

ESTUDIOS SOCIOTERRITORIALES

Revista de Geografía

ISSN 1853-4392 [en línea]

 revistaest@fch.unicen.edu.ar
 (0249) 4385771 Int. 5107

Centro de Investigaciones Geográficas (CIG)
Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales (IGEHCS)
Facultad de Ciencias Humanas (FCH)
UNCPBA/CONICET

REPRESENTANDO EL ESPACIO: EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD COTIDIANA A PARTIR DE LA
CONFECCIÓN DE MAPAS EN LA ARAUCANÍA, CHILE

REPRESENTING SPACE: DAILY MOBILITY EXPERIENCES BASED ON MAP CREATION IN LA ARAUCANÍA, CHILE

*Hernán RIQUELME BREVIS
Matías RIQUELME BREVIS*

Nº 23 enero-junio 2018, p. 101-117
Disponible en: <http://revistaest.wix.com/revistaestcig>



Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía disponible en <http://revistaest.wix.com/revistaestcig>
se distribuye bajo una **Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Internacional**

Representando el espacio: experiencias de movilidad cotidiana a partir de la confección de mapas en La Araucanía, Chile

Representing space: daily mobility experiences based on map creation in La Araucanía, Chile

Hernán Riquelme Brevis^(a) y Matías Riquelme Brevis^(b)

Recibido: 6 de septiembre 2017
Aprobado: 11 de abril 2018

Resumen

El presente artículo entrega una síntesis de diversas experiencias de representación social y visual respecto al papel del ferrocarril como medio de transporte utilizado cotidianamente en las actividades desarrolladas por algunos habitantes de La Araucanía. A partir de una metodología cualitativa, fue posible simbolizar las experiencias de viaje de los usuarios del ferrocarril, explorando en la connotación social que tiene un medio de transporte público respecto a la organización de las rutinas que son desarrolladas en los lugares de frecuentación cotidiana. Al momento de analizar los mapas elaborados por los sujetos de estudio, se identificaron espacios altamente significativos respecto al entorno, los cuales representan diversas dinámicas de movilidad a partir de los tiempos de viaje, lugares de tránsito y rutinas cotidianas.

Palabras clave:

Mapas mentales
Ferrocarril
Movilidad
Espacio urbano

Abstract

The present article summarizes different experiences of social and visual representation of the role of the railway as a mean of transportation used daily by people from La Araucanía. By using a qualitative methodology, it was possible to symbolize the railway user's experiences and explore the social connotation of a public transportation mean in people's daily routines and the places they frequent. After the analysis of the maps created by the study subjects, we could identify highly significant places regarding the surrounding. These places represent different mobility dynamics based on travel time, transit areas and daily routines.

Key words:

Mental maps
Railway
Mobility
Urban space

(a) Doctor en Ciencias Sociales. Investigador y docente en la Universidad Autónoma de Chile y Universidad Arturo Prat. Avenida Alemania N° 01090, Temuco, Chile, h.riquelmebrevis@gmail.com

(b) Estudiante del Magíster en Gestión Pública Municipal y Desarrollo Local. Investigador en el Observatorio de Medios y Movimientos Sociales (UFRO). Docente DIFEM-UFRO. Avenida Francisco Salazar N° 01145, Temuco, Chile, matiasriquelmeb@gmail.com

INTRODUCCIÓN

En la Región de La Araucanía, Chile, actualmente circula un ferrocarril en 65 kilómetros de recorrido que conecta ciudades y localidades como Victoria, P.U.A, Perquenco, Quillén, Lautaro, Pillanlelbún y Temuco. El viaje de extremo a extremo tarda una hora y treinta minutos, enlazando espacios urbanos y rurales, y permitiendo que la gran cantidad de personas que lo utilizan puedan acceder a los servicios que ofrecen las ciudades de una forma más expedita. Aunque el ferrocarril dejó de ser un medio de transporte público de primer orden en lo que respecta a la preferencia de los chilenos desde mediados de la década de 1990^[1], aún existen en el país circuitos ferroviarios a escala regional.

