



cecrea
centros de creación

INFORME ESCUCHA CREATIVA DE MOVILIDAD

NNJ SAN JOAQUÍN- LA LIGUA-PICHIDEGUA

¿Qué es una Escucha Creativa Cecrea?

Una Escucha es una metodología participativa, de carácter cualitativo, que utiliza herramientas creativas y lúdicas, posibilitando que sus participantes ejerzan su derecho a participar, ser escuchados y a tomar decisiones en cada espacio.

En ella, niños, niñas y jóvenes ejercen su ciudadanía creativa.

¿Cómo se hace?

Cada Escucha dura dos o tres horas. Para su realización se reúne a un equipo de tres o más adultos facilitadores, quienes guían las actividades, y hacen las preguntas para levantar la información que requiere el proceso. Además, participan observadores, encargados de registrar lo dicho y expresado por los niños, niñas y jóvenes para luego sistematizarlo en el informe de resultados que estás leyendo.

¿Qué es una Escucha Creativa de Movilidad?

La Escucha Creativa de Movilidad¹ es una investigación de carácter cualitativo con un tipo de muestra para casos-tipo, que permite un análisis comparado entre NNJ de distintos territorios respecto a su **experimentación en torno a la movilidad**. Siendo una oportunidad para cruzar el muestreo teórico o conceptual-que por principio aborda el Programa- con un modelo de muestra por oportunidad, que permite la intersección de muestras de tres territorios en un mismo momento y lugar, recopilando las experiencias de NNJ en contexto de experimentación: Bicycletearte².

¹ Una Escucha Creativa técnicamente se corresponde con dinámica grupo en observación participante, vale decir, el uso de dos técnicas para la recolección de datos primarios- a la par- en un contexto de investigación donde la muestra alberga significados compartidos, denominado muestras de casos-tipo (Hernández Sampieri Et al., 2010). En este caso, las categorías empíricas y analíticas se interrelacionan construyendo categorías de segundo orden o axiales (Simons, 2011) que re conceptualizan una y otra vez la experiencia de los niños, niñas y jóvenes, según el territorio y el contexto de intervención.

² Itinerancia de Bicycletearte es un proyecto nacional destinado a que algunos Cecrea repliquen actividades o acciones relacionadas con el uso de la bicicleta y el encuentro ciudadano en torno a ella, compartiendo experiencias que aborden las artes, ciencias, sustentabilidad salud y movilidad, propiciando un espacio de diálogo entre NNJ y personas adultas, sobre posibilidades que entrega la bicicleta como agente transformador. En este marco, 2023 es el segundo año donde el proyecto se implementa en varios territorios, siendo La Ligua sede escogida para el desarrollo de actividades de intercambio y Programación conjunta entre Pichidegua, San Joaquín y La Ligua.

Objetivos

1. Desarrollar una experiencia de participación que permita a los NNJ describir la experimentación del tiempo en sus recorridos habituales.
2. Reconocer los intereses y necesidades de NNJ de distintos territorios en torno a la movilidad, en el marco de la construcción participativa del anteproyecto de ley de movilidad sostenible.

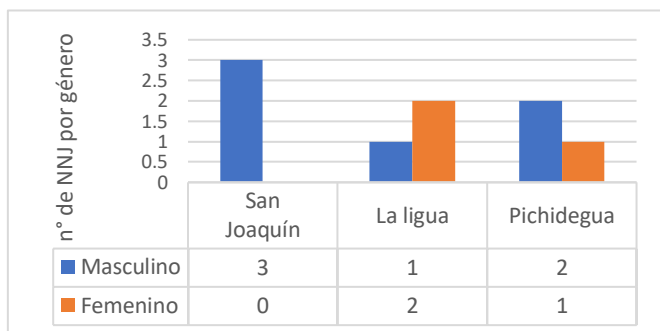
Escucha Creativa NNJ La Ligua, San Joaquín y Pichidegua

Ficha Técnica		
Hora		
Día 1: 06/09/2023	Inicio: 16:00	Hora Término: 16:40
Día 2: 07/09/2023	Inicio: 16:20	Hora Término: 16:55
Lugar de Encuentro: Centro de Creación (Cecrea) La Ligua		
Facilitadores: <ul style="list-style-type: none">• Aníbal Olea• Francisco Parodi	Observadores: <ul style="list-style-type: none">• Iván Sepúlveda• Francisca Parra• Rayen García-Huidobro	Sistematizadora de informe <ul style="list-style-type: none">• Rayen García-Huidobro
Caracterización participantes	Estrategia institucional	
<p>Participaron 9 NNJ de entre 15 y 19 años, 6 personas de género masculino³ y 3 de género femenino.</p> <p>La particularidad del grupo estuvo determinada por la procedencia de los/as participantes, en tanto, se correspondían a tres (3) territorios diferenciados entre sí: San Joaquín, La Ligua y Pichidegua. Homologados los tres territorios con una distribución equitativamente de tres (3) NNJ por Cecrea al que pertenecían y/o participaban.</p> <p>De lo anterior, la distribución de género no fue considerado un elemento de representación central o transversal, lo que significó una baja asistencia de mujeres y, por tanto, una</p>	<p>Esta Escucha Creativa, a diferencia de las llamadas Escuchas nacionales y situadas, se constituyó como el primer insumo estratégico directo del Programa a la construcción de una política nacional, siendo el motivo de su realización el Anteproyecto de Ley de Movilidad en Chile⁴. A su vez, permitió dar respuesta tacita al convenio de colaboración sin transferencia de recursos con Subsecretaría de Transporte y Telecomunicaciones 2023-2026 (STT, MTT), al cual suscriben las partes involucradas.</p>	

³ Uno de los jóvenes participantes se identificó como persona trans masculino, para fines de esta investigación se contabiliza con su identidad de género actual, sin considerar la identidad registral. Todos/as los/as demás se identifican como personas cisgénero.

