procede a establecer la clasificación de migración interna, cuyo propósito es lograr construir finalmente el concepto de *movilidad espacial* de real importancia para la presente investigación.

Dado que el estudio está dirigido hacia los desplazamientos frecuentes en un espacio determinado, la clasificación de migración interna se define en primera instancia, según la duración donde se reconocen:

- ✓ **Migración interna de tipo permanente**, que se identifica por que los habitantes realizan un cambio de residencia dejando atrás su localidad, cambiando lugar de trabajo, estudios y su entorno de desarrollo cotidiano.
- ✓ **Migración interna de tipo transitorio**, donde no necesariamente se establece una nueva residencia para las personas que la practican, se puede definir como un ir y venir entre la localidad de residencia y el lugar donde se desarrollan las actividades cotidianas, se ha descrito como el “conjunto de desplazamientos en el espacio de individuos<sup>4</sup> cualquiera sea la duración y la distancia física” (Pellegrino, 1999).

Siguiendo con la migración transitoria, es importante conocer la clasificación establecida por autores estudiosos de la movilidad donde encontramos a Kaufmann (citado en Módenes 2007), quien describe tipos de movilidad definidos por sus características espaciales y temporales, aludiendo que pueden resumirse en:

- ✓ **La movilidad cotidiana**, caracterizada por una alta frecuencia y desplazamiento dentro del espacio de frecuentación habitual, donde se realizan actividades de plano obligatorio como el trabajar o estudiar.
- ✓ **La movilidad residencial**, definida con una baja frecuencia y desplazamiento dentro del espacio de frecuentación cotidiana, esta establece una segunda residencia por el periodo de permanencia en la localidad de destino.
- ✓ **El viaje**, de frecuencia alta y larga distancia donde se presumen razones laborales.
- ✓ **El commuting**, corresponde a los desplazamientos diarios entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo, al igual que la movilidad cotidiana no involucra transferencia alguna de residencia ni de sistema plurirresidencial.

---

<sup>4</sup> El espacio de los individuos se define como su lugar de residencia permanente y está limitado geográfica y políticamente pudiendo ser por ejemplo, un país, una región o una Provincia.

Dureau y Flórez (1997), reconocen además la existencia de la *movilidad residencial* que contempla a las personas que se desplazan hacia un lugar de destino en el que se alojan de manera frecuente sin emigrar de su localidad de residencia, sino más bien realizando un desplazamiento pendular que se define como un recurrente “ir y venir” entre localidades.

Para lograr entonces, definir el concepto de movilidad espacial es necesario conocer distintos planteamientos que consideren además la movilidad urbana y rural, Paola Jirón (2007) por ejemplo, cita que “en el escenario actual urbano de la mayoría de ciudades del mundo, sean pequeñas, intermedias, grandes o metrópolis, la movilidad e inmovilidad de las personas es crecientemente importante ya que quizás, es la forma más actual de relacionarse con la ciudad”. Con esto se alude el caso de localidades rurales, donde sus habitantes tienen la movilidad como la mejor alternativa para optar a bienes y servicios, mejores ofertas de empleo y desarrollo educacional, sin necesidad de establecerse en la ciudad, por tanto los desplazamientos pasan a ser más frecuentes e incluso pueden formar parte de su vida cotidiana.

En base a los conceptos anteriores, para el propósito del presente estudio se define movilidad espacial como el fenómeno de desplazamiento territorial interno, transitorio y frecuente que realizan las personas sin necesidad de establecer una segunda residencia, reconociendo además que dicho fenómeno está relacionado con el desarrollo social y territorial del espacio geográfico, siendo por tanto una variable necesaria al momento de conocer el desarrollo de las ciudades, desde la perspectiva de permitir a la población optar a mejores alternativas de trabajo, educación y servicios necesarios para el bienestar familiar.

Establecida la movilidad espacial, a partir de ella se identifican los movimientos pendulares, que se definen como desplazamientos habituales y recurrentes originados por el trabajo, la educación, las relaciones personales y sociales, el ocio, y el abastecimiento de productos o servicios que tiene un carácter rítmico y recurrente (INE, 2008), siendo concretamente éste el fenómeno a analizar en el presente estudio, el cual es caracterizado en Chile por:

- ✓ Ser movimientos de carácter repetitivo, que obedecen a una rutina establecida.



- ✓ Suelen ser de corta duración y enfocados a actividades específicas, por tanto no suponen ningún cambio de actividad.
- ✓ No producen desarraigo del migrante, aunque generen otro tipo de problemas como fatiga, tensión nerviosa, etc.
- ✓ La distancia de estos movimientos está en relación con la posibilidad de efectuar el trabajo y el desplazamiento en un solo día.

Estas características permiten de cierta manera, agrupar y reconocer a la población que realiza desplazamientos cotidianos, dado que los motivos y actividades se relacionan y tienen patrones de comportamiento similar en quienes trabajan y estudian por un lado, y en quienes se desplazan por motivos de entretención, compras, salud u otros.

En este punto el INE reconoce factores que afectan la movilidad cotidiana de las personas como la migración interna, que disminuye los desplazamientos cotidianos dado que las personas prefieren realizar un cambio de residencia para dejar de desplazarse, lo que se da principalmente por la búsqueda de mejores condiciones de vida. Por otro lado se destaca la influencia de la concentración de actividades en áreas centrales o centros urbanos, ya que atraen el desplazamiento de la población para desarrollar actividades de rutina diaria como trabajo o estudios; relacionado además con una mayor oferta de bienes que impulsa a las personas a desplazarse de sus localidades, en las que la oferta de bienes es considerablemente menor.

Además de dichos factores, la modernidad y los avances en infraestructura hacia los centros urbanos inciden directamente en los flujos de movilidad, por lo tanto a mayores avances en la ciudad mayor es la movilidad de personas que concurren desde distintas localidades. Específicamente el mejoramiento en la infraestructura vial beneficia de manera importante la movilidad, permitiendo que las localidades más alejadas cuenten con transporte directo a los centros urbanos.

### 2.1.2. Casos de algunos países

Tanto en Chile como en otros países, los desplazamientos de la población son un importante tema de estudio, en el caso de Ecuador por ejemplo su importancia surge porque la movilidad espacial de los habitantes de una localidad, región o país, provoca una redistribución geográfica de la población (INEC Ecuador, 2012), lo que influye como lo hemos visto anteriormente, en la organización de la población y en aspectos como el comercio, la oferta y demanda laboral y por tanto en el estilo de vida de las personas.

Pellegrino (2003), destaca que la desigualdad por sectores sociales dentro de los países es un fenómeno creciente, lo que establece un factor que motiva los desplazamientos de la población. Por otro lado los medios de comunicación generan una influencia que motiva los desplazamientos, ya que no sólo permite un mayor acceso a la información sino que también contribuye a la difusión de estilos de vida y pautas de consumo de los países desarrollados, provocando una “universalización de las aspiraciones” y estimulando el consumo de productos indiferenciados a nivel mundial. Esto crea aspiraciones comunes en las personas y por tanto existe una constante búsqueda de mejorar su calidad de vida y lograr cumplir sus expectativas, sin importar que para ello deban movilizarse fuera de su espacio cotidiano o incluso desplazarse temporal o permanentemente de su lugar de residencia. Es decir se buscan lugares donde satisfacer esas nuevas aspiraciones educacionales, laborales, de entretenimiento etc.

En el caso de Nicaragua se concluye que los desplazamientos están marcados por el predominio de las mujeres, lo que se ha debido a fuerzas de expulsión en el campo (postergación y falta de acceso a recursos para las mujeres en la ruralidad) y a factores de atracción específicos en las ciudades (oportunidades laborales para ellas en el sector de los servicios, sobre todo los domésticos), reconociéndose que la migración es más alta en edades jóvenes, se estabiliza en la adultez plena y luego se reduce sostenidamente (Vivas, 2007). En cuanto a las causas principales, se resumen en la siguiente tabla:

**Tabla 1**

## Causas de los desplazamientos, caso Nicaragua

Motivos	Causas
Políticos	guerras, persecución política, políticas gubernamentales
Económicos	empleo, desarrollo de micro y macro proyectos, salarios
Naturales	precipitaciones abundantes, maremotos, terremotos
Sociales	cultura, religión, lazos familiares y afectivos

**Fuente:** elaboración propia, en base a notas de población CEPAL (2007)

En Nicaragua existe una relación directa entre condiciones socioeconómicas deficientes y desplazamiento territorial, donde las personas buscan mejores condiciones de vida, siendo el desplazamiento emigratorio ocurrido fundamentalmente por falta de empleo, salarios bajos y condiciones laborales deprimidas, de manera que la mayor parte de los migrantes se desplaza en busca de un mejor nivel de vida y de la posibilidad de salir de la pobreza. Por otro lado los vínculos familiares generan movimientos territoriales importantes, donde puede mencionarse el caso de los desplazamientos “asociativos”, en que un miembro de la pareja sigue al que partió primero (Vivas, 2007). El caso anterior es bastante similar al caso de movilidad especial de México, país en que los principales motivos de la población para desplazarse son la búsqueda de trabajo y el reunirse con familiares, (según el censo realizado el año 2000).

**Tabla 2**

## Motivos para desplazarse, caso México

Motivo	Distrito federal	México
buscar trabajo	4,5%	10%
visitar familiares	13,8%	17,4%
cambio de trabajo	6,9%	8,6%
por estudio	1,2%	2%
formar familia	6,5%	6%
motivo de salud	2,6%	2,4%
violencia o inseguridad	4,6%	3,1%
otra causa	28,3%	15,2%
no especifica	31,7%	35,4%

**Fuente:** Elaboración propia en base a Notas de población y desarrollo n°88 CEPAL (2000).

Otra realidad interesante es el caso de los desplazamientos en España, realidad en la que existen diversos estudios de movilidad que se han trabajado desde una perspectiva de género, permitido reconocer cambios importantes como la creciente incorporación de las mujeres al mercado del trabajo. En este punto el estudio de la realidad de Madrid reconocen ciertos cambios que condicionan la movilidad de las personas, entre ellos se reconoce la existencia de un modelo territorial de ciudad dispersa en el que la población ha debido adaptarse e invertir tiempo y dinero en sus desplazamiento. En relación a lo anterior se reconoce la dependencia del transporte mecanizado, situación que ha influido directamente en la movilidad de la mujeres, haciéndola más compleja en el sentido de su dependencia hacia el transporte público y las diversas actividades que desempeñan en su vida cotidiana, destacando que sin importar su alta participación en el mundo laboral y académico siguen siendo ellas las encargadas de la administración doméstica y del cuidado de los niños (García y Rodríguez 2012).

### **2.1.3. Movilidad en Chile**

En el caso de Chile, el mejor ejemplo de desplazamiento espacial de las personas es el que se ha realizado en las últimas décadas hacia la ciudad de Santiago, donde personas de todo el país han migrado hacia la región metropolitana en búsqueda de mejores oportunidades, situación que en cierto porcentaje continua, pese a que en la actualidad la movilidad está dada principalmente dentro de la misma ciudad hacia diferentes comunas (Mattos e Hidalgo, 2007), donde los desplazamientos se caracterizan por ser cotidianos impulsados por actividades como estudio, trabajo, entretenimiento, tramites o salud, entre otros.

Las estadísticas en base al censo 2002, dan a conocer que en las comunas principalmente periféricas de Santiago, más del 70% de la población residente mayor a 15 años, realiza movilidad cotidiana por trabajo o estudio. En contraste con ello, se identificó que Santiago, Providencia y Las Condes, son las comunas de la ciudad con menos porcentaje desplazamientos a otra comuna ya sea para trabajar o estudiar. En este contexto, la información analizada reveló que del total de personas cuya ocupación es “estudiando” el 56,29% tiene que desplazarse a otra comuna para realizar sus estudios. Además a Santiago llegan 20.247 personas a estudiar donde el 67,09% son mayores de 18 años, por tanto la

demanda estudiantil está centrada en la prestación de servicios de educación superior, identificando que las comunas de Colina, Peñaflor, Buin, Melipilla, Talagante, Lampa y Padre Hurtado aportan el 51,66% del total estudiantes que se desplazan a Santiago. (INE, 2008)

En cuanto a las razones laborales, en INE (2008) califica a Santiago como “un centro generador de influencias por expansión (aporte de mano de obra) y por atracción (absorción de manos de obra)”, destacando que 72.711 personas llegan y 44.899 salen de la ciudad de manera cotidiana, siendo las comunas de Peñaflor, Colina, Padre Hurtado, Talagante Lampa y Buin, son las que aportan más trabajadores a la ciudad central, abarcando más del 53% de la población que se desplaza a Santiago para trabajar.

Por otro lado, es importante mencionar que la migración interna de nuestro país ha desempeñado un papel importante en la distribución regional de la población chilena en los últimos 50 años, tanto que han permitido el poblamiento de las regiones extremas del país y se puede ver el gran aumento de la densidad poblacional de la ciudad de Santiago (Rodríguez y González, 2006).

En cuanto a otras regiones hay que mencionar la gran movilidad existente en la actualidad hacia las zonas mineras del país, siendo estas los principales focos de atracción impulsado por el empleo. En base a lo anterior se puede decir que la migración interna en Chile se ha descrito como flujos interregionales, donde los núcleos urbanos más importantes de ciertas regiones emplean un evidente mecanismo de atracción que promueve la inmigración, especialmente hacia las regiones ricas en recursos, lo que se respalda al analizar el comportamiento de la población migrante, que se distribuye mayoritariamente hacia las zonas mineras y hacia centros urbanos como el gran Santiago.

Contrario al factor de atracción es el factor de expulsión, característico de zonas rurales con bajo desarrollo o centros urbanos más pequeños donde existen problemas como el desempleo, escaso acceso a bienes y servicios, además de precarios sistemas de salud y educación, que impulsan a las personas a buscar mejores ingresos para mejorar su calidad de vida, ejemplo de esta situación son las regiones del Biobío y Valparaíso, donde existe una gran densidad de población, no se cuenta con recursos naturales como los mineros y

existe un alto desempleo, lo que impulsa a la población joven y adulta a emigrar de la región o a desplazarse por motivos de trabajo.

## 2.2. Territorio

Para analizar las características del territorio es necesario saber lo que está establecido como rural y urbano, definiciones entregadas en primera instancia por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), que establece lo siguiente:

- ✓ Área urbana como el conjunto de viviendas concentradas con más de 2.000 habitantes o entre 1.001 y 2.000 habitantes, con el 50% de su población económicamente activa dedicada a actividades secundarias y/o terciarias.
- ✓ Área rural se identifica como un conjunto de viviendas concentradas o dispersas con 1.000 habitantes o menos o entre 1.001 y 2.000 habitantes, con menos del 50% de su población económicamente activa dedicada a actividades secundarias y/o terciarias.

Si bien lo anterior establece los parámetros básicos para determinar la clasificación de una localidad, se recomienda actualmente considerar además otros factores. En este punto Jacinto Nogar (2012), deja claro que la construcción de lo rural no sólo se establece sobre morfologías, paisajes, arquitecturas y tamaño de las localidades sino también sobre costumbres, sentimientos, comportamientos o conductas, pero con ello se hace notoriamente difícil dibujar los contornos y establecer los límites sobre el concepto actual de lo rural, dado que la dicotomía de campo y ciudad se ha nublado con el pasar de los años y gracias al progreso de las localidades se ha creado una relación interdependiente entre sectores que antes eran totalmente opuestos. La bibliografía especializada ha establecido durante las últimas décadas un consenso creciente sobre la diferenciación dicotómica entre lo urbano y lo rural, donde se reconoce una simplificación extrema que proporciona una visión muy segmentada de la realidad ya que es reconocido que los procesos de modernización y globalización han inducido profundas transformaciones en el espacio rural generando realidades cada vez más complejas y dando pie a distintos tipos de ruralidad. (Berdegú, et al. 2010; Fawaz y Silva, 2005).