El ferrocarril, junto con ser un dispositivo de transporte económico^[2], confortable y expedito, representa para los usuarios algo más que un simple objeto urbano. El ferrocarril permite acceder a diversos lugares, tornándose un espacio de vida de primer orden. En tal sentido, se sostiene que el ferrocarril de La Araucanía ocupa un papel trascendental en las prácticas de movilidad cotidiana y en la configuración del espacio urbano, generando diversas representaciones de uso e impactando considerablemente en la organización de las actividades cotidianas de los usuarios.

Con el objetivo de analizar cómo los usuarios construyen socioespacial, territorial y temporalmente su relación con este dispositivo de transporte, el presente trabajo se basa en un análisis de las experiencias de movilidad ferroviaria y el desarrollo de algunas de las actividades cotidianas de los usuarios como estudiar o trabajar.

El artículo se estructura en siete secciones. En la primera se contextualizan las ciudades a partir del circuito ferroviario. En la segunda se problematiza la relación movilidad-ferrocarril en La Araucanía. En la tercera se reflexiona teóricamente respecto a la movilidad cotidiana desde

las experiencias y significados. En la cuarta sección se presenta el modelo metodológico utilizado en la investigación. En la quinta sección se presentan los hallazgos del trabajo de campo. En la sexta sección se discuten los resultados obtenidos desde un enfoque anclado en los espacios de vida y la movilidad cotidiana. Finalmente, se entregan consideraciones que permiten pensar la movilidad en territorios no metropolitanos.

CONTEXTO DE LAS CIUDADES QUE CUBRE EL CIRCUITO FERROVIARIO EN LA ARAUCANÍA

Con el objetivo de describir aspectos socio-demográficos relevantes de las cuatro ciudades^[3] por donde transita el ferrocarril de La Araucanía, la presente sección ofrece información alusiva a las ciudades de Victoria, Temuco, Lautaro y Perquenco.

La Región de la Araucanía, Chile, está compuesta por treinta y dos comunas que representan el 5,8% del total de la población del país. Por un lado, la Provincia de Malleco alberga once ciudades, dentro de las cuales la ciudad de Victoria se posiciona en el segundo lugar (tras Angol, capital regional) en lo que respecta a densidad poblacional con un total de 33.501 habitantes (Censo, 2002). Victoria, en sus orígenes, se caracterizó por aglutinar diversas culturas en un mismo territorio. Ciudadanos suizos, italianos, chilenos y mapuche, convivían y hacían de esta ciudad un lugar con diversas identidades (Verniory, 2005). En la actualidad, y específicamente desde el año 2007, todos los días del año^[4] el primer servicio ferroviario con dirección Victoria-Temuco, emprende el viaje desde la histórica Estación de Victoria a las 06.30 horas con destino a la ciudad de Temuco.

Por otro lado, la Provincia de Cautín acoge a las veintiuna ciudades restantes. Dentro de éstas, Temuco, capital regional, es la ciudad que por excelencia ofrece diversos servicios recreacionales, educativos, laborales, sanitarios, entre muchos otros. Temuco tiene una población es-

[1] Se consolidan en el mercado otros medios de transporte público como el microbús. Asimismo, se hace más evidente el desligue del Estado en la actividad ferroviaria.

[2] Un pasaje puede costar un 50% menos que el microbús.

[3] P.U.A., Quillén y Pillanlelbún son localidades que corresponden a una de las cuatro ciudades nombradas.

[4] Salvo los días domingo y otros días específicos.

timada de 290.234 habitantes (INE, 2016). En términos históricos, la creación de Temuco data de 1881, en estrecha relación con la creación del fuerte Recabarren, que a su vez respondió a los intentos de conquista y ocupación de un territorio que no era reconocido por un amplio sector del pueblo mapuche. La consolidación del fuerte Recabarren permitió una seguidilla de nuevas edificaciones defensivas por la zona, que dieron vida a muchas otras ciudades de La Araucanía.

Respecto a Lautaro, ubicada en la Provincia de Cautín, cabe señalar que es una ciudad que está a treinta kilómetros de Temuco, y tiene una población estimada en 32.218 habitantes (Censo, 2002). Mientras que Perquenco está a poco más de veintidós kilómetros de Victoria, y tiene una población de 6.450 habitantes (Censo, 2002). Ambas ciudades están en pleno desarro-

llo, y pueden ser consideradas ciudades dormitorio. La Figura 1 presenta la ruta del ferrocarril, considerando las ocho^[5] paradas que realiza.