⁴ La Ley de Movilidad viene a sentar las bases para asegurar el despliegue y el cumplimiento de las políticas públicas, estrategias planes y programas en materias de movilidad y transporte en todo el territorio nacional (urbano y rural). Pone en el centro a las personas y a la colectividad (es bidimensional), por lo tanto, considera a las infraestructuras y los sistemas como un medio y no un fin. No es igualitaria respecto de todos los actores, porque prioriza (en términos de inversión, distribución del espacio público, incentivos, etc.) el desplazamiento de las personas o grupos en situación de vulnerabilidad (peatones y ciclos) con base en la Jerarquía de la Movilidad (herramienta que permite establecer priorizar los modos más vulnerables y los con menor costo ambiental y social). Debido a este cambio del objeto en la gestión pública, se considera que incorporar la movilidad en el marco jurídico chileno también apunta a cambiar un paradigma. Es por ello que una Ley de Movilidad debería contar con instrumentos y facultades para que el MTT promueva y fomente la sensibilización, la educación, formación y la cultura de la movilidad en todo su espectro.

variable invisibilidad tanto en el proceso de recopilación de datos como en el análisis. No obstante, la distribución de casos fue:



En esta dirección, esta Escucha Creativa estuvo restringida a la visión de niños, niñas y jóvenes (NNJ) de tres territorios donde el Programa Cecrea implementa la itinerancia del proyecto estratégico Bicicletearte, siendo estos: San Joaquín, La Ligua y Pichidegua. Contexto que determinó el comportamiento de una muestra acotada por territorio, dentro del tipo de estudio seleccionado, con una capacidad operativa de recolección de datos limitada a un contexto de intervención mayor (proyecto nacional), pero a su vez, representativa del fenómeno investigado en tanto comparativa de los nueve casos exploratorios.

Adaptación metodológica

La ejecución de esta investigación se restringió casi completamente a las fases metodológicas de maestranza/taller⁵, teniendo como ajuste metodológico central la **división de la experiencia en dos días consecutivos**, centrando la experiencia en el diálogo sobre el cómo experimentan los viajes o trayectos recurrentes cada uno de los participantes.

En términos logísticos, la duración de cada espacio de participación fue de 40 y 35 minutos, respectivamente; lo que permitió una **aproximación general a las experiencias de movilidad, con indagaciones grupales por territorio** para el segundo día de trabajo.



¿Qué hicimos?

Maestranza/Taller

Se generaron dos breves experiencias de participación para reflexionar sobre las temporalidades de este grupo etario en torno a la movilidad en Chile y sus viajes potenciales, como proyecciones compartidas que permiten visibilizar lo que imposibilita y facilita el acceso; teniendo como marco de representación tres grupos territoriales diferenciados de NNJ (San Joaquín, La Ligua y Pichidegua)

⁵ Si bien la Escucha Creativa, como concepto programático, tiene tres fases metodológicas (recepción – maestranzas – consejo) se planificó con formato de laboratorio- debido a las condiciones del espacio de gestión no permitían un despliegue temporal con los tres elementos- y se ejecutó centrando el proceso en la maestranza o taller. El concepto más completo para definir el momento metodológico que permitió el proceso de consulta fue entonces el de Taller, ya que la recopilación de datos porque la participación estuvo centrada en el diálogo colectivo, más que en la experimentación basada en el juego.

¿Cómo lo hicimos?

Los facilitadores solicitaron a NNJ que caractericen sus recorridos habituales por escrito, para esto se les entregaron fichas de colores con preguntas, las cuales posteriormente fueron unidas y colgadas en su totalidad, como ejercicio grupal descriptivo.

•PRIMER DÍA

Mediante mapas impreso de sus ciudades/comunas de origen, cada grupo de NNJ conversó sobre las experiencias positivas y negativas durante sus recorridos cotidianos, poniendo especial atención en que los relatos recordables y olvidables.

•SEGUNDO DÍA

Lo que escuchamos y observamos

PRIMER DÍA

• Maestranza/Taller 1

En medio de actividades pobladas de convivencia y primeros encuentros, los equipos Cecrea y MTJ dispusieron rápidamente tres (3) mesas de trabajo, en la que repartieron el material para la actividad (fichas de preguntas, lápices, pita y clips). Inicialmente la distribución quedó a disposición de los/as participantes, quienes tendieron a organizarse en los mismos grupos de origen, sin embargo y con el objetivo de contribuir a un primer intercambio de los jóvenes, se redistribuyeron teniendo un representante de cada lugar de origen por mesa.

De esta manera, partimos la actividad presentándonos, diciendo nombre, edad y origen, para apresurarnos en la explicación sobre cómo construiríamos nuestras experiencias de viaje más recurrentes.

Tímidamente la actividad de escritura personal se fue complementando con **conversaciones teñidas de historias y anécdotas personas;** donde las comparaciones entre quienes tenían que viajar grandes distancias en transporte público y quienes podían caminar generó

una primera aproximación de cotejo, siendo mayoritariamente la **temporalidad vivida como una unidad cronometrable y sentida en tanto experiencias cargadas de escenarios cotidianos.**



Escucha de Movilidad, Cecrea La Ligua, NNJ respondiendo a preguntas guía; 06 de septiembre 2023

En esta dirección, es posible reflexionar sobre la falta de visibilidad y atención a la vida cotidiana de los NNJ en la política pública, permitiendo observar la manera en que la gran mayoría de la población juvenil vive bajo la lógica de la productividad en el mundo público, **ocultándose las tareas y temporalidades que rodean su bienestar cotidiano**, considerándose solo la dimensión física y cronometrable del tiempo (Torns, 2004).