Los estudios actuales han propuesto establecer un enfoque holístico para la clasificación de los territorios, buscando superar el concepto de lo “rural” que ha sido calificado por décadas como lo “no urbano”, y dando pie al reconocimiento de territorios gradualmente rurales. En esta línea surge el concepto de nueva ruralidad que considera las definiciones anteriores y aspectos relevantes culturales de cada área definida, así como las características de la población que habita, sus actividades realizadas y su interacción con lo rural y lo urbano, buscando comprender las interacciones y sus efectos en la población.

En el estudio Comunas rurales de Chile (Berdegué, et al. 2010), se identifican tres tipos de comunas: comunas en extremo rurales, por ser aisladas y con población escasa; comunas con ruralidad intermedia, donde su actividad económica esta segregada y no depende de la agricultura; y comunas que por su ubicación cercana a algún polo urbano, se consideran urbano-rural. Esta clasificación deja establecida la importancia de considerar otros aspectos al momento identificar como urbano o rural a una localidad determinada, ya que los autores buscan ampliar la calificación en base a grados y tipos de ruralidad, dejando abierta la caracterización rural de Chile, en la que citan “Chile es más rural de lo que habitualmente se supone”, postulando que hay una ruralidad moderna, así como hay comunas urbanas no modernas. Bajo este enfoque surgen distintas categorías de ruralidad que consideran a comunas predominantemente rurales (más del 50% de los habitantes vive en distrito censal de menos de 150 habitantes por km<sup>2</sup>), comunas mixtas (entre el 15% y 45% de la población vive en distrito censal de menos de 150 habitantes por km<sup>2</sup>) y comunas predominantemente urbanas (menos del 15% de la población vive en distrito censal de más de 150 habitantes por km<sup>2</sup>), lo que termina de cierta manera con la dicotomía campo-ciudad y la origen a matices rurales.

En la provincia de Ñuble se reconocen transformaciones importantes que comprenden cambios en la ruralidad tradicional, en la estructura productiva, en la vida cotidiana y en las representaciones sociales de sus habitantes, donde se identifica el crecimiento de actividades rurales no agrícolas, una mayor integración entre el mundo rural y urbano, además de un aumento en el acceso a conectividad, equipamientos, servicios básicos e información (Fawaz y Silva, 2005). En este contexto se dan distintas realidades que influenciadas por la agitada y competitiva vida actual, además de la estandarización de

preferencias de consumo de las personas, conllevan a involucrar desplazamientos de la población, buscando cubrir sus necesidades de bienes y servicios, donde se identifican principalmente los flujos desde los sectores más rurales hacia los centros urbanos, donde según el Censo de 2002, el 40,3% de la población de 15 años o más que estudia o trabaja, tiene que desplazarse a una comuna distinta a la de su residencia habitual.

Esta interacción entre territorios bastante recíproca, ya que por un lado existen familias que viven en el campo y desarrollan actividades cotidianas como trabajar y estudiar en centros urbanos, y por otro, existen agricultores que viven en la ciudad. En cuanto a la relación económica hay ciudades que viven de dar servicios al campo, donde la población de zonas rurales aledañas realiza sus compras en la ciudad, así como hay ruralidades que sobreviven como tales ofreciendo sus productos, principalmente agrícolas, a los grandes centros urbanos.

En este contexto, surge la nueva ruralidad y se define para el presente estudio como un espacio no urbano con características culturales, de desarrollo y de población asociadas a lo rural, donde si bien destaca la presencia de actividad económica agrícola no significa que la mayoría de los habitantes desarrolle dicha actividad, sino más bien se da presencia de diversas actividades. En localidades con estas características la población realiza movilidad para desarrollar actividades cotidianas en sectores urbanos, por ello se postula a caracterizar la nueva ruralidad no tan solo en base a las características físicas de la localidad, sino valorando de manera preponderante la descripción de las personas y las actividades que realizan tanto en el territorio de residencia como en otros sectores hacia donde se desplazan con alta frecuencia.

### **2.2.1. Clasificación del territorio**

El sistema administrativo chileno se compone de 15 regiones, 54 provincias y 346 comunas, en el estudio de “desigualdades sociales y tipos de territorios en Chile” (MacClure y Calvo, 2013), se establece una clasificación territorial que identifica 8 tipos de territorios.



**Tabla 3**

Tipos de territorios

N°	Tipo de territorio	Territorios	Población
1	Gran Santiago	1	37%
2	Gran Concepción	1	6%
3	Gran Valparaíso	1	5%
4	Ciudades Intermedias	24	24%
5	Comunas vinculadas a ciudades (grandes o intermedias)	27	8%
6	Comunas vinculadas a comunas con centro urbano menor	8	3%
7	Comunas desvinculadas y con centro urbano	46	9%
8	Comunas desvinculadas y sin centro urbano	126	8%

**Fuente:** Desigualdades sociales y tipos de territorios, 2013

Esta calificación permite identificar territorios con distintos niveles de ruralidad además de establecer vinculaciones entre distintos territorios, dados por las desigualdades en temas como educación, trabajo, bienes y servicios, entre otros que impulsan a la población a desarrollarse en comunas distintas a su residencia.

En relación a esto, existe un estudio denominado “territorios funcionales en Chile” (Berdegué et al. 2011), en el que se identifican las interrelaciones territoriales a nivel nacional en base al análisis de variables como la demografía, ingreso, pobreza y distribución del ingreso, empleo, educación, vivienda y sus servicios, gobierno local, participación social y política. En esta clasificación se identifican regiones urbanas, territorios funcionales urbano-rurales y territorios rurales, entre los cuales se dan relaciones vinculaciones con localidades aledañas que permiten a la población realizar actividades buscando mejorar su bienestar, potenciar el crecimiento y desarrollo económico local, además de beneficiar la reducción de la pobreza.

El territorio funcional se define como un espacio que contiene una alta frecuencia de interacciones económicas y sociales, integradas por los habitantes, organizaciones y empresas. Dentro de estos (103 a nivel nacional), el presente estudio se centra en los territorios funcionales urbano-rurales, en los que la ciudad de Chillán compone el más importante en Ñuble.

**Tabla 4**

Territorios funcionales de Ñuble

Centro del territorio	Categoría	Comunas integrantes
San Carlos	Rural-urbano (ciudad)	Ñiquén y San Carlos
Cobquecura	Rural unicomunal	Cobquecura
Quirihue	Rural unicomunal	Ninhue y Quirihue
Coelemu	Rural unicomunal	Trehuaco y Coelemu
Ranquil	Rural unicomunal	Ranquil
Chillán	Rural – urbano (ciudad)	Coihueco, Chillan Viejo, Pinto, Portezuelo, San Ignacio, San Nicolás y Chillán
Bulnes	Rural pluricomunal	Quillón y Bulnes
El Carmen	Rural unicomunal	El Carmen
Yungay	Rural pluricomunal	Tucapel, Pemuco y Yungay

**Fuente:** Territorios funcionales en Chile, Berfegué et al. 2011

Al detallar la composición del territorio funcional al que pertenece la ciudad de Chillán y analizarlo según los tipos de territorios establecidos por Mc-Clure y Calvo (2013), nos encontramos con tres tipos de territorios:

**Tabla 5**

Territorio funcional de Chillán

Comuna	Clasificación territorial
Chillán viejo	Ciudades intermedias
San Nicolás	Comunas vinculadas a ciudades (grandes o intermedias)
San Ignacio	Comunas desvinculadas y sin centro urbano
Coihueco	Comunas vinculadas a ciudades (grandes o intermedias)
Pinto	Comunas vinculadas a ciudades (grandes o intermedias)
Portezuelo	Comunas desvinculadas y sin centro urbano
Chillán	Ciudades intermedias

**Fuente:** Elaboración propia según clasificación de estudio “desigualdades sociales y tipos de territorios en Chile”, Mc-Clure y Calvo (2013).

En base a lo anterior se identifica que la zona de análisis para el presente estudio está compuesta por tres tipos de territorios, clasificados según sus interacciones con otras unidades administrativas. Otra clasificación importante a tener en cuenta es que tan urbana o rural es la población de análisis, para lo que se han tomado los antecedentes de las fichas

comunales (SINIM, 2013) a partir de las cuales se puede identificar que el territorio de análisis comprende comunas rurales y urbanas (ver anexo 3).

## CAPÍTULO III: CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL ÁREA DE ESTUDIO

### 3.1. Descripción general de la Provincia de Ñuble

#### 3.1.1. Territorio

La Provincia de Ñuble forma parte de la Región del Bio bío y cuenta con una extensión territorial de 13.178,5 km<sup>2</sup>, lo que la hace la segunda más grande de la región. Su limitación geográfica se da al norte con la Región del Maule (Provincias de Linares y Cauquenes); al sur, con la Provincia de Bio bío; al este, con La Cordillera de Los Andes y al oeste, con la Provincia de Concepción y el Océano Pacífico.

Las características geográficas, presenta un relieve diverso en el que destaca la cordillera de los Andes con su punto más alto en el sector de los Nevados de Chillán (3.212 msnm), siendo un punto de referencia turística en la Provincia. Luego el territorio de depresión intermedia se presenta con mayor extensión en el sector más cercano a Chillán con casi 100 km, espacio donde se concentran recursos hídricos que permiten actividad forestal, agrícola y ganadera, a partir de los recursos fluviales del río Itata y del río Ñuble. En cuanto a la cordillera de la costa tiene alturas que promedian tan solo los 500 msnm. Su territorio de planicies litorales es representado por las zonas de Cobquecura y la desembocadura del río Itata.

Las 21 comunas que forman la Provincia de Ñuble son Bulnes, Chillán, Chillán Viejo, Cobquecura, Coelemu, Coihueco, El Carmen, Ninhue, Ñiquén, Pemuco, Pinto, Portezuelo,



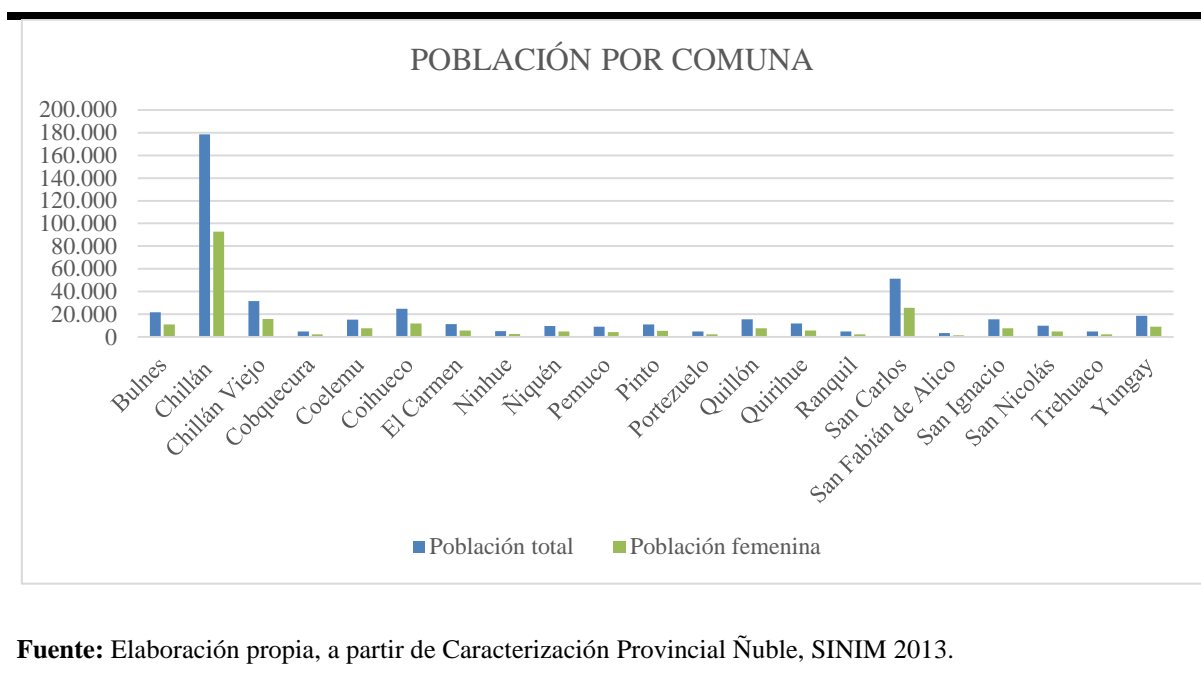
Quillón, Quirihue, Ránquil, San Carlos, San Fabián, San Ignacio, San Nicolás, Trehuaco, Yungay, destacando Chillán por ser su capital y principal centro urbano.

### 3.1.2. Población

La provincia de Ñuble tiene una población de 464.291 habitantes concentrados mayoritariamente en la ciudad de Chillán, capital provincial y principal centro urbano cuya población estimada al año 2012 es de 178.478 habitantes, estando muy por sobre las otras comunas de la provincia. Si bien el 65% de la población reside en sectores urbanos, el 35% restante correspondiente a sectores rurales tiene gran importancia económica (relacionada con la producción agrícola), y es bastante alto si lo comparamos con los índices a nivel regional y nacional los que tan solo alcanzan un 18% en el caso de la región del Bío-Bío y de un 13,4% de ruralidad a nivel nacional. (CASEN, 2011; SINIM, 2013). En distribución por género la provincia presenta índices cercanos al 50% en la mayoría de las comunas, lo que no dista demasiado de la realidad nacional que según la proyección del INE al año 2015 será del 52% aproximadamente (complementar gráfico con anexo 3).

**Gráfico 1.**

Distribución de la población de la Provincia



**Fuente:** Elaboración propia, a partir de Caracterización Provincial Ñuble, SINIM 2013.

En temas de escolaridad, el nivel de analfabetismo de la provincia se mantiene cercano al 8,4% estando por sobre el índice regional y nacional (6,3 y 4 respectivamente), mientras que los años de estudio promedio de la población son 9, cifra sutilmente menor a la situación regional que indica 9,8 años y a nivel nacional 10,6. (CASEN, 2009 y 2011; SINIM, 2013).

### **3.1.3. Características económicas**

En la actividad económica de la Provincia destaca el sector agropecuario y vitivinícola, además se caracteriza a la zona por el cultivo de trigo, maíz, porotos, remolacha y tomates. Hay presencia de ganadería de bovinos, porcinos, caprinos y ovinos (SERNATUR, 2014), y en los últimos años se ha dado un importante desarrollo del sector forestal, situación que ha sido impulsada por las características climáticas que favorecen el rápido crecimiento de plantaciones como el *Pinus Radiata* y el *Eucaliptus Globulus*. Se desarrollan distintas técnicas de artesanía realizadas en algunas comunas, como Quinchamalí que se caracteriza por su producción de alfarería en greda y Coihueco donde la artesanía se especializa en los tallados en madera y los bordados.

En cuanto al desarrollo del turismo, se destacan lugares como:

- ✓ La comuna San Fabián de Alico, poseedora de hermosos paisajes es una localidad excelente para la realización de excursiones, camping y pesca.
- ✓ En la comuna de Quillón se encuentra la Laguna Avendaño conocida como un balneario familiar muy concurrido.
- ✓ Cobquecura está ubicada en el sector costero y posee varias playas y lugares para realizar excursiones.
- ✓ La comuna de Pinto es conocida como un área agrícola de hermosos paisajes donde se pueden observar flora y fauna autóctonas.