“Cuando viajo comparto cosas que me gustan, como la Música, por ejemplo, no me gusta PXNDX pero cuando voy con mi amigo Luis en la micro ¡Bueno, lo escucho porque es con él!” (Cristóbal, 16 años, Pichidegua)

“Lo lindo son las distintas vistas, a mí me gusta la fotografía entonces yo veo muchos puntos donde uno puede hacer una fotografía bonita” (María, 15 años, La Ligua)

“La experiencia es con la que me quedo, porque vale la pena venir al Cecrea, esos veinte minutos caminando lo valen” (Sofía, 14 años, La Ligua)

“Lo agradable es que me puedo ir relajado con la misma música que me pongo, no voy apurado, se a la hora que voy a llegar, puedo controlar el tiempo” (Diego, 17 años, San Joaquín)

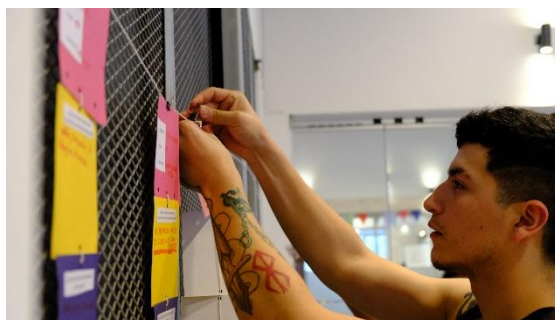
Escucha de Movilidad, Cecrea La Ligua, NNJ respondiendo a preguntas guía; 06 de septiembre 2023

De la misma manera que las narrativas sobre las experiencias cotidianas fluyeron y permitieron el dialogo cruzado, los jóvenes terminaron su primer ejercicio pasando con dificultad a establecer la unión de fichas con lana; mostrando unos a otros la mejor manera de ligar las cartulinas, algunos reían mientras colgaban el material en los muros de la sala y otros simplemente se concentraban en sostener de mejor manera sus recorridos colgantes.

Un elemento adicional, fue el ejercicio improvisado que desarrollaron los participantes de una de las mesas, donde se impulsó la siguiente pregunta

¿Cuál es el trayecto más largo que han hecho?

Respuestas que rápidamente permitieron dar cuenta de la apropiación física como simbólica de los espacios que habitaban los distintos participantes, situando los **trayectos con mayor significado para ellos en proporción al tipo de movilidad que mayoritariamente se puede desarrollar en su lugar de origen**: peatón en La Ligua, transporte colectivo en región Metropolitana y tracción animal en Pichidegua.



Escucha de Movilidad, Cecrea La Ligua, NNJ tiende verticalmente su recorrido colgante; 06 de septiembre 2023

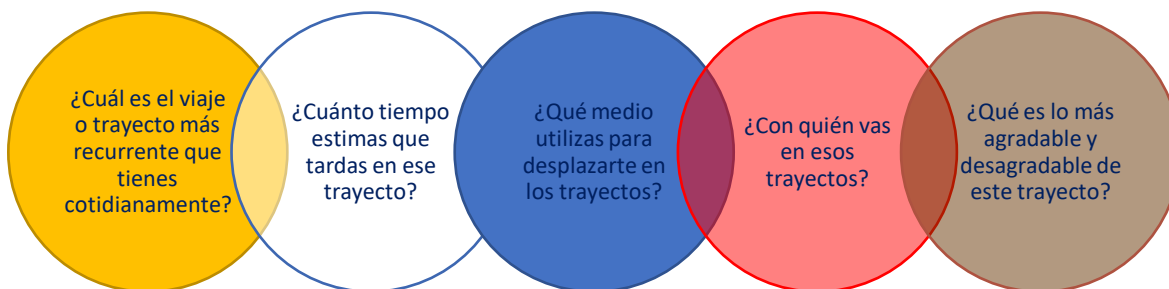
“10 KILÓMETROS DE IDA Y DE VUELTA CAMINANDO” (MARÍA, 15 AÑOS, LA LIGUA)

“YO, DE UNA COMUNA A OTRA, PERO FUE EN BUS. DOS HORAS EN BUS, DE SANTIAGO HASTA NOVICIADO” (DIEGO, 17 AÑOS, SAN JOAQUÍN)

“8 HORAS A CABALLO. DE ALHUÉ AL CERRO MÁS ALTO DE LA CORDILLERA DE LA COSTA” (YAYI, 15 AÑOS, PICHIDEGUA)

Escucha de Movilidad, Cecrea La Ligua, NNJ respondiendo a pregunta improvisada; 06 de septiembre 2023

En último lugar, el grupo se despidió agradeciendo el espacio de trabajo para continuar el largo tour programado para su primer día de estadía en Cecrea La Ligua. Quedando el registro físico de las respuestas⁶ que se presentan en los siguientes **recuadros simples por territorio**, ordenados según tipo de pregunta:



<i>"desde mall Tobalaba, por Av. La Florida y Departamental, hasta Sta. Rosa aprox"</i>	<i>"1 hora"</i>		<i>"al liceo voy solo"</i>	<i>"lo más desagradable es el olor a pipí y lo más agradable es la motivación de ir al gym"</i>
<i>"desde Sta. Rosa aprox por departamental con las industrias y Sta. Raquel, hasta el gimnasio"</i>	<i>"40 minutos"</i>	<i>"micro y caminata"</i>	<i>"al gym con mis amigos Alexis y Cristian"</i>	
<i>"El trayecto desde el Liceo a mi casa en micro"</i>	<i>"El trayecto tarda un aproximado de 30 minutos"</i>	<i>"uso la micro o el auto de la familia"</i>	<i>"usualmente solo y de vez en cuando con mis amigos"</i>	<i>"lo desagradable es el comportamiento de algunos conductores y lo agradable es no tener molestias en la micro"</i>
<i>"De la casa al Liceo"</i>	<i>"más menos 10-12 minutos"</i>	<i>"caminar"</i>	<i>"todos los días solo"</i>	<i>"Agradable: puedo ir relajado con música Desagradable: esperar mucho en cada esquina por los autos"</i>