- ✓ Las termas de Chillán son un atractivo reconocido a nivel nacional e internacional con visitantes todo el año.
- ✓ El sector de los Lleuques conocido por ser un balneario cordillerano situado junto al río Rengado y el cual posee hermosos lugares con saltos de agua rodeados de montañas.

#### **3.1.4. Chillán, centro urbano y capital provincial**

La comuna de Chillán cuyo significado es “silla del sol” (en mapudungun), limita al norte con San Nicolás y San Carlos, al sur con Chillán Viejo, al oriente con Pinto y Coihueco y al poniente con las comunas de Quillón, Portezuelo y Ralquil. Tiene una población de 178.478 según proyección del INE (al 2012), con una densidad de 351 habitantes por kilómetro cuadrado. Su población rural es de tan solo 8.6% y del total de habitantes un 50.5% son mujeres.

En Chillán existe la mayor variedad de servicios de la provincia, gracias a la presencia de varios hoteles, restaurantes de comida típica, internacional y también comida rápida, además de agencias de viaje, bancos, cafeterías, terminales de bus, terminal ferroviario, mercado de productos típicos, universidades, y un centro comercial, por mencionar algunas.

La actividad agrícola en la comuna de Chillán se caracteriza por cultivos de avena, cebada cervecera, garbanzo, lenteja, maíz, papa, poroto trigo blanco y candeal. Mientras que en la crianza de animales destacan los cerdos con el 30% del total de la producción regional, luego los conejos que aporta en un 11,71% a la producción regional y bovinos con un 4% (INE, 2007).

El sector de comercio y servicios, se concentra en el área urbana de la ciudad y contempla empresas dedicadas al comercio, servicio de alimentos, cuidado personal y salud, sector automotriz, instituciones educacionales, financieras, de entretenimiento, supermercados, consultoría de negocios, ferreterías, seguridad, telecomunicaciones y servicios gubernamentales, entre otras que caracterizan a Chillán como una ciudad de servicios. Esta distribución ha generado que más del 70% (dato al año 2009, PLADECO), de la población

se desempeñe en actividades terciarias, catalogando a la ciudad como proveedora de servicios. En las actividades industriales destacan empresas como Carnes Ñuble, además de varias empresas frutícolas que dan trabajo a gran parte de la población femenina de la ciudad y alrededores.

En cuanto a los indicadores más importantes se presenta a continuación un cuadro resumen comparativo entre la ciudad de Chillán y la Región del Biobío.

**Tabla 5**

Indicadores generales de Chillán.

Indicador/ dato	Chillán	Región
Hogares	44.805	580.998
Porcentaje de hogares pobres	15,70%	17,9%
Promedio personas por hogar	3,8	3,5
Edad promedio del jefe de hogar	45 o mas	45 o mas
Jefatura femenina	30,90%	33,8%
Promedio de ocupados por hogar	1,5	1,2
Hogares sin hacinamiento en la vivienda	90%	90%
Eliminación de excreta aceptable	98,60%	69%
Disponibilidad de energía eléctrica	100%	99%
Materialidad de la vivienda aceptable	88,60%	55%
Años de escolaridad	9	9,8
Porcentaje perteneciente al sistema público de salud	85,20%	89,1%
Participación laboral hombres	65,80%	66,5%
Participación laboral mujeres	41,70%	37,5%
Participación laboral total	53,10%	51,3%
Tasa de desocupación hombres	7,70%	9,6%
Tasa de desocupación mujeres	9,80%	17,7%
Tasa de desocupación total	8,60%	12,7%
Cobertura de educación pre básica	45,70%	40,8%
Cobertura de educación básica	100%	90%
Cobertura de educación media	96%	72,5%
Cobertura de educación superior	37,90%	31,6%

**Fuente:** Elaboración propia en base a PLADECOS Chillán (2011-2015) y CASEN 2011.

Por otro lado, la infraestructura vial de Chillán está compuesta por dos principales vías de fácil acceso, desde el norte y desde el sur, conectados con la Autopista Ruta 5, que pasa a

ser la Avenida Bernardo O'Higgins, que cruza tanto la comuna de Chillan como la de Chillan Viejo de norte a sur. Mientras que el centro urbano de la ciudad está formado por las llamadas "4 Avenidas", Avenida Ecuador, Avenida Argentina, Avenida Collín y la Avenida Brasil. Estas avenidas fueron planeadas por el ingeniero francés Carlos Lozier, las cuales terminan formando un cuadro compuesto por 22 calles y 144 manzanas (PLADECO Chillán, 2011-2015).

Además en la comuna existen terminales de buses interurbanos donde operan líneas de buses con presencia desde Arica a Puerto Montt. Por un lado terminal María Teresa al norte, en la intersección de las Avenida O'Higgins con la Avenida Ecuador y luego otro ubicado en el centro-oeste de la ciudad llamado Constitución- Brasil. Para los flujos más cercanos existen terminales rurales que cuentan con recorridos hacia las localidades rurales de la comuna, así como para el conjunto de la Provincia de Nuble.

### **3.2. Caracterización de la mujer**

La participación de la mujer en la sociedad chilena ha mejorado con los años, pero aún queda mucho por hacer, dado que en temas como la incorporación al mundo laboral Chile presenta una de las menores tasas del mundo llegando apenas al 43,5% (Casen 2011), en comparación con el promedio de América latina del 52,8% (CEPAL, 2011) o el de los países de la OECD que asciende a un 63,8% (OECD 2011). Sumado a esto se reconoce una brecha salarial cercana al 26,3% que perjudica a las mujeres en puestos de trabajo de igual desempeño al de los hombres, destacando que han aumentado su formación académica, están cada vez más preparadas e incorporadas a la formación universitaria, es más 6 de cada 10 profesionales que salen al mercado son mujeres (SIES, 2012).

En cuanto a la proporción, la población femenina ronda el 51% estando sutilmente por sobre la proporción masculina, situación que se repite a nivel nacional, regional y provincial.

Si bien desde siempre y sin importar las diferencias culturales, el rol que ha cumplido la mujer en la sociedad se ha concentrado en la administración doméstica, donde su principal finalidad ha sido el bienestar de las personas que habitan en la vivienda familiar (Ilárraz,



2006), en la actualidad se reconocen cambios estructurales donde se identifican diferencias importantes en la mujer moderna siendo un ejemplo de ello el número de hijos por mujer, que ha disminuido de manera importante pasando de 5 hijos (1960) a tan solo 1.89 (INE, 2013) por mujer, situación que de cierta manera influye además en la salud y una mayor esperanza de vida de la población femenina.

Como es sabido los sectores rurales se han caracterizado principalmente por el desarrollo productivo agrícola como actividad económica tanto para hombres como para mujeres, no obstante gracias a procesos de modernidad la población de dichos sectores cuenta hoy con mayores índices de escolaridad y por tanto las mujeres optan a otras actividades con el propósito de obtener recursos, en este punto se reconoce que las mujeres rurales desarrollan distintas labores productivas dentro de la cual se destaca el concepto de “microempresarias rurales”, quienes si bien en su mayoría realizan su trabajo en el hogar de manera informal, generan un aporte fundamental tanto para su hogar en el aspecto económico, como para su localidad, desde la integración social de los territorios (Contreras 2011).

En este cambio estructural la sociedad reconoce que las mujeres han logrado un elemental protagonismo siendo en muchos casos jefa de hogar, obteniendo además un alto nivel de autonomía económica, donde su mayor participación en el mundo laboral desarrollándose principalmente en el sector de servicios, y los programas de gobierno de apoyo al emprendimiento femenino han tenido real importancia.

Esta situación tiene efectos a nivel familiar, directamente en las expectativas de vida dado que se reconoce que las familias que sólo optan por una agricultura de subsistencia, se van empobreciendo cada vez más, en cambio las familias que practican trabajos agrícolas y no agrícolas, ya sea dentro y fuera del campo, logran mejorar su bienestar. Lo anterior motiva a las mujeres rurales a invertir en la educación de sus hijos, (Contreras 2011) quienes tienen la oportunidad de acceder a un mercado laboral mejor remunerado y no necesariamente relacionado con actividades agrícolas. De esta manera la sociedad rural comienza a urbanizarse dejando atrás las actividades propias del mundo agrícola y estableciendo vínculos con centros urbanos por motivos laborales y académicos principalmente.

Otro punto importante a considerar es la creciente capacidad de emprender de las mujeres, que ha motivado a organismos a establecer programas y concursos de financiamiento para las ideas de negocio, buscando apoyar a las mujeres emprendedoras con estrategias de intervención que les permitan lograr el desarrollo exitoso de sus emprendimientos.

Un estudio realizado por Comunidad Mujer (2009), destaca las principales dificultades que tienen las mujeres en el desarrollo de sus emprendimientos, estas se resumen a continuación:

- ✓ **Acceso a crédito:** se reconoce dificultad para obtener financiamiento tanto como capital inicial de trabajo y para expansión, lo que se suma a un bajo flujo de ingresos en el inicio del negocio.
- ✓ **Comercialización:** inicialmente se hace presente la necesidad de contar con más clientes, donde se destaca la falta de redes de contacto.
- ✓ **Inicio empresa:** se desconoce la información necesaria para realizar trámites legales, por tanto tienen como principal necesidad conocer y cumplir la normativa, donde reiteran que es excesiva la burocracia para iniciar el negocio.
- ✓ **Capacitación:** tienen complicaciones por falta de conocimiento en áreas de administración de empresas como contabilidad, costos, marketing y normativas, entre otras.

Los datos anteriores permiten identificar las barreras más comunes para las mujeres al momento de elegir emprender y junto con ello es necesario conocer las características de las emprendedoras, para ello se analiza una encuesta de Microemprendimiento (Ministerio de economía, 2013) aplicada a un total de 1.753.505 emprendedores donde resulto que el 38,0% eran mujeres, es decir 665.535 de las cuales un 40,8% son jefas de hogar y un 36,5% son cónyuges del jefe de hogar. Se concluyó que las mujeres sin pareja emprenden más que los hombres y que los emprendimientos femeninos surgen principalmente por necesidad.

Respondiendo a estas necesidades surgen iniciativas de gobierno destinadas a promover el trabajo independiente de las mujeres, buscando ser un soporte que intervenga y apoye a usuarias pertenecientes a los programas del área mujer, trabajo y participación coordinados por el SERNAM.

Ejemplo de lo anterior es el Programa Mujer Trabajadora Jefa de Hogar cuyo objetivo es contribuir a una inserción laboral de calidad para las mujeres, entregando herramientas para enfrentar las principales barreras de acceso que enfrentan en el mercado del trabajo (Gobierno de Chile, 2013). Su desarrollo requiere y entrega una habilitación laboral a las usuarias, basada en asesoría técnica para fortalecer los emprendimientos de las mujeres participantes (Chile atiende, 2013) de modo que puedan optar a desempeñarse tanto de manera dependiente como independiente. Su propósito por ser un programa de gobierno es beneficiar a la mayor cantidad de usuarias por tanto su cobertura ha ido en ascenso llegando incorporar el año 2012 a 4.080 en la región del Biobío.

## CAPÍTULO IV: METODOLOGÍA

La metodología busca que los resultados de la investigación permitan identificar los efectos de la movilidad espacial en el estilo de vida de las mujeres que realizan dicho desplazamiento, conocer de manera general su comportamiento, la dinámica cotidiana de las familias y considerar los posibles efectos económicos como el intercambio de bienes y mano de obra entre localidades, además de los efectos del acceso a servicios como educación y salud, buscando lograr establecer una caracterización promedio de las mujeres que viajan con mayor frecuencia a la ciudad de Chillán.

Según Alcántara (2010), la metodología tradicional de análisis de la movilidad tiene un carácter particularmente técnico, limitado a cuantificar los desplazamientos y tomando la información sólo como un “dato” que nace con el desarrollo natural de la sociedad, por tanto no sugiere mayor discusión. A partir de ello, el autor establece una crítica apelando a que al subestimar dicha información inhibe el análisis social y político de la movilidad para conocer quiénes se movilizan y cómo, cuáles son las consecuencias para las personas y cómo son distribuidos los costos y los beneficios, todos aspectos fundamentales que en la presente investigación son considerados como información base para la caracterización de la muestra.

### **4.1. Tipo de investigación**

El análisis realizado tiene aspectos cuantitativo, dado que se toman datos estadísticos de la encuesta de caracterización socioeconómica (CASEN, 2011) y en base a ellos se analiza una muestra estadísticamente representativa a la población de análisis. Luego se pasa a un análisis cualitativo descriptivo en base a la información recolectada en la muestra.

### **4.2. Delimitación del área de estudio**

La investigación busca establecer una representación de la movilidad espacial en la provincia de Ñuble, territorio formado por 21 comunas de tipo rurales, urbanas y urbano-rurales, entre las que se reconocen vinculaciones e integración de áreas como el mercado laboral, de bienes y servicios, entre otros. En base a dichas vinculaciones surge la

clasificación de territorios funcionales en Chile, identificados como espacios que contienen una alta frecuencia de interacciones económicas y sociales integradas por los habitantes, organizaciones y empresas (Berdegué et al. 2011).

Para el presente estudio se delimita al análisis del territorio funcional de Ñuble que incluye la ciudad de Chillán, esto principalmente porque se busca identificar los efectos de las vinculaciones urbano-rurales y dicho territorio incorpora al centro urbano provincial reconociendo una integración con varias de las comunas aledañas (ver tabla 4). Esta área de investigación está formada por las comunas de Chillán, Chillán Viejo, Pinto, Portezuelo, Coihueco, San Ignacio y San Nicolás, (Berdegué et al. 2011), entre las cuales sus habitantes se desplazan participando en el mercado de bienes y servicios, mercado laboral y formación educacional, entre otros.

Se reconoce en esta interacción territorial un gran flujo de población integrado por 7 de las 21 comunas de la provincia, por tanto puede ser considerado una representación de la dinámica de movilidad en Ñuble.

### **4.3. Determinación de la muestra**

La población de análisis se define como las mujeres mayores de 18 años, con residencia en alguna de las comunas que forman parte del territorio funcional de Chillán, destacando que es de interés conocer la realidad de aquellas que se desplazan al centro urbano de manera frecuente por diversos motivos, de manera que incluyen en su dinámica de vida la movilidad espacial.

Se utilizaron los antecedentes de la encuesta de caracterización socioeconómica (CASEN 2011), específicamente la población femenina mayor de 18 años de todas las comunas de Portezuelo, Pinto, Coihueco, Chillán Viejo, San Nicolás y San Ignacio.

Se tomó una muestra de 380 mujeres a quienes se les aplicó una encuesta consultando sobre información personal, familiar y sobre su dinámica de movilidad hacia la ciudad de Chillán. Dicha información se trabajó en el programa SPSS 22 para lograr un cruce de variables analizado de manera descriptiva para enriquecer los resultados del estudio.

Considerando los antecedentes entregados por la encuesta de caracterización socioeconómica (CASEN 2011), se identifica en cada comuna la población femenina mayor de 18 años detallada en el siguiente cuadro:

Comuna	Población femenina mayor desde los 18 años
Portezuelo	2.625
Chillán Viejo	9.921
San Nicolás	4.287
San Ignacio	5.660
Coihueco	10.363
Pinto	4.202
<b>Población total</b>	<b>37.058</b>

Con la población anterior se calculó una muestra estadísticamente representativa en base a los siguientes datos:

Dato	Valor
Nivel de confianza al 95% (z)	1,96
Error estándar del 5% (e)	0,05
Valor p	0,5
1-p	0,5
Población (n)	37058
<b>Tamaño de la muestra (n)</b>	<b>380</b>

En base a lo anterior, se determina una muestra mínima para aplicar encuestas a 380 mujeres mayores de 18 años, provenientes de las comunas determinadas.