SAN JOAQUÍN

"LAS GRANDES DIFERENCIAS QUE EXISTEN ENTRE LOS CONTEXTOS NO PERMITEN REALMENTE LA ELABORACIÓN DE UN ANÁLISIS COMPARATIVO, SOBRE TODO EN LA PERSPECTIVA DE LA ELABORACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS, EN CAMBIO LAS SIMILITUDES QUE SE ENCUENTRAN EN ESTOS CASOS DIVERSOS INDICAN QUE EXISTEN PROBABLEMENTE ALGUNAS CONSTANTES HUMANAS EN LA MANERA EN QUE LOS NIÑOS Y LAS NIÑAS USAN SU MUNDO"

(LYNCH EN MAÍTA, T, 2016: 421)

⁶ Los participantes podían elegir entre uno y tres recorridos y describirlos en hilos diferenciados, de modo que los recuadros individuales pueden representar más de un trayecto recurrente.

<i>"desde el colegio hasta el Cecrea"</i>				
<i>"desde mi casa al colegio"</i>	<i>"entre 8 a 10 minutos"</i>	<i>"a patita"</i>	<i>"con mi madre y hermano"</i>	<i>Sin información</i>
<i>"caminando al colegio y al Cecrea"</i>	<i>"de 15 a 20 minutos para ir al colegio y de 10 a 15 minutos para ir al Cecrea"</i>	<i>"auto, a pie y bicicleta"</i>	<i>"al colegio con mi hermano, al Cecrea sola"</i>	<i>"lo más agradable es llegar a pasarlo bien y lo desagradable es caminar harto teniendo problemas de respiración"</i>
<i>"Pullalli-La Ligua a la hora de ir de mi casa al colegio, del colegio a la casa"</i>	<i>"30 minutos en ir de Pullalli a La Ligu"</i>	<i>"auto, colectivo o bus"</i>	<i>"de la Ligua a Pullalli puedo ir solo o con amigos"</i>	<i>"de Pullalli a la Ligua me es agradable el escuchar música o abrir la ventana (...) lo desagradable es como rallan o rompen los buses"</i>
LA LIGUA				

"PRESUMO QUE LOS MÉTODOS PARTICIPATIVOS EN BASE A ACTIVIDADES DE EXPRESIÓN VISUAL TIENEN CIERTAS VENTAJAS. PRIMERO, LA INVESTIGADORA O EL INVESTIGADOR PUEDE REDUCIR SU POSICIÓN SUPERIOR EN CUANTO A LAS FORMAS DE EXPRESIÓN VERBAL. SEGUNDO, SE PUEDE DAR MÁS TIEMPO PARA PENSAR Y REFLEXIONAR SOBRE CIERTOS EVENTOS COTIDIANOS. TERCERO, EL USO DE MÉTODOS VISUALES PUEDE FAVORECER UNA ATMÓSFERA CREATIVA TRANQUILA QUE ESTIMULE LOS RECUERDOS CON MAYOR DETALLE. CUARTO, LAS EXPRESIONES CREATIVAS PUEDEN CORRESPONDER A DIFERENTES HABILIDADES Y FORMAS DE EXPRESIÓN DE NIÑOS Y NIÑAS."

(HOFMANN, 2021: 189)

<i>"de mi casa al colegio"</i>	<i>"10-15 min del colegio a Cecrea (en auto)"</i>		<i>"con mi mamá-papá"</i>	
<i>"colegio-Cecrea"</i>	<i>"1:30 de mi casa al colegio (en auto-bus)"</i>	<i>"auto-bus"</i>	<i>"compañeros de colegio-curso"</i>	<i>"no me gusta tiempo que me demoro pero me gusta ir tranquila"</i>
<i>"me voy en bus desde Pichidegua a Peumo todos los días, ida a las 8:00 y vuelta a las 17:00"</i>	<i>"20 minutos ida, otros 20 de vuelta"</i>	<i>"bus y a veces, muy a veces, en auto"</i>	<i>"me siento al lado de mi amigo Luis, vamos escuchando música y compartiendo canciones en el camino"</i>	<i>"la espera, sobre todo en invierno porque se llueve todo el paradero y no hay ni techo ni donde sentarme ya que está mojado y lo más agradable es ir acostado"</i> <i>"cuando camino los perros me dan miedo"</i>
<i>"desde mi casa al Liceo-del liceo a la plaza y luego a mi casa"</i>	<i>"de mi casa al liceo 10 minutos y del liceo a la plaza 10 minutos"</i>	<i>"a pie"</i>	<i>"de mi casa al liceo con mi hermano y del liceo a la plaza con amigos"</i>	<i>Nada</i>
PICHIDEGUA				

Algunas frecuencias posibles de observar dentro de los recuadros son:

- **Rutinas en trayectos recurrentes:** los trayectos más recurrentes por parte de los participantes- asociados a la escuela- destacaron por una progresividad de la autonomía y autodeterminación para ejercer su derecho a la ciudad (Foro social Mundial, Porto Alegre, Enero 2005) por parte de la mayoría; no presentándose rutinas de protección donde se les identifique como sujetos en situación de riesgo o ciudadanos cautivos bajo la vigilancia de un adulto (Borja, 2003: 244-245) cómo mayoritariamente se observar en niños y niñas en etapas etarias previas.
- **Diversas formas de movilidad:** los trayectos que realizan para llegar al colegio no están limitados a un único modo de transporte y, muchas veces, implican más de un medio para llegar a destino: transporte público y caminata, consecutivamente.