#### 4.4. Instrumento de recolección de información primaria

Para generar información primaria necesaria en la presente investigación se realizó una encuesta, aplicada en las distintas comunas de estudio (ver anexo 1).

Dicha encuesta solicitó antecedentes personales de las mujeres, información sobre su dinámica de movilidad y además una evaluación comparativa entre su comuna de residencia y la ciudad de Chillán, focalizada en aspectos generales importantes para entender su desplazamiento territorial.

Como complemento a la información primaria de las encuestas, se indagó en la percepción de los choferes y encargados de boletería de los buses interurbanos que traen a las mujeres a la ciudad de Chillán, quienes tienen una apreciación justificada por su experiencia en el rubro y comentaron su apreciación en cuanto a frecuencia de viaje, compañía, y motivos, entre otros.

#### **4.5. Diseño de la investigación**

De manera general el estudio necesito la recolección de información y luego al análisis de datos, descritos a continuación.

##### **4.5.1. Etapa 1: Recolección de datos**

La recolección de datos se realizó con trabajo en terreno, específicamente la toma de encuestas en cada una de las comunas de análisis. Los lugares estratégicos de recolección de datos fueron los terminales interurbanos de las comunas, las plazas de cada comuna, y en alguna de ellas se realizó consulta puerta a puerta.

En paralelo se analizó bibliografía relacionada con movilidad espacial, nueva ruralidad, interacciones entre lo rural y urbano, además de otras experiencias de desplazamiento de la población, tanto en Chile como en otros países, además de información de la Provincia rescatada principalmente de los resultados del censo año 2002, el VII censo agrícola del año 2007, la Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional, (CASEN) del año 2011, todo con el propósito de lograr una mejor identificación de las localidades, estudiar los cambios sociales y poder establecer parámetros comparativos según la situación actual de la provincia de Ñuble.

##### **4.5.2. Etapa 2: análisis de la información**

El análisis de la información recopilada en las encuestas, se ingresó al programa Excel y una vez ordenado se utilizó el programa SPSS 22 para realizar el cruce de variables y el análisis descriptivo de los antecedentes.

En el proceso de análisis se categorizaron antecedentes como la edad y el ingreso, con la finalidad de realizar un análisis segmentado para el cruce de variables que permitió analizar

de manera comparativa los efectos de la movilidad en mujeres de distintas edades, ingresos y actividades, caracterizando de esta manera a la población femenina que mayoritariamente se desplaza.

Además al consultar por la evaluación comparativa en áreas específicas como el desarrollo, educación, o acceso a bienes fue posible reconocer la valoración a los distintos territorios y áreas, dando a conocer lo que buscan con la movilidad. Así mismo se indagó en los efectos asociados al costo-beneficio de la movilidad espacial en distintos ámbitos que son útiles para conocer las preferencias, proyecciones, demandas y actividades realizadas en esta movilidad.



## CAPITULO V: RESULTADOS.

### 5.1. Integración de territorios urbano-rurales

Luego del análisis de diversas fuentes, el presente estudio identificó que el concepto de nueva ruralidad es bastante amplio, ya que puede contemplar interacciones desde la perspectiva del espacio físico y desde el análisis de la perspectiva demográfica, en las que se analiza la realidad social rural de los habitantes identificando nuevas tendencias de comportamiento que afectan la estructura social, dando origen a territorios con distintos niveles de ruralidad interrelacionados que conformando territorios funcionales.

En cuanto a las comunas de análisis, sus características son asociadas a distintos niveles de ruralidad, destacando claramente Chillán como una ciudad intermedia que es el principal centro urbano de Ñuble y foco de atracción para la movilidad espacial cotidiana. Las comunas conforman una interrelación que las identifica como un territorio funcional, vale decir que esto se da en temas de comercio, trabajo, accesos a bienes y servicios, además poseen características culturales, de desarrollo y de población rural, así como una fuerte presencia de actividad económica agrícola.

Con lo investigado se asume aquella concepción de ruralidad basada, no tan solo en las características físicas o número de habitantes de la localidad, sino valorando de manera preponderante la descripción y subjetividad de las personas, además de las actividades que realizan tanto en el territorio de residencia como en otros sectores hacia donde se desplazan con alta frecuencia y tienen influencia directa en el estilo de vida, gustos y preferencias, identidad y desarrollo de las personas.

En esta línea de indagación se pueden descubrir elementos emergentes en los territorios rurales, como los vínculos establecidos con localidades urbanas, que poseen factores de atracción que motivan los desplazamientos territoriales transitorios de la población rural. Es en este contexto que se sitúa el principal objeto de análisis del presente estudio, la movilidad cotidiana.

Como concepto, el presente estudio define la movilidad espacial como un fenómeno de desplazamiento territorial interno, transitorio y frecuente que realizan las personas, sin necesidad de establecer una segunda residencia. Se reconoce que dicho fenómeno está relacionado con el desarrollo social y territorial del espacio geográfico, destacando por ejemplo la formación de capital humano en temas laborales y educacionales siendo por tanto una variable necesaria al momento de conocer el desarrollo de los puntos urbanos de atracción.

Dentro de la movilidad espacial se identifica como fenómeno de estudio la movilidad cotidiana (término desde la definición establecida por el INE), descrita como los desplazamientos habituales y recurrentes originados por el trabajo, la educación, las relaciones personales y sociales, el ocio, y el abastecimiento de productos o servicios que tiene un carácter rítmico y recurrente (INE, 2008). En esta línea se investigó la realidad de la provincia de Ñuble, específicamente desde el análisis del territorio funcional de Chillán, con objeto de reconocer los efectos de tal movilidad hacia el centro urbano principal.

Si bien en la mayoría de la bibliografía especializada la unidad de análisis es la familia, argumentando que bajo su amparo son realizadas las decisiones relativas a las estrategias de supervivencia del grupo doméstico (Romero 2012), el estudio presente se centró en las mujeres y su comportamiento, donde el fundamento principal es el reconocer su importante papel en la sociedad y su influencia en el grupo familiar siendo en muchos casos jefe de hogar, por tanto administradora y proveedora de recursos necesarios para el grupo doméstico.

Los hallazgos permiten identificar la desigualdad de oportunidades presente en Ñuble relacionadas principalmente al desarrollo económico, lo que obliga a la población de zonas rurales a desplazarse por temas de educación, trabajo, compras e incluso salud al no contar con estos servicios en sus comunas de residencia. Esta situación modifica la dinámica de las personas que se desplazan, de tal manera que pese a no vivir en Chillán realizan la mayor parte de sus actividades fuera de sus comunas, a las que permanecen ligadas por identidad cultural, residencia, valores y aprecio al lugar donde tienen un sentido de pertenencia por el cual no emigran a los centros urbanos.

Las fuentes de información primaria, en este caso generadas a través de encuestas y entrevistas, hacen posible trabajar con antecedentes de los principales actores. Los resultados más importantes se presentan a continuación.

## **5.2. Movilidad espacial de las mujeres de Ñuble: Hallazgos y constataciones a partir del trabajo en terreno.**

### **5.2.1. Movilidad espacial de las mujeres vista por informantes clave.**

A modo de complementar la información de las encuestas, se consultó la apreciación de un chofer y un encargado de boletería de cada comuna a analizar, quienes aportaron con antecedentes generales en los siguientes temas:

#### **✓ El horario de mayor demanda femenina.**

Se repite el horario matutino principalmente en los buses con horario desde las 7 de la mañana y luego en el horario de retorno con salidas desde las 7 de la tarde, a excepción de la comuna de Coihueco donde, tanto choferes como encargados de boletería comentan que el horario de medio día, entre 12 y 4 de la tarde, es altamente demandado.

#### **✓ El promedio de mujeres por viaje.**

En este punto la información varía dada la capacidad de los buses, pero en general los datos recolectados coinciden en que del total de pasajeros, al menos la mitad son mujeres, salvo en San Nicolás, donde los choferes comentan que las empresas frutícolas movilizan directamente a sus empleadas, por lo que el flujo femenino desde dicha comuna hacia Chillán se ve disminuido.

#### **✓ La compañía.**

La percepción de los choferes y encargados de boletería, coincide en que las mujeres viajan generalmente solas, salvo en la comuna de Portezuelo donde hacen hincapié en que viajan acompañadas por sus maridos o hijos.

#### **✓ La edad promedio de las mujeres que más viajan**

Según las consultas, la edad es diversa pero el rango con más presencia se encuentra entre los 30 y 45 años, lo que se relaciona con los motivos que subyacen a las mujeres al caracterizar la muestra de la investigación. Según su experiencia en el rubro, los choferes comentan que el motivo principal para el viaje de las mujeres es primero por trabajo, luego compras y en tercer lugar razones educacionales.

### **5.2.2. Caracterización de la muestra**

Como actor principal se seleccionó a las mujeres mayores de 18 años, a quienes se les aplicó la una encuesta y el resultado del trabajo en terreno en las comunas de Pinto, Portezuelo, Coihueco, San Nicolás, San Ignacio y Chillán Viejo permitió en una primera parte establecer la caracterización general de la muestra de mujeres que se traslada de manera frecuente a la ciudad de Chillán, se destacan en base a ello los siguientes aspectos:

- ✓ La edad de la muestra fluctúa entre los 18 y 85 años de edad, con un promedio de aproximadamente 40 años, lo que se condice con los motivos principales del traslado hacia la ciudad de Chillán, analizados más adelante.
- ✓ De la muestra total, el 44% es soltera y asciende a 166 mujeres, el resto que asciende a 214 mujeres comprende a aquellas es situación de casada, conviviente o viudas.
- ✓ El promedio de hijos de la muestra es de 1,65 lo que podemos comparar con los antecedentes a nivel nacional que indican una tasa de 1,89 (INE, 2013) hijos por mujer, por tanto se asume que la situación provincial está en la tendencia nacional. El número máximo de hijos en la muestra es de 8 y se destaca que el 32% (120 mujeres) declara no tener hijos.
- ✓ En cuanto al nivel educacional la muestra presenta un alto nivel de alfabetización, del total de 380 mujeres solamente una no contaba con ningún grado de escolaridad y pertenecía a la comuna de Portezuelo, antecedente que concuerda con los datos regionales y provinciales que indican una promedio de escolaridad de 9.8 y 9 años

respectivamente (CASEN, 2011). Se identifica en la muestra que un 46% de las mujeres cuenta con enseñanza media y un 26% tiene un nivel de educación superior.

- ✓ En cuanto al ingreso promedio de las mujeres encuestadas asciende a los \$216.713\_ pesos. Dicha estimación considera a las mujeres que declaran no tener ingresos (estudiantes principalmente) y contempla sueldos, honorarios, pensiones y aporte económico del marido en caso de las mujeres casadas. En cuanto a los niveles de ingreso de la muestra se identifica que un 87% del total tienen un ingreso por debajo de los \$300.000 pesos, mientras tan solo un 13% alcanza esa cifra o más.
- ✓ En cuanto a la ocupación, se identificó 143 en condición de trabajadora dependiente, las que alcanzan el 38% de la muestra, mientras que un 9% se caracteriza por obtener ingresos de manera independiente donde las actividades más comunes fueron negocio de abarrotes, artesanías, confección, venta de comida rápida y pasteles. Otro grupo de las encuestadas desarrolla actividades no lucrativas como ser dueña de casa, donde se define a 128 mujeres con el 34% del total. Se identifica además un 18% del grupo que se desarrolla como estudiante, en el que se clasifica a 70 mujeres y finalmente con un 1% de la muestra se identifican 5 mujeres en condición de cesantía.
- ✓ En cuanto a la composición del grupo familiar se observa un promedio de 4 integrantes, destacando que el máximo fue de 9. Se detalla además a las mujeres que describen tener un grupo familiar de entre 3 y 5 personas, quienes alcanzan un 74% del total de la muestra.
- ✓ La migración reconocida de la muestra es casi inexistente dado que solamente 6 mujeres reconocen haber vivido en un lugar distinto a su residencia actual, cantidad que alcanza tan sólo al 2%.

Según los antecedentes se caracteriza a la mujer que se desplaza a Chillán como una mujer de 40 años, casada con dos hijos con un grupo familiar de 4 integrantes, cuya educación es de nivel medio y se desempeña como trabajadora dependiente con ingreso menor a los

\$300.000 pesos, su identidad territorial se apega a su localidad de residencia actual en la que ha vivido al menos los últimos 10 años.

### 5.2.3. Análisis de la dinámica de movilidad espacial femenina en Ñuble.

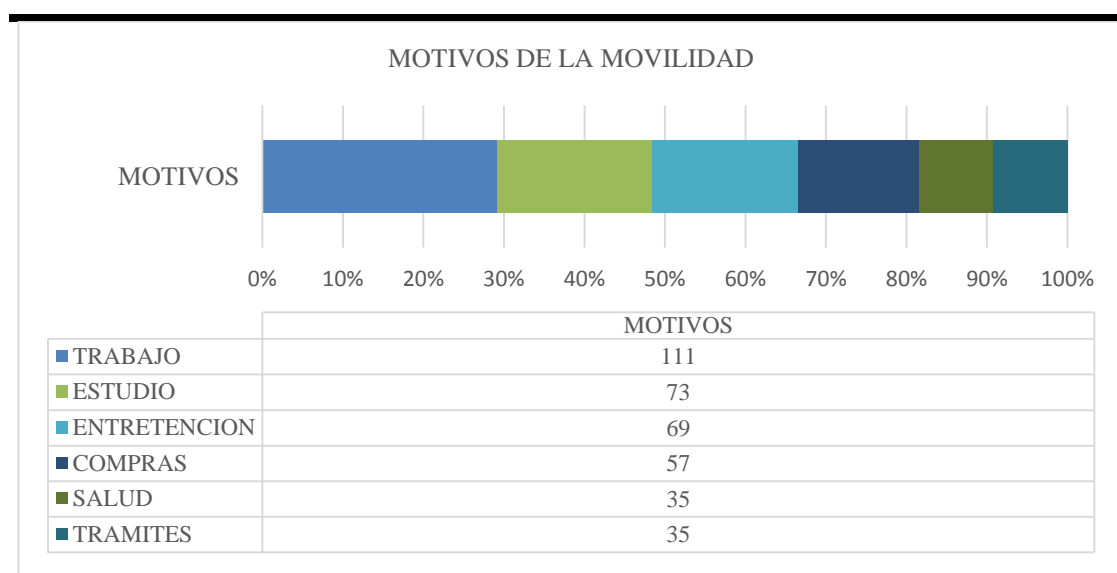
La muestra analizada entregó antecedentes de real importancia para lograr entender la dinámica de movilidad espacial en el territorio de análisis, a continuación se detallan los aspectos más importantes:

- ✓ **Motivo:** En los motivos que tienen las mujeres para trasladarse a Chillán se identifican en orden de importancia el trabajo, estudios, y entretenimiento, abarcando en su conjunto más del 60% de la muestra. En relación a lo anterior se destaca que las mujeres que se movilizan por motivos de trabajo y estudios son cerca del 50% del total de la muestra, lo que indica que la movilidad cotidiana se da por actividades de desarrollo personal y económico debiendo desplazarse al centro urbano provincial para lograr optar a una mejor y mayor oferta de instituciones donde desempeñarse.

Para establecer una comparación con un estudio previo, se considera la información

#### Gráfico 2

Motivos de la movilidad cotidiana



**Fuente:** Elaboración propia en base a los resultados de las encuestas, entregada por la Ilustre Municipalidad de Chillán, en su plan de desarrollo comunal

(PLADECO), para el periodo de 2011–2015, donde se establecen los principales motivos de los habitantes de otras comunas para viajar a nuestra ciudad.

La información considerada incluye claramente sólo los datos relacionados con las comunas de análisis, y se presenta resumida a continuación:

**Tabla 6**

Motivo principal de la movilidad hacia la comuna de Chillán.

Comuna	motivo principal del viaje a la comuna de Chillán
Portezuelo	Consumo y compra de mercadería, prestaciones de salud, educación, trámites legislativos y motivos laborales.
San Nicolás	Consumo y compra de mercadería, prestación de salud y educación.
Pinto	Consumo y compra de mercadería, prestaciones de salud, educación, trámites legislativos y motivos laborales.
Chillán Viejo	Consumo y compra de mercadería, prestaciones de salud, educación, trámites legislativos y motivos laborales.
Coihueco	Consumo y compra de mercadería, prestaciones de salud, educación, trámites legislativos y motivos laborales.
San Ignacio	Consumo y compra de mercadería, prestación de salud y educación.

**Fuente:** PLADECO Chillán (2011-2015)

De la tabla de anterior, se desprende que los principales servicios demandados por los habitantes de las comunas en análisis concuerdan con la información recopilada por las encuestas, a excepción del motivo “entretención”, que se desconoce si está relacionado o contemplado con el motivo “consumo”. Este análisis concuerda directamente con la relación de territorio funcional que se ha identificado entre las comunas de análisis, cuya teoría (Berdegué et al. 2011) indica que se establece una vinculación entre los mercados

laborales y de servicios en los cuales la población puede participar según sus preferencias, optando claramente por mejorar su bienestar.

✓ **Costo**

El costo económico de la movilidad es considerado alto por aproximadamente el 60% de la muestra, esta situación incluye una relación de costo y calidad relacionada específicamente al traslado en buses de locomoción pública, para los que las usuarias del servicio comentan no estar de acuerdo con el valor del pasaje dadas las condiciones de los vehículos de transporte. Al realizar un análisis cruzando variables es posible notar que las mujeres de mayor edad son menos sensibles al costo de la movilidad, situación que se puede asociar al hecho que a mayor edad las mujeres se desplazan con menos frecuencia. Esta situación se repite con las solteras quienes se movilizan principalmente por motivos educacionales de manera diaria y se hacen más sensibles al costo de traslado que las mujeres casadas. En cuando a esta percepción según el nivel de ingreso es muy normal que a mayor ingreso menos sensibilidad en el costo de traslado.

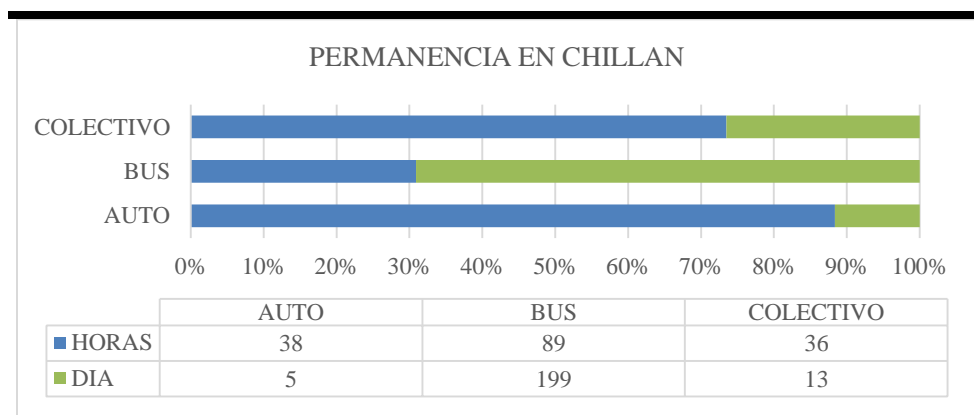
✓ **Permanencia**

El análisis de los datos reflejan que las mujeres jóvenes que se trasladan permanecen mayoritariamente todo el día en Chillán, mientras que las mujeres mayores declaran permanecer unas tan solo unas horas o medio día. Al revisar los medios de transporte con la permanencia se identifica que cerca del 90% de quienes se movilizan en auto propio permanecen en Chillán tan sólo unas horas, al contrario quienes se movilizan en buses interurbanos están mayoritariamente todo el día en la ciudad.



**Gráfico 3**

Permanencia de la movilidad



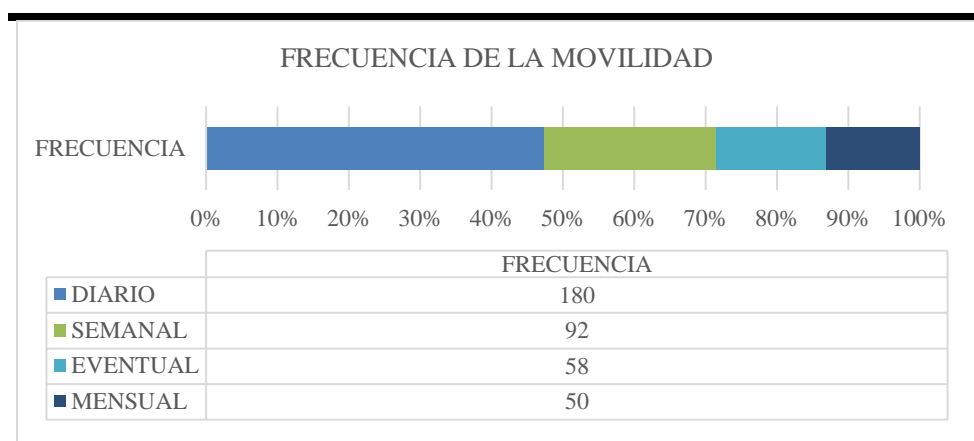
**Fuente:** elaboración propia en base a los resultados de las encuestas

✓ **Frecuencia**

Al consultar la frecuencia de traslado aproximadamente el 70% de las mujeres encuestadas viaja a Chillán a diario o al menos una vez por semana, situación bastante coherente dado que los mayores motivos para la movilidad son trabajo y estudio, actividades de realización diaria.

**Gráfico 4**

Frecuencia de la movilidad



**Fuente:** elaboración propia en base a los resultados de las encuestas

### ✓ Medio de transporte

El medio de transporte más utilizado son los buses interurbanos en los que un 76% de las mujeres encuestadas se moviliza, con esta opción de transporte las usuarias están limitadas a la disponibilidad de horarios para moverse dado que la frecuencia de buses disminuye a medida que los sectores son más rurales. En la muestra analizada tan solo un 11% declara moverse en auto propio y un 13% en auto colectivo (no disponibles en todas las comunas).

La dinámica de movilidad femenina se describe entonces con una frecuencia mayoritariamente diaria, motivada por tres actividades principales que son el trabajo, los estudios y actividades de entretenimiento. Se identifica además que el traslado se realiza en buses interurbanos cuya tarifa es catalogada como “alta” por las usuarias. En cuanto a la permanencia de las mujeres en la ciudad de Chillán es diaria, llegando por la mañana y regresando por la tarde.

#### 5.2.4. Análisis de los efectos de la movilidad espacial

Los efectos en los cuales se indagó se relacionan con los ámbitos de empleo, el acceso a bienes y servicios, la forma de vida, además de los costos y beneficios de las mujeres que se trasladan, el resumen del estudio se detalla en los siguientes puntos:

### ✓ Efecto familiar

Los efectos familiares derivados de la movilidad y que las mujeres reconocen como positivos se asocian a los beneficios de consumo familiar en los que principalmente las mujeres cuya ocupación es “dueña de casa” valoran el tener acceso al mercado comercial de Chillán para tener una mayor variedad de productos para consumo familiar, destacando que buscan relación precio-calidad. Específicamente el efecto negativo de su traslado frecuente a Chillán, se relaciona al cansancio constante generado por el tiempo de viaje, que además les quitan tiempo para dedicar a la familia. No se presentan mayores diferencias en cuanto a las mujeres con o sin hijos ya que en general coinciden en que la movilidad genera efectos negativos en la vida familiar, igual situación sucede con el análisis por edades. Donde sí se identifica una leve diferencia en el análisis por nivel de

ingreso ya que los dos últimos segmentos (por sobre los \$300.000) reconocen mayores efectos negativos que positivos, lo que hace inferir que a mayor ingreso más valoración al tiempo familiar pudiendo atribuirse a que a mayor ingreso mayor responsabilidades y tiempo fuera del hogar.

✓ **Efecto económico**

Lo positivo de la movilidad se relaciona a que las mujeres que trabajan en Chillán dicen no poder optar a las mismas condiciones laborales en sus comunas de residencia, por tanto el desplazarle les permite desempeñarse laboralmente en mejores condiciones. En cuanto a los efectos negativos en el ámbito económico, es reiterado en todas las comunas el costo que involucra el traslado, principalmente cotidiano ya que consideran los costos del pasaje y sumado a ello deben cubrir sus costos de almuerzo en su permanencia en la ciudad de Chillán.

✓ **Efecto en el desarrollo personal**

El desarrollo personal de las mujeres, según sus respuestas, se ve afectado de manera positiva dado el acceso a mejores trabajos y oportunidades que les permite desempeñarse en áreas de su real interés. En este aspecto los efectos negativos reconocidos por las encuestadas, concuerdan en que su movilidad cotidiana les genera malestares como estrés, agotamiento y cansancio físico que influye en su desempeño cotidiano en ámbitos laborales, académicos y familiares, además de permitirles poco tiempo familiar obligando a las madres a delegar el cuidado de sus hijos y a las jóvenes dejándoles poco tiempo para compartir con la familia.

✓ **Efecto en el acceso a bienes**

La mayor oferta de bienes y servicios presente en Chillán genera en las mujeres un efecto positivo derivado de la opción a elegir, donde tienen acceso a mayor variedad y calidad en comparación a la ofrecida en sus comunas de residencia. En este tema si bien el 53% de las mujeres destacó los beneficios de su movilidad al poder optar a una mayor oferta de bienes y menores niveles de precios, hay una parte importante de ellas que dice no reconocer

beneficios económicos dado que los precios bajos se compensan con los costos asociados al traslado hacia Chillán, por tanto el efecto positivo se anula.

✓ **Efecto en entretención**

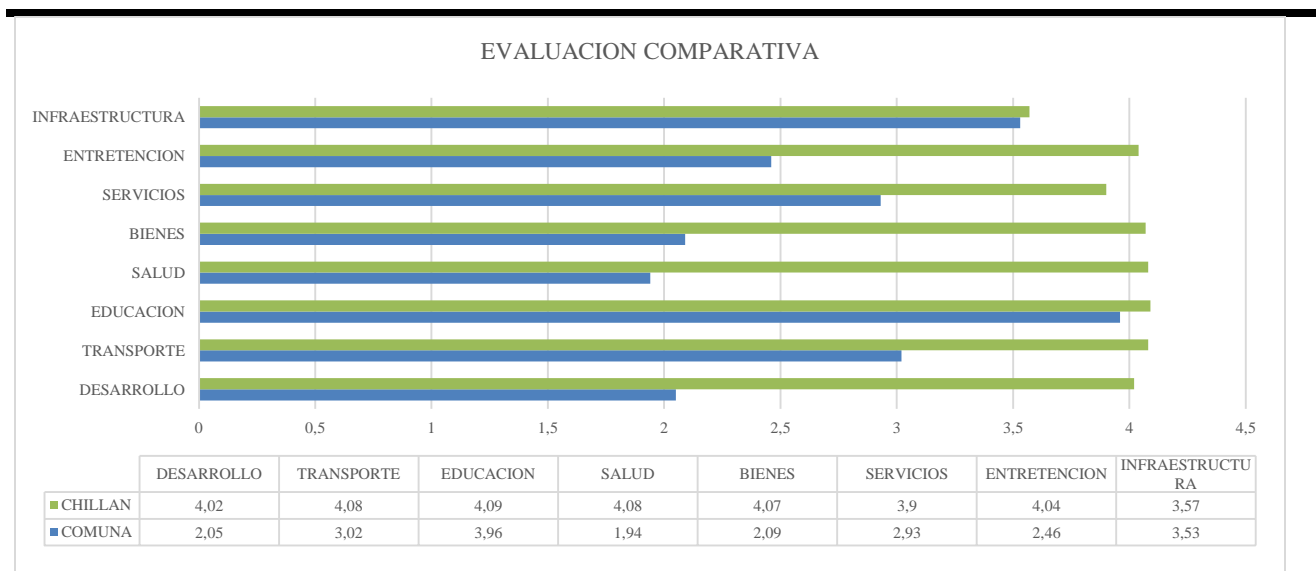
En cuanto al efecto en el ámbito de entretención, un 55% de la muestra coincide en que las actividades recreativas y sociales se relacionan con su traslado a Chillán, destacando el reunirse con amigos, ir de compras y los paseos familiares, se hace un alcance a la teoría de territorios funcionales que incluye en la vinculación de territorios las redes sociales dando pie a que personas de distinta comunas se interrelacionen debido a actividades compartidas como el trabajo o estudios.

A modo general los efectos de la movilidad se reconocen como positivos, a excepción de los efectos en la familia en los que se reconocen efectos con una leve tendencia negativa. Las mujeres identifican en la movilidad mejores opciones de ingresos, menor precio de los bienes, una variada oferta de servicios, opciones de estudio y trabajo, lo que es una buena motivación y les permite lograr bienestar desarrollándose en otras comunas.

**5.2.5. Análisis de la evaluación comparativa**

**Gráfico 5**

Evaluación comparativa de aspectos relevantes entre comunas y el centro urbano



**Fuente:** Elaboración propia en base a los resultados de las encuestas

Con el propósito de conocer la valoración y percepción comparativa que tienen las mujeres de Chillán en frente a sus comunas de residencia, se solicitó una evaluación en la cual se destaca:

- ✓ En los ocho criterios a evaluar la ciudad de Chillán presentó un resultado superior, llama la atención la similitud de calificación en “educación” donde según los comentarios de las encuestadas es porque si bien en centro urbano tiene una mayor oferta educacional, las mujeres reconocen calidad en las instituciones educacionales rurales. La misma situación sucede en el ámbito “infraestructura” dado que se relacionó específicamente con infraestructura vial y las encuestadas manifiestan que las calles y carreteras de sus comunas no tienen diferencias relevantes con la ciudad de Chillán.
- ✓ Las diferencias se identifican en ámbitos como el sistema de transporte en el que se reconocen falencia en cuanto a los horarios de la locomoción, el estado de los vehículos y el precio elevado del pasaje. El desarrollo económico de Chillán es reconocido por todas las encuestadas como superior en comparación a sus comunas de residencia, lo que es lógico dado que es el centro urbano provincial.
- ✓ La mayor diferencia en esta evaluación comparativa se identificó en el ámbito de salud, donde si bien las mujeres reconocen una buena atención en los centros de salud disponibles en sus localidades de residencia, consideran que la oferta de este servicio es muy escasa y para tratamientos importantes, exámenes y controles por enfermedades graves deben acudir a Chillán para poder atender dicha necesidad en el servicio hospitalario de la ciudad.

La evaluación comparativa de las comunas y la ciudad de Chillán da a conocer la valoración de las mujeres ante las características del centro urbano, donde si bien se dan diferencias en las que Chillán es mejor evaluado que las comunas en su conjunto, al llevar los datos a promedio general podemos ver que las calificaciones para Chillán y el conjunto de comunas es “bueno” (3,98 de 5) y “regular” (2,75 de 5), respectivamente.