Escucha de Movilidad, Cecrea La Ligua, NNJ ordena su recorrido colgante; 06 de septiembre 2023

- **Experiencia de viaje:** si bien las distancias constituyen gran parte del relato sobre sus experiencias de movilidad, al preguntárseles indirectamente acerca de la calidad de sus vidas, las características físicas de su entorno aparecen como elemento preponderante de preocupación (Bartlett, 2005) siendo estos: malos olores, destrozos, perros callejeros y comportamiento vial.

SEGUNDO DÍA

- **Maestranza/Taller 2**

Entramos al segundo día con un ánimo distinto, los jóvenes ya se conocían y al haber sido parte de una bicicletada durante la mañana, mostraban energéticamente sus opiniones y disposición al dialogo. Les contamos que, esta vez, se dividirían por ciudad/comuna de origen y que utilizaríamos grabadoras de voz para registrar con mayor detalle sus historias, solicitándoles autorización para consentir la grabación y explicando que el objetivo de esta jornada era que nos contaran de forma oral sobre **dos tipos de experiencias significativas** dentro de sus ciudades/comuna.

En esta ocasión, sobre las mesas teníamos mapas por ciudad/comuna, estableciendo un **ejercicio de mapeo participativo con tres conversaciones paralelas** sobre los territorios de San Joaquín, La Ligua y Pichidegua; presentándose como una estrategia para construir derechos territoriales, sobre la base de una cartografía social, para y por los propios jóvenes que habitan estos contextos locales.

1. RECORDABLES (MÁS PRO)

¿Qué experiencias significativas positivas recuerdas en tus viajes cotidianos?

2. OLVIDABLES (FUNABLES)

¿Qué experiencias significativas negativas recuerdas en tus viajes cotidianos?

Preguntas guía para segundo día en
Escucha de Movilidad, 07 de septiembre
2023

¿Qué escuchamos?

Mapeo participativo San Joaquín

La confianza para conversar entre ellos facilitó una narrativa fluida de anécdotas en micro o lugares aledaños al colegio. Si bien el mapa físico no se correspondió con el lugar donde estaba su Liceo⁷, el grupo rápidamente improvisó en el uso de Google Maps para precisar sus recorridos, desarrollándose un diálogo donde tres elementos motores de conversación predominaron: falta de accesibilidad, violencia en el espacio público y transporte público como el mayor agenciador de autonomía.



Escucha de Movilidad, Cecrea La Ligua, NNJ San Joaquín observan Google Maps para mapeo; 07 de septiembre 2023

- Felipe: lo típico que uno diría de la micro, siempre llena, hedionda a gente. Yo tengo que estar antes de las 7:30 porque si no, después prefiero quedarme en la casa. Es como que la micro no pasara nunca.

- David: Es una lata depender de la micro, hermano.

- Felipe: yo creo que eso igual está normalizado harto.

- Diego: Si, hay varios cabros del liceo que dependen de la micro

- David: Antes la micro que yo tomaba, la 102, pasaba siempre a la misma hora y eso era porque el paradero antes estaba cerca de mi casa donde las garitas, entonces salían de ahí a cierta hora todos los días. Y ahora las pusieron más lejos, más pa arriba, mas pal cajón, entonces, entre tomar gente y los rojos, se demoran más y hay como más brecha entre las micros que pasan

Escucha de Movilidad, Cecrea La Ligua, jóvenes de San Joaquín en mapeo participativo, 07 de septiembre 2023

- Falta de accesibilidad

La actual organización social del tiempo asume, con plena normalidad, la disposición de los sujetos a horarios de movilización conflictuados por el uso masivo de transporte público, siendo el tiempo de trabajo o jornada laboral el reconocido socialmente como predominante, dejando a grupos sociales- tales como los jóvenes en edad escolar presentes en la Escucha- dentro de una **dependencia casi exclusiva del uso de la Red Movilidad en el Gran Santiago.**

De esta manera, los jóvenes de San Joaquín aluden a la dependencia horaria de un transporte diseñado, esencialmente, para las necesidades del hombre adulto y productivo (Tonucci, 2006) en tanto deben tomar micro en horas punta y bajo condiciones de falta de frecuencia⁸.

⁷ A diferencia de los otros dos territorios, los tres (3) jóvenes que representan a Cecrea San Joaquín pertenecen al mismo establecimiento educacional, Liceo Industrial de San Miguel Agustín Edwards Ross, y son parte del Proyecto estratégico Bicycletearte desde el año 2022.

⁸ Esto último probablemente por ser recorridos entre comunas no necesariamente productivos.

- Violencia en el espacio público

La experiencia de movimiento en la ciudad lleva consigo, muchas veces, el tiempo transcurrido en un transporte, este podría considerarse un movimiento kinestético, o sea, de emociones corporalizadas que modifican las relaciones con el entorno (Sheller, 2004). De esto hablaron mayoritariamente los jóvenes, quienes se concentraron en las experiencias de violencia al interior de las micros, consumo de drogas en las calles y ser observadores de accidentes automovilísticos o asaltos.

Todas las acciones fueron caracterizadas de forma negativa, de manera que los discursos asociados al espacio público revelan actitudes que remiten a vivencias muy presentes en el grupo, develando una representación simbólica compartida de poca eficiencia, inseguridad y alta violencia en el transporte como en el espacio público del gran Santiago.

“Oh, yo malas experiencias en las micros tengo caleta. ¿La más memorable? Cuando, antes tocaba en la micro. Por eso tengo hartas experiencias en ellas, pero tocaba música piola: Salvatore Adamo, Grupo red o pura cumbia de repente porque es lo que le gusta a la gente po, pa recibir monedas uno tiene que tocar lo que le gusta a la gente.