## CAPITULO VI: CONCLUSIONES.

### 6.1. Conclusiones generales

El estudio del desplazamiento de la población está presente en varios países que incluyen en el Censo algunas preguntas destinadas a conocer la movilidad cotidiana de la población. En Chile el Censo de Población y Vivienda realizado en 2002 incluyó por primera vez este tema, argumentando que la movilidad espacial está relacionada con el desarrollo social, medio ambiental y territorial del espacio geográfico. Asimismo, el análisis de esta variable da cuenta del desarrollo de las ciudades (INE, 2008), asociado principalmente a que la población se desplaza a zonas de mayor desarrollo económico como son las capitales provinciales, siendo una de ellas la ciudad de Chillán que conforma junto con 6 comunas un territorio funcional cuya movilidad espacial es el tema de análisis en el presente estudio.

La movilidad espacial se define como el desplazamiento territorial interno, transitorio y frecuente que realizan las personas sin necesidad de establecer una segunda residencia, siendo en palabras simples un ir y venir entre dos o más territorios. El estudio de este fenómeno se enfocó en el análisis en los movimientos pendulares, definidos como los desplazamientos habituales, rítmicos y recurrentes originados por motivos de trabajo, la educación, las relaciones personales y sociales, el ocio, y el abastecimiento de productos o servicios (INE, 2008).

Tras la investigación realizada se pueden destacar los siguientes aspectos:

- ✓ El tipo de movilidad espacial presente en el territorio de análisis es de tipo frecuente, con traslado diario asociado a actividades laborales y educacionales realizadas por las mujeres de las distintas comunas motivadas principalmente por la búsqueda de mejores condiciones de vida asociadas a bienes, servicios, y desarrollo personal.
- ✓ El impacto de la movilidad beneficia a las mujeres permitiéndoles alcanzar cierto desarrollo personal, ya que según sus comentarios gracias a su desplazamiento a la ciudad de Chillán les es posible estudiar en niveles superiores, trabajar en

actividades no agrícolas, lograr niveles de ingreso mayores a los ofrecidos en sus localidades, además de optar a una variada oferta de bienes y servicios.

- ✓ Este fenómeno tiene gran incidencia en las expectativas de vida y proyecciones de las nuevas generaciones de mujeres, que si bien tienen una identidad arraigada al territorio donde residen, su vinculación al mundo agrícola es cada vez menor dado que actualmente tienen mayores opciones para estudiar e incorporarse al mundo laboral y con ello la formación de una familia para a un tercer plano, luego de estudiar y trabajar.
- ✓ Imanol Ilárraz (2006) indica que las mujeres residentes en zonas de mayor ruralidad deben trasladarse con frecuencia a otras localidades más grandes, ya sea para trabajar, estudiar, acudir a una consulta médica, o para realizar alguna gestión. Esta idea calza totalmente con los resultados de la investigación ya que mayoritariamente la muestra analizada se moviliza hacia Chillán de manera diaria a realizar actividades asociadas a trabajo o estudios principalmente.
- ✓ La movilidad de las mujeres es bastante compleja y dependiente en su mayoría, del servicio de locomoción pública, lo que limita el desplazamiento al horario establecido de dicho servicio. Esto concuerda con otros estudios de movilidad sostenible y equidad de género, donde se reconoce que las mujeres se desplazan como pasajera con bastante frecuencia, y dicha opción suele implicar adaptarse a los horarios de quien conduce, lo cual resulta en una pérdida de autonomía y un notable esfuerzo para gestionar sus necesidades de transporte (Ilárraz, 2006). Dicha situación justifica plenamente el hecho de invertir recursos para mejorar el sistema de transporte público en áreas rurales, en las que las personas invierten parte importante de sus ingresos en el alto costo de traslado, que es derivado principalmente por la baja oferta de transporte a lo que se suma el tiempo de espera y el hecho de adaptarse a horarios de frecuencia limitados.
- ✓ La movilidad espacial como fenómeno de desplazamiento influye en la estructura social rural principalmente, porque las nuevas generaciones ven en él una manera de

buscar desarrollo laboral y educacional para lograr mayores ingresos y mejorar su calidad de vida, lo que los impulsa a buscar oportunidades y desafíos en otras comunas o incluso otras ciudades sin abandonar su lugar de residencia. Esta realidad no es nueva, pero se ha hecho más frecuente y ha desarrollado interacciones entre territorio y población destacando los desplazamientos entre las dimensiones administrativas menores y las dimensiones administrativas mayores, además de flujos entre territorios de carácter rural y urbano.

- ✓ Se reconoce que los sectores más rurales, dado el generalizado acceso a la educación, en la actualidad cuentan con mano de obra femenina calificada y especializada, que para desempeñarse deben migrar o desplazarse de sus comunas de residencia dada la baja oferta laboral, siendo reflejo de ello la situación de muchas mujeres que se desplazan desde muy jóvenes por motivos de estudio y luego cuando terminan su etapa de formación deben continuar desplazándose por razones laborales, lo que manifiesta un constante riesgo de migración permanente que se agudiza cuando las mujeres se embarazan y valoran el tiempo que estando solteras era invertido en su traslado diario.
- ✓ La muestra indica que de no ser por su movilidad hacia el centro urbano no tendrían opción a desarrollarse académicamente dada la escasa o nula oferta en las comunas de residencia, situación que era bastante similar en el ámbito laboral.
- ✓ En el territorio de análisis se reconoce un cierto grado de integración en el mercado laboral que ha sido posible dado el commuting<sup>5</sup>, que específicamente en el territorio de análisis tiene una alta relación con fuentes de empleo del sector económico de los servicios permitiendo a la población incorporarse a organizaciones que requieren de su trabajo y no requieren mayor especialización técnica ni profesional para realizar la actividad laboral. Esta situación genera un “vaciamiento” de las comunas cuya población se moviliza al centro urbano, generando con ello además un intercambio de bienes ya que las personas adquieren bienes para consumo en sus comunas de residencia (Berdegué et al. 2011).

---

<sup>5</sup> Entendido como la movilidad espacial por razones laborales.



En cuanto al planteamiento de hipótesis inicial, tras el análisis de la información primaria, se concluye que efectivamente las mujeres se desplazan motivadas por mejores opciones laborales y lograr un ingreso mayor al que optan en su localidad de residencia. Se identifica además que la educación es la segunda actividad que motiva el desplazamiento femenino y que indiscutiblemente Chillán presenta mejores opciones educacionales en comparación a sus comunas de residencia. En este punto se destaca que las mujeres no perciben estas diferencias en sus narrativas y que valoran la oferta educacional presente en sus comunas, pero aun así se desplazan para estudiar fuera.

Como evaluación del fenómeno de movilidad espacial se considera altamente beneficioso para el desarrollo tanto individual como social, apelando específicamente a la mayor participación de las mujeres en la sociedad, contexto en el que es importante fomentar la participación laboral de las mujeres dado que, según Beatriz Orlando, economista coordinadora del área de Género del Banco Mundial, describe que la eliminación de la brecha de ingresos en razón de género en Chile podría implicar una reducción de 8% de la extrema pobreza y un aumento de 2% en el ingreso per cápita promedio (Comunidad mujer, 2009). En relación a ello la experta destaca la real importancia de fomentar el emprendimiento dando énfasis a la participación femenina, donde los antecedentes del estudio “Mujeres y actividad emprendedora en Chile 2007-2008”, dan a conocer que del total de emprendedores sólo el 16,02% son mujeres, de las cuales sólo representan el 5,59% de los empresarios establecidos.

Como postulado del estudio, se establece que la movilidad espacial de la población tiene directa relación con el surgimiento de sectores descritos bajo el concepto de nueva ruralidad, donde las personas residen y desarrollan su vida familiar, pero no se desenvuelven en aspectos laborales ni académicos dado que la oferta en estos ámbitos es limitada, poco atractiva o simplemente no existe, anticipando con ello lo poco atractiva que es la oferta de actividad agrícola para las nuevas generaciones.

Ante dicha situación se generan flujos principalmente de bienes y mano de obra en beneficio de ambas localidades, generando por un lado bienestar económico y nuevas oportunidades para el grupo que se desplaza y por otro un aumento en la oferta en mano de obra y mayor demanda de bienes y servicios para la localidad receptora.

Específicamente en el intercambio de mano de obra se reconocen beneficios relacionados a quienes se desplazan dada la posibilidad de optar a mejores niveles de ingreso, además al analizando la muestra se define que mayoritariamente la movilidad cotidiana es impulsada por actividades de carácter obligatorio como trabajo o estudios, destacando que las mujeres buscan trabajo en la ciudad de Chillán dada la escasa oferta en sus comunas de residencia. En este punto las mujeres con estudios técnicos o superiores manifiestan que en sus comunas no existe demanda para su especialidad, mientras que las mujeres con menos nivel educacional y que se dedican principalmente a servicio doméstico, manifiestan que movilizándose pueden optar a un mejor nivel de ingreso.

## **6.2. Consideraciones importantes**

El presente estudio, si bien investigó en la percepción de actores directos del fenómeno analizado (las mujeres que se desplazan), y la información obtenida permitió establecer una percepción promedio con el objeto de acercarse a la realidad de la población, se reconoce una variabilidad bastante amplia en las respuestas dado que la apreciación es un antecedente demasiado subjetivo y el aspecto que para algunas mujeres fue positivo, para otras es totalmente negativo.

Es por ello que se consideraron antecedentes publicados anteriormente, buscando comparar los resultados obtenidos de las fuentes de información primaria con otros estudios, siendo un ejemplo de ello en análisis de la información entregada por PLADECO Chillán (2011-2015), acerca de las razones de la población de otras comunas para acudir a la ciudad capital.

Además la recopilación de información primaria no considero el efecto fin de semana, ni fin de semana, fenómenos que podrían haber arrojado diferencias en los resultados relacionados con cantidad y motivo del desplazamiento, dado que por un lado los fines de semana el flujo de personas disminuye considerablemente por la menor frecuencia de locomoción, y por otro, al finalizar el mes el flujo aumenta motivado por las compras de abarrotes para consumo familiar mensual.

### 6.3. Recomendaciones

A partir de la información obtenida en el presente estudio sería recomendable continuar en la línea de emprendimiento femenino, buscando reconocer la influencia que ejercen los vínculos establecidos entre las comunas más rurales y los centros urbanos, además de indagar en la viabilidad de los emprendimientos y la motivación de las mujeres por emprender en sus comunas.

Se recomienda además, seguir analizando los vínculos de lo rural y urbano, desde una perspectiva de interdependencia económica en territorios funcionales. Se plantean como posibles temas:

- ✓ La dependencia de las comunas rurales para con los centros urbanos de la provincia de Ñuble. Análisis desde una perspectiva económica enfocada en los ámbitos de acceso a bienes, servicios y fuentes laborales.

Con el propósito de reconocer que tan dependientes son las comunas rurales de la ciudad de Chillán, identificada como centro urbano principal de la provincia. La idea general sería responder a ¿qué pasaría si Chillán no existiera?, cómo se abastecerían de bienes de consumo, dónde podrían suplir las necesidades de servicios como la educación superior, cuáles serían las fuentes laborales alternativas y si la población podría asumir los costos de desplazarse a otras ciudades, como Concepción por ejemplo, con objeto de optar a mejores condiciones de vida.

- ✓ Chillán y los vínculos con comunas rurales. Efectos en el comercio, mercado laboral y demanda de servicios.

Sería interesante indagar el tema en dirección contraria, buscando conocer los efectos de la movilidad espacial, para la ciudad de Chillán y que pasaría si este fenómeno no ocurriera. Se podrían plantear cuestionamientos relacionados con los índices de empleo, educación superior, oferta y demanda tanto de bienes como de servicios.

# ANEXOS

## 1. Encuesta realizada a mujeres de la provincia de Ñuble.



UNIVERSIDAD DEL BÍO BÍO  
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
CARRERA DE INGENIERÍA COMERCIAL

Encuesta a mujeres mayores de 18 años con residencia en la Provincia de Ñuble, en comunas cercanas a la ciudad de Chillán.

EDAD		En base a la presente escala responda la siguiente evaluación de los aspectos más importantes de su comuna y luego de la ciudad de Chillán, marcando con una "X" según sea se apreciación.	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">ESCALA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5</td> <td> MUY BIEN</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td> BIEN</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td> REGULAR</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td> MAL</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td> MUY MAL</td> </tr> </tbody> </table>		ESCALA		5	MUY BIEN	4	BIEN	3	REGULAR	2	MAL	1	MUY MAL
ESCALA																
5	MUY BIEN															
4	BIEN															
3	REGULAR															
2	MAL															
1	MUY MAL															
ESTADO CIVIL																
N° DE HIJOS																
GRUPO FAMILIAR																
OCUPACION																
NIVEL EDUCACIONAL																
RESIDENCIA ACTUAL																
RESIDENCIA HACE 10 AÑOS ATRAS																
INGRESO ECONOMICO PROMEDIO																

EVALUACIÓN GENERAL DE LOCALIDADES	SU COMUNA					CHILLÁN				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
DESARROLLO ECONÓMICO										
EL SISTEMA DE TRANSPORTE										
EL SISTEMA EDUCACIONAL										
EL SISTEMA DE SALUD										
EL ACCESO A BIENES										
SERVICIOS (TRAMITES MUNICIPALES Y OTROS)										
SERVICIOS DE ENTRETENCION										
INFRAESTRUCTURA VIAL (CALLES Y CARRETERAS)										

Marque con una "X" la opción que le identifica

<b>¿VIAJA USTED A LA CIUDAD DE CHILLÁN?</b>			
SI		NO	
<b>SU MOTIVO PRINCIPAL PARA VIAJAR ES:</b>			
TRABAJO		ESTUDIO	
ENTRETENCIÓN		TRAMITES	
OTRO. ¿CUÁL?			
<b>SU FRECUENCIA DE TRASLADO ES:</b>			
DIARIA		SEMANAL	
MENSUAL		EVENTUAL	
<b>SU PERMANENCIA EN LA CIUDAD ES:</b>			

<b>EL COSTO ECONÓMICO DE SU TRASLADO ES:</b>			
BAJO		MEDIO	
ALTO		MUY ALTO	

<b>SU TRANSPORTE UTILIZADO COMUNMENTE ES:</b>			
AUTO PROPIO		MOTO PROPIA	
COLECTIVO		MICRO BUS	O
OTRO. ¿CUÁL?			

Describa según su experiencia lo que provoca en su vida el tener que viajar a Chillán.