Y unos locos le habían robado el celu a una señora, habíamos parado de tocar, ya nos íbamos a bajar y yo como que veo un loco pasarle el celu por debajo a otro loco y la señora empieza a gritar <oye devuélveme el celula> y el loco decía <no si yo no lo tengo, yo no lo tengo> y se empezó a sacar los bolsillos y no lo tenía porque se lo había pasado al otro loco. Yo le dije, <él lo tiene, andaba con dos amigos más po> dijimos. Yo andaba con un amigo y salió con la guitarra diciendo <ya entrega el celu> y ahí tiro el celu pa atrás y se fue. Y el otro loco andaba con otra, andaban tres, eran dos locos y una loca, andaban robando celulares”

(David, 19 años, La San Joaquín)
Escucha de Movilidad, Cereca La Ligua en mapeo participativo, 07 de septiembre 2023

“Felipe: Ah sí po, eso es siempre, nunca paran las micros. Sobre todo, cuando somos hartos, porque igual los cabros pelusean caleta dentro de la micro, me incluyo, como que hablamos fuerte, nos reímos y a los choferes eso no les gusta ¡supongo!

Diego: Sí, no les gusta que se suba el grupo de amigos a la misma micro”

Escucha de Movilidad, Cereca La Ligua, NNJ respondiendo a preguntas guía; 06 de septiembre 2023

grupo, desplazándose con amigos desde el establecimiento educacional a sus casas habitualmente, aumentando así la capacidad de asumir responsabilidades y tomar decisiones que afectan sus vidas (Lansdown, 2005); no siendo necesariamente coincidentes con la actitud de los choferes de la Red de Movilidad, donde el trato menoscabaría sus derechos, al no poder abordar el transporte o ser tratados vejatoriamente.

- Transporte público como el mayor agenciador de autonomía

La independencia física y económica que se reconoce en el segmento juvenil al poder desplazarse de manera autónoma, es muchas veces observado con distancia por parte del mundo adulto. Este es el caso de los jóvenes participantes del gran Santiago, quienes experimentan el papel esencial que cumple la micro en su socialización de

Mapeo participativo La Ligua



Escucha de Movilidad, Cecrea La Ligua, NNJ La Ligua explica experiencia de movilidad para mapeo; 07 de septiembre 2023

La conversación entre los facilitadores y los/as participantes inició espontáneamente con la localización de los jóvenes en el contexto geográfico de la Ligua, reconociendo sectores, calles y lugares emblemáticos como el cementerio o el terminal. El dialogo discurrió desde tratos cotidianos hasta faltas de acceso universal dentro de la comuna, encontrando tres (3) grandes motivos en el intercambio de opiniones: inseguridad urbana, lo peatonal como mejor medio de movilidad y la sostenibilidad de la comuna.

- Inseguridad urbana

El consumo de drogas y el acoso callejero fueron las piedras de tope para una conversación cargada de elementos positivos. En este caso, el miedo ante la posibilidad de ser víctima de algún delito y las formas concebidas de enfrentarlo (Perez, 2007) dieron cuenta de una disposición individual negativa con mecanismos de adaptación propio de espacios de comunas semiurbanas, donde el refugio en vínculos familiares o cercanos pasan a ser fundamental.

“a veces lo desagradable puede ser que cuando uno pasa por la plaza esté pasado a marihuana, es molesto el olor porque no es agradable estar oliendo marihuana ahí, igual hay grupos que se juntan ahí con los que no me llevo bien” (Luis, 16 años, La Ligua)

“Por ejemplo me ha pasado que me voy caminando a mi casa y vienen tipos atrás e incluso una vez me siguieron, que fue hace poco; mi hermana iba por la calle de abajo y yo por la de arriba porque nunca me había pasado nada hasta ese momento, ahí me tuve que meter a un callejón y grité a unas de las casas donde vivía una tía” (Sofía, 14 años, La Ligua)

- Lo peatonal como mejor medio de movilidad

La movilidad, como un concepto-metáfora, donde se captura la noción común de que nuestro mundo de vida está en flujo/es (Salazar, Elliot & Norum, 2017) fue atendido por los/as jóvenes liguanos participantes; donde lo peatonal se devela como predominante y reflejo de las necesidades de diseño que la propia comuna demuestra, percibiéndose como un lugar caminable y con un entorno natural que permite una buena experiencia de tránsito.

“Si hablamos de moverme, en general yo solamente me voy caminando, sin ningún problema (...) - igual no es muy necesario estar andando en vehículo por La Ligua, porque la Ligua es tan chiquitita que uno caminando llega rápido y es ocupar de manera innecesaria autos.” (Luis, 16 años, La Ligua)

“lo bueno de caminar es la vista, todos son lugares bonitos” (María, 15 años, La Ligua)

“hay ciertas horas, no sé, como a las 12 o ya en la tarde que en La Ligua es imposible pasar en auto y que es preferible caminar, por los tacos que son exageradamente largos porque las calles son muy pequeñas y ha ido aumentando la población (...) la entrada de La Ligua en horario de colegio, eso sí, es insoportable y hay que llegar máximo a las 7:15 porque de 7:30 a 7:50 está que explota, al igual que la calle del colegio, de 7:40 a 7:50 es terrible”

(María, 15 años, La Ligua)

La misma reflexión se situó a la hora de rememorar las llamadas horas punta dentro de la comuna, donde la entrada de La Ligua y las calles de los establecimientos educacionales configuran los sitios de preocupación por el exceso de vehículos de uso personal, siendo la dificultad colectiva el desplazamiento por los espacios de conexión.