AMBITO	EFECTO		DESCRIPCION
FAMILIAR	(+)	(-)	
ECONOMICO	(+)	(-)	
DESARROLLO PERSONAL	(+)	(-)	
ACCESO A BIENES	(+)	(-)	
ENTRETENCION	(+)	(-)	
OTRO ¿CUÁL?	(+)	(-)	

Observación encuestador:

--

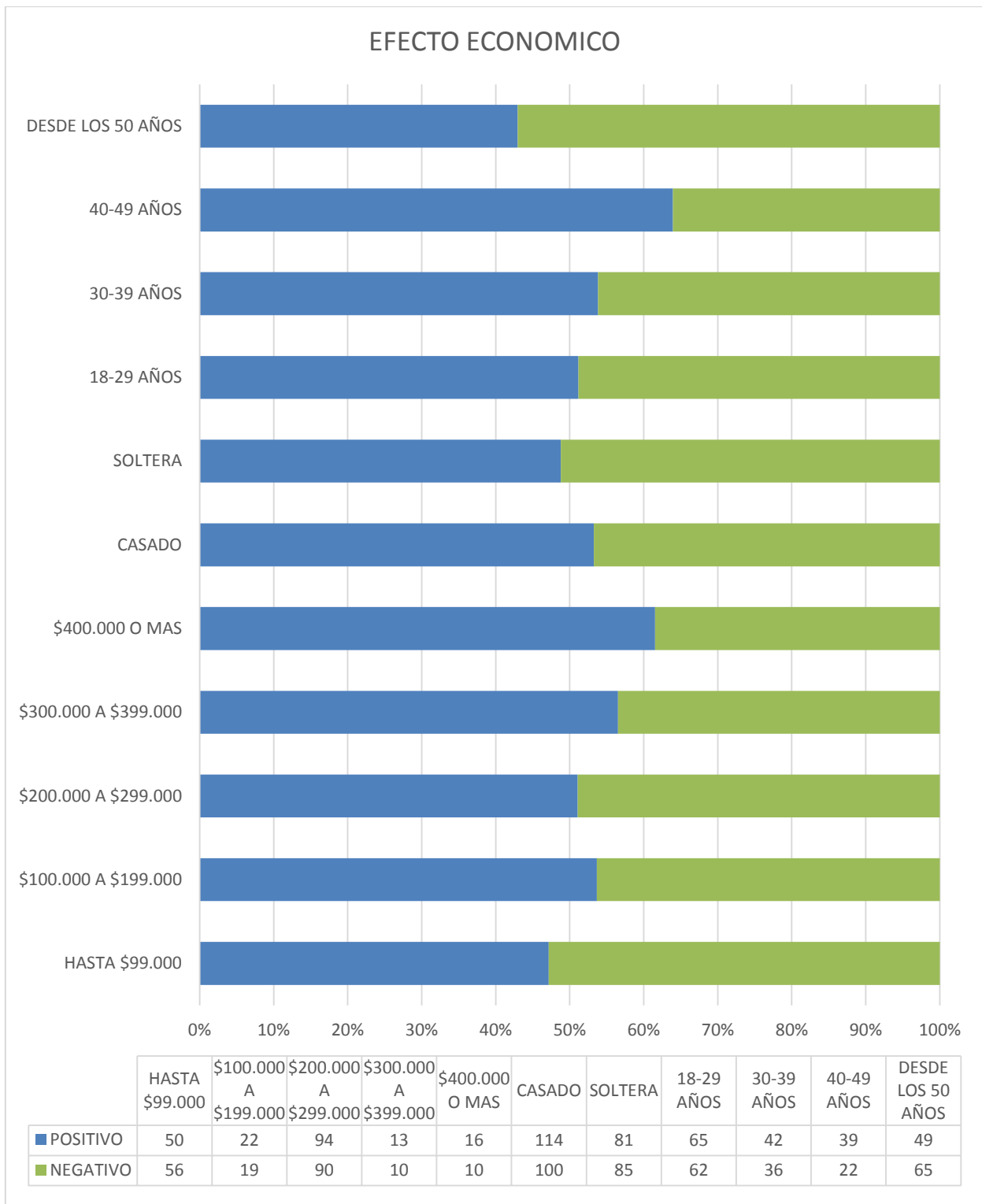
Muchas gracias!!

## 2. Población femenina y clasificación urbano-rural por comuna

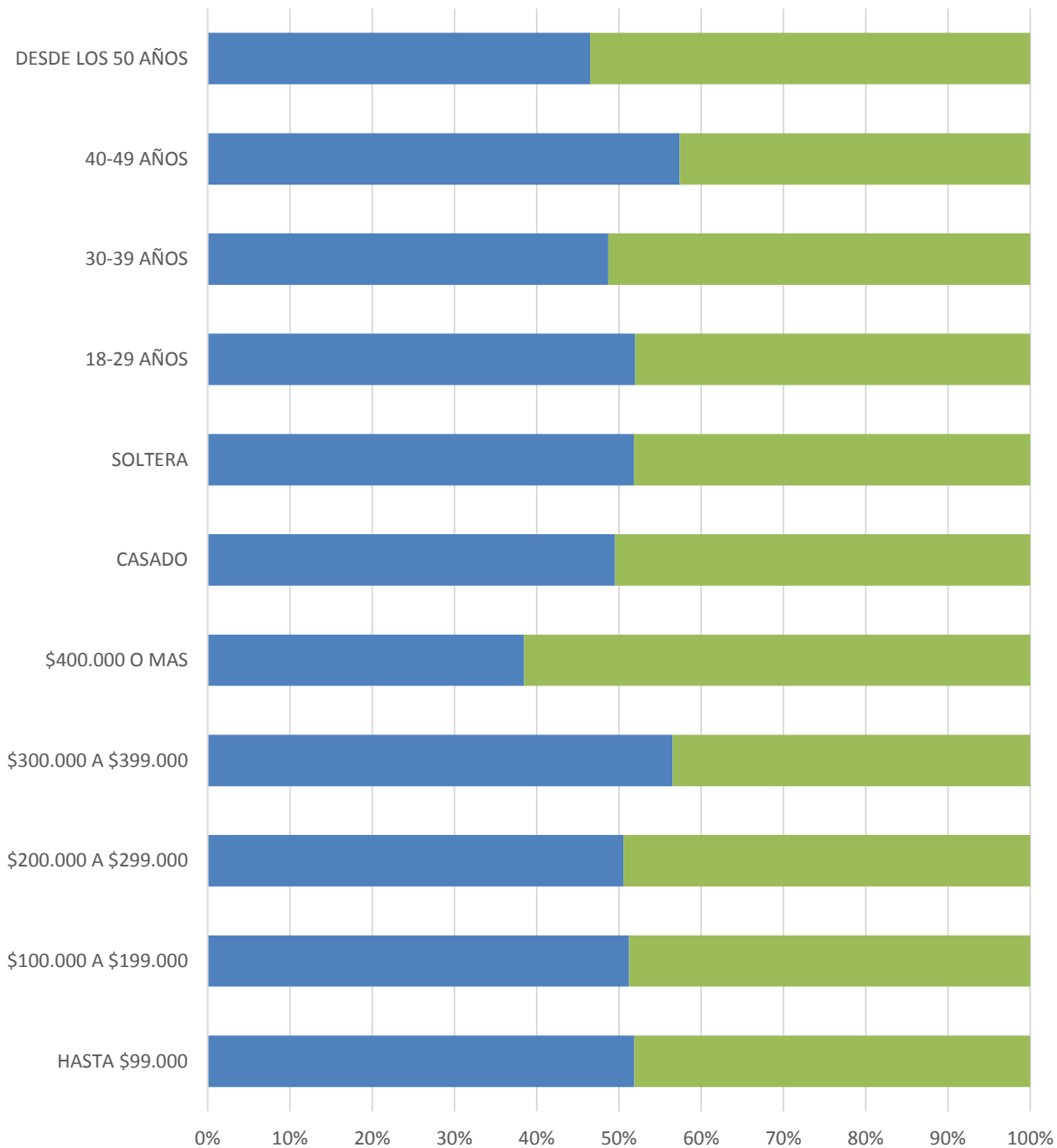
Nº	Comuna	Población total	Población femenina	Población Rural (%)	Población Urbana (%)
1	Bulnes	21.681	10.973	30,4%	69,6%
2	<b>Chillán</b>	178.478	92.898	8,6%	<b>91,4%</b>
3	<b>Chillán Viejo</b>	31.586	15.907	11,6%	<b>88,4%</b>
4	Cobquecura	5.014	2.293	58,6%	41,4%
5	Coelemu	15.169	7.651	44,6%	55,4%
6	<b>Coihueco</b>	24.864	11.908	<b>69,5%</b>	30,5%
7	El Carmen	11.425	5.636	55,3%	44,7%
8	Ninhue	5.095	2.592	63,5%	36,5%
9	Ñiquén	9.598	4.785	94,5%	5,5%
10	Pemuco	9.141	4.432	59,0%	41,0%
11	<b>Pinto</b>	11.168	5.504	<b>69,4%</b>	30,7%
12	<b>Portezuelo</b>	4.895	2.401	<b>65,1%</b>	34,9%
13	Quillón	15.544	7.760	32,2%	67,8%
14	Quirihue	11.917	5.717	28,1%	71,9%
15	Ranquil	4.748	2.399	82,9%	17,1%
16	San Carlos	51.401	25.663	37,6%	62,4%
17	San Fabián de Alico	3.491	1.591	61,3%	38,7%
18	<b>San Ignacio</b>	15.540	7.758	34,7%	<b>65,3%</b>
19	<b>San Nicolás</b>	10.063	4.980	<b>63,0%</b>	37,0%
20	Trehuaco	4.875	2.419	63,8%	36,2%
21	Yungay	18.598	9.020	29,5%	70,5%

Fuente: Ficha comunales SINIM, 2013

### 3. Otros gráficos para análisis



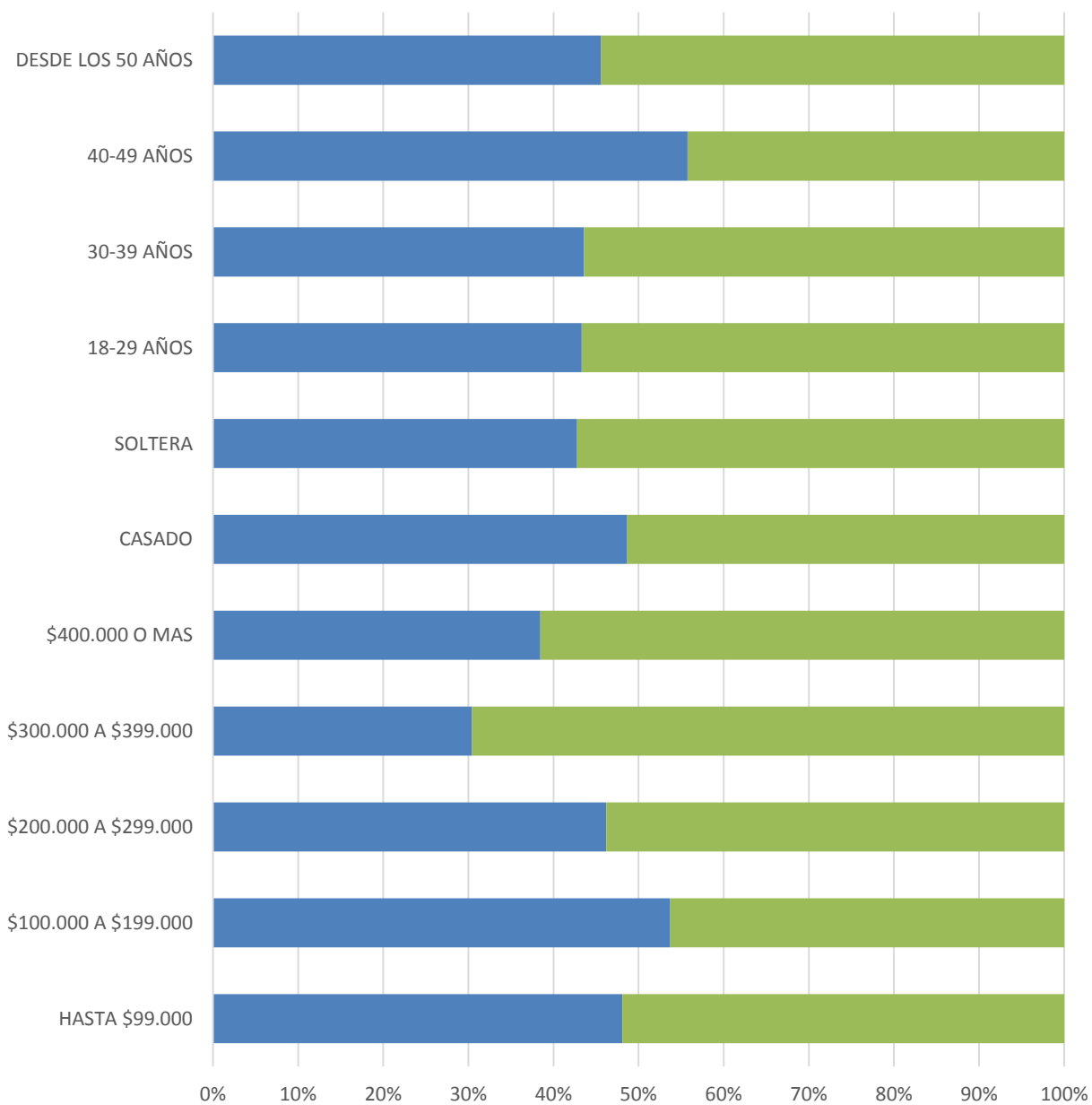
### EFFECTO DESARROLLO PERSONAL



	HASTA \$99.000	\$100.000 A \$199.000	\$200.000 A \$299.000	\$300.000 A \$399.000	\$400.000 O MAS	CASADO	SOLTERA	18-29 AÑOS	30-39 AÑOS	40-49 AÑOS	DESDE LOS 50 AÑOS
■ POSITIVO	55	21	93	13	10	106	86	66	38	35	53
■ NEGATIVO	51	20	91	10	16	108	80	61	40	26	61

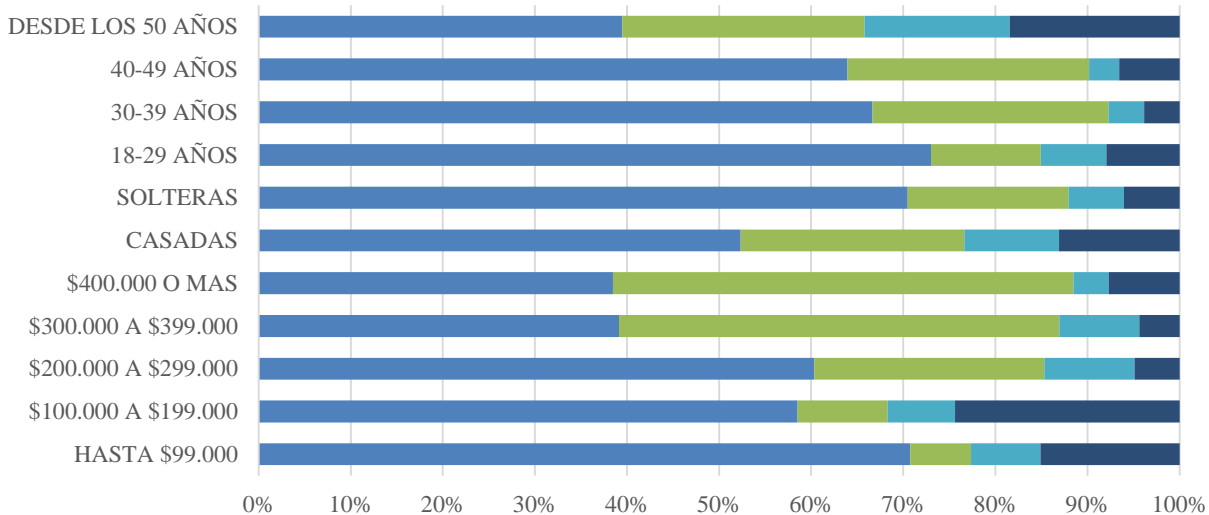


### EFFECTO FAMILIA



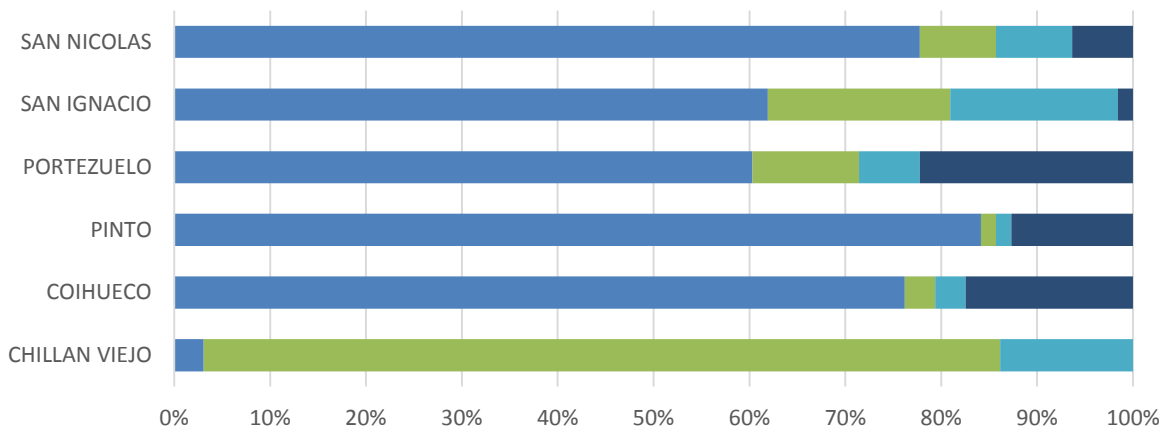
	HASTA \$99.000	\$100.000 A \$199.000	\$200.000 A \$299.000	\$300.000 A \$399.000	\$400.000 O MAS	CASADO	SOLTERA	18-29 AÑOS	30-39 AÑOS	40-49 AÑOS	DESDE LOS 50 AÑOS
■ POSITIVO	51	22	85	7	10	104	71	55	34	34	52
■ NEGATIVO	55	19	99	16	16	110	95	72	44	27	62