- Sostenibilidad de la comuna

La duda razonable de si La Ligua es o no una ciudad sostenible se presentó en el razonamiento de Sofía, de si una persona con movilidad reducida puede o no moverse de un lugar a otro dentro de la comuna. La ausencia de elementos básicos como aceras anchas o ramplas (para sillas de ruedas) son un indicador indiscutible para la insatisfacción en esta materia, en tanto un 17,6% de las personas del país presenta algún grado de discapacidad (ENDIDE, 2022).

“yo no sabría decir si es una ciudad apta o no, porque una vez trajimos a un primo que es discapacitado y fue un reto llevarlo de la casa hasta la plaza por el motivo de que cuando uno entra a la calle no hay bajadas entonces uno tiene que mover la silla e igual las calles son pequeñas y no cualquiera pasa” (Sofía, 14 años, La Ligua)

Mapeo participativo Pichidegua

El grupo manifestó rápidamente dudas sobre el objetivo de la dinámica y si las historias debían ser solo en bicicleta, donde rápidamente la facilitadora les tranquilizó transmitiéndoles que podían hablar de movilidad, acceso o transporte, no importando si estas tenían que ver con el uso de un medio de transporte en específico. De manera fluida los/las participantes dieron cuenta de un gran número de anécdotas poniendo especial atención en: ritos & personajes urbanos, derechos animales y la plaza como espacio público central.



Escucha de Movilidad, Cecrea La Ligua, NNJ Pichidegua muestra lugares importantes de la comuna a Jóvenes de otras regiones; 07 de septiembre 2023

“YO NO SOY RELIGIOSO, PERO PARA SEMANA SANTA UNA VEZ SALÍ CON UN AMIGO, ÍBAMOS A IR PAL CERRO Y EN EL CAMINO FUIMOS ENCONTRANDO DISTINTAS ESTACIONES DONDE NARRABAN, PORQUE HACEN TODO EL VÍA CRUCIS COMO EN OBRAS DE TEATRO EN LA CALLE, FUE INCREÍBLE” (CRISTOBAL, 16 AÑOS, PICHIDEGUA)

“HAY UNA SEÑORA DE LA PLAZA QUE SE QUEDABA A DORMIR AHÍ Y A VECES LE GRITABA CUESTIONES A LOS QUE PASABAN, UNA VEZ FUE LA SEÑORA DEL ALCALDE A UN EVENTO Y LA EMPUJÓ NO MÁS, ESTUVO COMO UN MES AHÍ Y DESPUÉS DESAPARECIÓ” (FRANCO, 16 AÑOS, PICHIDEGUA)

“LA CASA ABANDONADA QUE ERA DE MONJES ALEMANES, LA OTRA VEZ FUIMOS CAMINANDO Y ENCONTRAMOS LIBROS ANTIGUOS, NOS LLEVARON DESDE EL CECREA” (YAYI, 15 AÑOS, PICHIDEGUA)

- Ritos & personajes

El mito como sostén explicativo entre personas de sectores de las comunidades rurales implican práctica simbólica muy vivas, es el caso de los/as participantes de Pichidegua, que sostenían predominantemente historias sobre ritos locales y personajes representantes de una cultura popular, siendo el acento en las dimensiones creativas y recreativas del universo simbólico (Hoggart, 1957) la base de las explicaciones que permiten la cohesión del grupo

- Derechos animales

Los derechos del mundo animal, son tratados recurrentemente por los NNJ que participan en Escucha Creativas de Cecrea⁹ y en esta Escucha de Movilidad fue un tema central para la mesa de Pichidegua, donde la matanza de animales domésticos constituyó gran parte de las historias asociadas a como el mundo adulto soluciona la zoonosis en lo público.

“había una señora que vivía antes en la misma calle que vivía el Franco y le decían la mata gatos, la del portón rojo, le decían así porque la señora de verdad mataba gatos y había un señor por el mal paso que igual le decían él come gatos, incluso yo lo vi una vez tirando gatitos al canal” (Yayi, 15 años, Pichidegua)

“antes pasaba mucho que antes a los perros los envenenaban porque sí, en mi población pasó mucho que los mataban así no más, a mí me mataron varios” (Franco, 16 años, Pichidegua)

- La plaza como espacio públicos central

La meta discurso de la plaza pública, como lugar de tensión en que produce contraposición; pero también comunicación entre las y los individuos (Habermas en Balbuena et al, 2012) es reconocible en parte de las anécdotas del grupo de participantes de Pichidegua, donde la experiencia del uso de la plaza como espacio de expresión de identidad de minorías sexuales, se vuelve una afirmación relevante para el grupo, en tanto reivindica como suyo el espacio público.

- CRISTOBAL: PARA EL PRIDE¹⁰ EN PICHIDEGUA , NO SÉ QUÉ PASÓ EN CECREA
- YAYI: CREO QUE FUE LA LLUVIA QUE NO SE PUDO HACER NADA ESTE AÑO
- CRISTOBAL: LA COSA ES QUE, CON LA CONY, EL FRANCO, YO, EL MILO DIJIMOS <YA ENTONCES HAGAMOS ALGO NOSOTROS, JUNTÉMONOS EN LA PLAZA> Y FUIMOS A LA CASA DE LA CONY A ARREGLARNOS, PONERNOS PESTAÑAS DE COLORES Y LLEVAMOS UNA FOTO DE LA KATIUSKA¹¹, ERA TAN REGÍA, A LA PLAZA Y DONDE QUERÍAMOS ESTAR ESTABA LLENO DE FLAITES, ENTONCES NOS FUIMOS A SENTAR A UNA BANCA Y NOS SACAMOS UNA FOTOS.

⁹ Revisar en: <https://cecrea.cultura.gob.cl/informes-escuchas-creativas/>

¹⁰ Refiere a la marcha internacional del Orgullo para las poblaciones LGBTI, conmemorada el 28 de junio, debido a que en tal fecha se conmemoran los disturbios de Stonewall (Nueva York, EE. UU.) de 1969.

¹¹ Katiuska Molotov (1976-2018) fue una transformista y comedianta chilena, conocida por ser icono del Circo show.

Finalmente, pasado el tiempo comprometido para la actividad, se le agradeció a todos/as las ganas de participar y la completa información entregada para la creación participativa del Anteproyecto de Ley de Movilidad en Chile, despidiéndonos entre conversaban cruzadas y el reordenamiento de los subgrupos informales, para dar paso a otros espacios de programación del Centro de Creación.

Conclusiones

La escucha creativa de Movilidad estuvo marcada por una alta interacción de los/as participantes sobre la temática planificada, particularmente en la **experimentación del tiempo en sus recorridos habituales dentro de las comunas/ciudades** de San Joaquín, La Ligua y Pichidegua; de modo que en términos genéricos se avanzó en esta dirección de forma conjunta. Teniendo como resultado metodológico un primer día de **intercambio de experiencias entre los jóvenes de los distintos territorios** y un segundo día para **ejercicio de mapeo participativo diferenciado por territorio**.

Respecto a las características centrales de los resultados por comunas/ciudades, es posible señalar:

- **San Joaquín:** los discursos predominantes estuvieron inscriptos a las rutinas de viaje asociadas a la escuela, siendo la falta de accesibilidad dentro de la Red de movilidad, la violencia en el espacio público y el transporte público como agenciador de autonomía progresiva de los jóvenes, los temas principalmente abordados.
- **La Ligua:** las expresiones sobre experiencias de movilidad más recurrentes de estos jóvenes transitaron- al igual que el San Joaquín- principalmente sobre el espacio que permiten la conectividad con la Escuela, siendo preocupaciones centrales la inseguridad urbana, lo peatonal como mejor medio de movilidad y la sostenibilidad de la comuna.
- **Pichidegua:** la particularidad de este grupo discursivo estuvo en la predominancia del ejercicio anecdótico fuera de la escuela, siendo los ritos & personajes urbanos, los derechos animales y la plaza como espacio público, el centro de sus intercambios y opiniones respecto a su comuna/ciudad.

Finalmente, **el derecho a la ciudad por parte de niños, niñas y jóvenes**- entendido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social¹²- se releva en gran parte de la dinámica y los ejes discursivos que fueron construyendo los/as participantes. Siendo reflexiones implícitas de correlación, para la sistematizadora, que **entre mayor complejidad presentaba la comuna de procedencia mayor cantidad de experiencias negativas contenía la experiencia habitual de los/as jóvenes**, siendo San Joaquín la comuna con mayor cantidad de experiencias negativas, La Ligua con una frecuencia intermedia y Pichidegua la comuna/ciudad con menores incidencias negativas.

¹² Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, aprobada en el Foro Social Mundial, Porto Alegre, Brasil, enero de 2005, preámbulo .

Bibliografía

- Balbuena, R., Ovalle, L., Villegas, C. (1991). Organización política gay y espacio público. Procesos mejicanos y centroamericanos, 63, 50-59, En: <http://trace.revues.org/1991>
- Bartlett, Sheridan (2005). "Integrating children's rights into municipal action: A review of progress and lessons learned". Children, Youth and Environments 15, núm. 2, pp. 18-40
- Borja, Jordi (2003). La ciudad conquistada. Madrid: Alianza Editorial.
- Foro Social Mundial (2005). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad Porto Alegre, Brasil.
- Hernández Sampieri, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2010). Metodología de la investigación. Quinta edición. México.
- Hofmann, Annett. (2021). Dibujo-Observación-Voz. La discusión de una propuesta metodológica para investigaciones etnográficas centradas en niños y niñas. Indiana, vol. 38, núm. 1, 2021, Enero-Junio, pp. 185-216. Ibero-Amerikanisches Institut Preußischer Kulturbesitz. Berlin, Alemania
- Hoggart R. (1957). The uses of literacy. Londres. Chatto y Windus.
- Lansdown, G. (2005). La evolución de las facultades del niño. Florencia: Save the Children, Unicef.
- Maña, Tuline (2016). Espacio urbano, ciudadanía e infancia: apuntes para pensar la integración de los niños en la ciudad. En: <https://www.researchgate.net/publication/328803818>
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2022). Encuesta Nacional de Discapacidad y Dependencia 2022. Chile.
- Perez, M. (2007). Sobre los discursos de la inseguridad urbana y el uso de espacios públicos: Prácticas sociales en miembros de organizaciones comunitarias del Barrio Yungay. Memoria para optar al Título de Antropólogo Social. Universidad de Chile. En: https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/106602/csperez_m2.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Sheller, M. (2004). "Automotive Emotions. Feeling the Car", en theory, Culture & Society, vol. 21, núm. 4-5, pp. 221-242
- Salazar, N., Elliot, A. & Norum, R. (2017). Introduction: Studying mobilities: Theoretical notes and methodological queries. En Elliot, A., Norum, R. & Salazar, N. (Eds.), Methodologies of mobility: Ethnography and experiment (pp. 1-24). Nueva York
- Simons, H. (2011). El estudio de caso: Teoría y práctica, Madrid: ed. Morata.
- Tonucci, Francesco (2006). "La Ciudad de los niños: ¿Por qué necesitamos de los niños para salvar las ciudades?". *Ingeniería y Territorio* 75 (2006): 60-67.
- Torns, T. (2004). Las políticas de tiempo: un reto para las políticas del estado del bienestar. Trabajo. Revista de la asociación Estatal de RRL y CCTT, núm. 13.