### COSTO DE LA MOVILIDAD



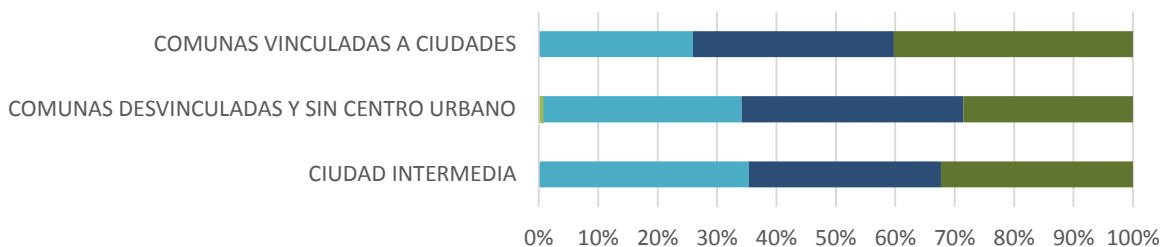
	HASTA \$99.000	\$100.000 A \$199.000	\$200.000 A \$299.000	\$300.000 A \$399.000	\$400.000 O MAS	CASADAS	SOLTERAS	18-29 AÑOS	30-39 AÑOS	40-49 AÑOS	DESDE LOS 50 AÑOS
■ ALTO	75	24	111	9	10	112	117	92	52	39	45
■ BAJO	7	4	46	11	13	52	29	15	20	16	30
■ MEDIO	8	3	18	2	1	22	10	9	3	2	18
■ MUY ALTO	16	10	9	1	2	28	10	10	3	4	21

### COSTO SEGUN COMUNAS



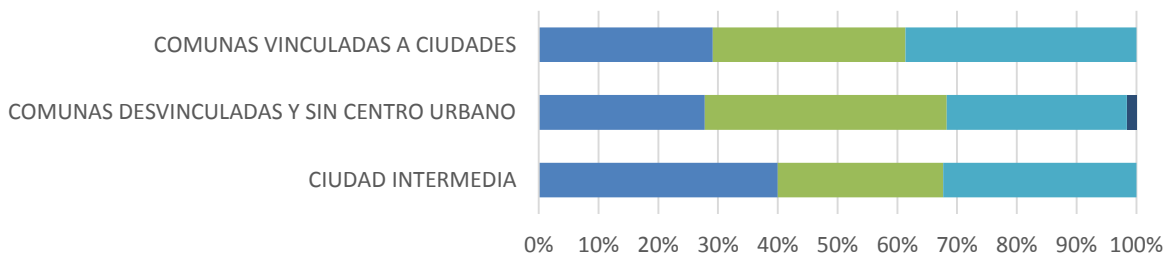
	CHILLAN VIEJO	COIHUECO	PINTO	PORTEZUELO	SAN IGNACIO	SAN NICOLAS
■ ALTO	2	48	53	38	39	49
■ BAJO	54	2	1	7	12	5
■ MEDIO	9	2	1	4	11	5
■ MUY ALTO	0	11	8	14	1	4

### EVALUACION DEL DESARROLLO DE CHILLAN



	CIUDAD INTERMEDIA	COMUNAS DESVINCULADAS Y SIN CENTRO URBANO	COMUNAS VINCULADAS A CIUDADES
■ 1	0	0	0
■ 2	0	1	0
■ 3	23	42	49
■ 4	21	47	64
■ 5	21	36	76

### AUTOEVALUACION DE DESARROLLO ECONOMICO



	CIUDAD INTERMEDIA	COMUNAS DESVINCULADAS Y SIN CENTRO URBANO	COMUNAS VINCULADAS A CIUDADES
■ 1	26	35	55
■ 2	18	51	61
■ 3	21	38	73
■ 4	0	2	0
■ 5	0	0	0

**Nota:** la clasificación del tipo de territorio para los gráficos anteriores consideró a las comunas de análisis de la siguiente manera:

- ✓ Ciudad intermedia: Chillán Viejo
- ✓ Comunas vinculadas a ciudades: Pinto, Coihueco, San Nicolás
- ✓ Comunas desvinculadas y sin centro urbano: Portezuelo y San Ignacio

## REFERENCIAS

- ✓ **ALCÁNTARA, E. (2010).** Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá, Colombia. Septiembre 2010, elaborado para la Dirección de Análisis y Programación Sectorial de la Vicepresidencia de Infraestructura de CAF.
  
- ✓ **BARROS, C.; ZUSMAN, P. (1999).** Geografía en búsqueda de conceptos híbridos. Boletín de le A.G.E. 1999, pp. 67-80.
  
- ✓ **BERDEGUÉ, J.; JARA, E. MODREGO, F. SANCLEMENTE, X.; SCHEJTMAN, A. (2010).** “Comunas Rurales de Chile”. Documento de Trabajo N° 60. Programa Dinámicas Territoriales Rurales. Rimisp, Santiago, Chile.
  
- ✓ **BERDEGUÉ, J.; JARA, B.; FUENTEALBA, R.; TOHÁ, J.; MODREGO, F.; SCHEJTMAN, A. Y BRO, N. (2011).** “Territorios funcionales en Chile”. Documento de trabajo N° 102. Programa Dinámicas Territoriales Rurales. Rimisp, Santiago Chile.
  
- ✓ **BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL DE CHILE. (2013).** Reportes estadísticos distritales y comunales disponibles en <http://reportescomunales.bcn.cl/2013/index.php/Categor%C3%ADa:Comunas>
  
- ✓ **CEPAL.** Definición de migración interna. Revisado en junio de 2014 disponible en <http://www.eclac.cl/cgibin/getprod.asp?xml=/celade/noticias/paginas/6/26696/p26696.xml&xsl=/celade/tpl/p18f.xsl&base=/celade/tpl/top-bottom.xsl>
  
- ✓ **CHILE ATIENDE (2013).** Acceder al Programa Emprendimiento. Información proporcionada por Servicio Nacional de la Mujer (SERNAM) Última actualización: lunes 02 de septiembre del 2013. Revisado en julio de 2014, disponible en <http://www.chileatiende.cl/fichas/ver/13045>
  
- ✓ **COMUNIDAD MUJER. (2009)** Emprendimiento femenino en Chile: propuestas de futuro. Serie de estudios mujer y trabajo boletín n°6 noviembre de 2009. Revisado en julio de 2014, disponible en [http://www.gorebiobio.cl/Documentos/Genero/Boletin\\_NOV\\_09.pdf](http://www.gorebiobio.cl/Documentos/Genero/Boletin_NOV_09.pdf)

- ✓ **CONTRERAS, A. (2011)** Mujeres alfareras de quinchamalí. Oficio, autonomía y familia, mundos en transición. Tesis de Magíster en Familia. Universidad del Bío Bío. Proyecto Fondecyt 1100506. Concepción, Chile 2011.
- ✓ **DILLON, B. (1998).** Algunas consideraciones acerca del estudio de la movilidad territorial de la población.
- ✓ **DILLON, B. (2009).** Nuevas consideraciones para el estudio de la movilidad territorial de la población. El caso especial de las migraciones internacionales.
- ✓ **DUREAU, F.; FLÓREZ, C. (1997).** Observar la movilidad espacial en su diversidad: elementos de un enfoque aplicado en Bogotá. Taller de medición de la migración internacional, Publisher: El Colegio de la Frontera Norte, CEDE-ORSTOM pp.140-177
- ✓ **ENCICLOPEDIA LIBRE, (2014).** Concepto de migración interna, revisado en junio de 2014 disponible en [http://enciclopedia.us.es/index.php/Migraci%C3%B3n\\_interna](http://enciclopedia.us.es/index.php/Migraci%C3%B3n_interna)
- ✓ **FAWAZ, M.J.; RODRÍGUEZ, C.; MARTIN, C. (2013)** Reconfiguraciones socioespaciales y nuevos vínculos rural – urbanos. En TOLÓN, A.; LASTRA, X.; BIENVENIDO, J.; FAWAZ, M. Experiencias en desarrollo local y rural sostenible. Editorial Universidad de Almería 2013. pp.179-210.
- ✓ **FAWAZ, M.J. Y SILVA, A.M. (2005),** La inserción de las economías rurales en el proceso de globalización. El caso de la provincia de Ñuble, Chile. En BARBOSA S. y NEIMAN, G. Acerca de la globalización de la agricultura. Territorios, empresas y desarrollo local en América Latina. Buenos Aires, Ed. CICCUS.
- ✓ **GARCÍA, J.; RODRÍGUEZ, J.** Movilidad cotidiana y género en la comunidad de Madrid. Departamento de Geografía Humana. Universidad Complutense de Madrid.
- ✓ **GALINDO, C.; DELGADO, J. (2006).** Los espacios emergentes de la dinámica rural-urbana.
- ✓ **GOBIERNO DE CHILE. (2013).** Programa mujer trabajadora jefa de hogar. Servicio nacional de la mujer. Actualización al 30 de agosto de 2013. Revisado en julio de 2014 disponible en <http://datos.gob.cl/datasets/ver/7896>
- ✓ **INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (2008).** Medición de la Movilidad Cotidiana: el caso de Santiago de Chile. Santiago, Diciembre de 2008.

Seminario-Taller “Los Censos de y la migración interna, internacional y otras formas de movilidad territorial”

- ✓ **INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS. (2012).** Proyecciones de la población de la República del Ecuador 2010-2050. Dirección de normativas y metodologías.
- ✓ **RODRÍGUEZ, J.; GONZÁLEZ, D. (2006).** Redistribución de la población y migración interna en Chile: continuidad y cambio según los últimos cuatro censos nacionales de población y vivienda. Revista de geografía norte grande 2006.
- ✓ **JIRÓN, P. (2007).** Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. Publicado en revista venezolana de estudios de la mujer - Caracas, julio-diciembre, 2007- vol. 12- n° 29.
- ✓ **ILÁRRAZ, I. (2006).** Movilidad sostenible y equidad de género. ABENDUA, diciembre 2006.
- ✓ **MAC-CLURE, O.; CALVO, R. (2013).** Desigualdades sociales y tipos de territorios en Chile. Revista latinoamericana Polis, 2013- vol. 12- n°34.
- ✓ **MÉNDEZ, M. (2005).** Contradicción, complementariedad e hibridación en las relaciones entre lo rural y urbano. Colombia.
- ✓ **MINISTERIO DE ECONOMÍA. (2013).** Emprendimiento y Género. Tercera encuesta de Microemprendimiento. Unidad de Estudios ministerio de economía. Diciembre 2013. Revisado en julio de 2014, disponible en <http://www.comunidadmujer.cl/biblioteca-publicaciones/wp-content/uploads/2014/01/Bolet%C3%ADn-Emprendimiento-y-G%C3%A9nero-EME-3.pdf>
- ✓ **MIRALLES, C.; CEBOLLADA, A. (2009).** Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. Universidad autónoma Barcelona, departamento de geografía boletín de la a.g.e. n ° 50 - 2009, págs. 193-216.
- ✓ **MÓDENES, J. (2007).** Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas. Ponencia presentada al X congreso de la población española: “migraciones, movilidad y territorio” Pamplona, 29 de junio – 1 de julio de 2006. Centro de estudios demográficos2007.
- ✓ **MÓDENES, J. (2008).** Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. Estudio geográfico enero – junio 2008.

- ✓ **MONITOREO LABORAL (2010).** Caracterización provincial Ñuble. Central unitaria de trabajadores. Santiago de Chile 2010
- ✓ **MUNICIPALIDAD DE CHILLÁN. (2011).** Plan de desarrollo comunal. Actualización 2011-2015 Bakovic y Balic, ingenieros consultores Ltda. Octubre de 2011.
- ✓ **MUÑOZ, O.** Universidad de Texas. Estudio de caso: ¿cuáles son los efectos económicos de la migración interna de la fuerza laboral en las áreas urbanas y rurales? Revisado en mayo de 2014, disponible [http://cgge.aag.org/migration1e/casestudy3\\_chile\\_july09esp/casestudy3\\_chile\\_july09esp\\_print.html](http://cgge.aag.org/migration1e/casestudy3_chile_july09esp/casestudy3_chile_july09esp_print.html)
- ✓ **NOGAR, A.; JACINTO, G. (2012).** Viejas trayectorias nuevas articulaciones. Un análisis de las transformaciones territoriales desde los vínculos urbano-rurales en la pampa Argentina.
- ✓ **PINTO DA CUNHA, J. (2007).** Movilidad espacial, vulnerabilidad y segregación socioespacial: reflexiones a partir del estudio de la región metropolitana de Campinas, 2007. Notas de población n° 93 CEPAL.
- ✓ **RODRÍGUEZ, J. (2008).** Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América latina. Revista EURE v.34 n.103 Santiago dic. 2008.
- ✓ **ROMERO, H.; MOLINA, M.; MOSCOSO, C.; SMITH, P. (2005).** Cambios de usos y coberturas de los suelos asociados a la urbanización de las metrópolis chilenas. Departamento de geografía universidad de Chile. Proyecto Fondecyt 1050423.
- ✓ **ROMERO, J. (2012).** Lo rural y la ruralidad en América Latina: Categorías conceptuales en Debate. Psicoperspectivas, 11(1), 8-31. Revisado en julio de 2014, disponible en [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-69242012000100002&script=sci\\_abstract](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-69242012000100002&script=sci_abstract)
- ✓ **RUIZ, N.; DELGADO, J. (2008).** Territorio y nuevas ruralidades: un recorrido teórico sobre las transformaciones de la relación campo-ciudad.

- ✓ **SERPLAC REGIÓN DEL BIO BÍO. (2008).** Series de estudios encuesta CASEN 2000-2006, estadísticas territoriales mayo 2008, cuadernillo 1.
- ✓ **VIVAS, E. (2007).** Migración interna en Nicaragua: descripción actualizada e implicancias de política, con énfasis en el flujo rural-urbano. División de Población de la CEPAL, población y desarrollo, Santiago de Chile, diciembre de 2007.