Respecto al servicio ferroviario, cabe mencionar que opera bajo la lógica de concesión, cuya responsabilidad de funcionamiento recae en Ferrocarriles del Sur Sociedad Anónima. El ferrocarril tiene capacidad para 132 personas que pueden viajar sentadas. El valor del pasaje, subsidiado por la ley espejo^[6], llega a los \$800^[7] para el tramo Victoria-Temuco. La Figura 2 permite observar la infraestructura interna del ferrocarril.

[5] A las siete paradas en ciudades y localidades, se incluye un servicio particular a los estudiantes del Instituto Claret.

[6] La ley espejo consiste en descentralizar la inversión en transporte público del país. En términos concretos tiene por objetivo invertir la misma cantidad de dinero en la capital y en las provincias.

[7] Aproximadamente 1,27 USD.

Figura 1. Ruta del ferrocarril de La Araucanía



Descripción: ruta del ferrocarril Victoria Temuco

Fuente: archivo del autor

Figura 2. Ferrocarril de La Araucanía



Fotografía realizada el año 2015, en el marco del trabajo de campo de la tesis doctoral titulada: “Entre viajes y fierros. Movilidad cotidiana y espacios de vida de usuarios del ferrocarril de La Araucanía, Chile”. (UNGS-IDES / 2012-2017)

Fuente: archivo del autor

LA MOVILIDAD EN LA ARAUCANÍA: EL ROL DEL FERROCARRIL

Teniendo en cuenta la descripción de la sección anterior, se debe considerar que La Araucanía ha sido un territorio en permanente disputa. Por un lado, la compleja relación entre el pueblo mapuche y la autoridad española, en un comienzo, y posteriormente y hasta los días actuales entre el pueblo mapuche y el Estado chileno, ha estado atravesada por gruesos conflictos territoriales, económicos y culturales (Bengoa, 1996), los cuales han generado diversas problemáticas políticas muy presentes en los siglos pasados y el presente. En consecuencia, no resulta suspicaz considerar que, en la segunda mitad del siglo XIX, la intromisión del ferrocarril en La Araucanía fue planteada por las autoridades gubernamentales como una estrategia política, cuyo objetivo fue generar soberanía nacional y vigilar un territorio convulsionado y habitado en su mayoría por comunidades indígenas que, en muchos casos, no reconocen a Chile como nación.

Por otro lado, la consolidación del ferrocarril en La Araucanía durante la primera parte del

siglo XX permitió que se fortalecieran y expandieran ciudades como Victoria, Temuco, Lautaro, Renaico, Angol y Carahue, y se fundaran localidades como Quillén, Pillanlelbún o P.U.A, organizando y colonizando así un territorio que para los occidentales resultaba indómito. Además, de manera simultánea a la expansión y consolidación del ferrocarril, otra política que se implementó y modificó la estructura socioterritorial a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, consistió en traer colonos europeos a La Araucanía, multiplicando las identidades ya existentes (mapuche y chilenos). Un gran número de los colonos trabajaron en la construcción de la vía férrea y se hicieron dueños de terrenos en la Región.

Junto con lo anterior, se debe tener en cuenta que las prácticas de movilidad en La Araucanía, en algunas ocasiones, transgreden las pautas clásicas de desplazamiento ciudadano, puesto que incorporan largas movilidades pedestres^[8] y el carretón con empuje de animales, lo cual trae

[8] Desplazamientos de comunidades mapuche cordilleranas, donde no existen caminos asfaltados y medios de transporte que permitan moverse cómodamente de un lugar a otro.

consigo un arraigo cultural específico -muchas veces catalogado como “provinciano”^[9]- propio del sur de Chile^[10]. Para algunos autores, el paisaje de La Araucanía^[11] tiende a transformarse desde la interculturalidad, producto de la no incorporación de experiencias cotidianas que invisibilizan las pautas particulares de interacción mapuche (Salazar et al, 2017), y en ello el ferrocarril, como instrumento de progreso occidental, ocupó un papel fundamental y logró generar que las rutas de viaje tradicionales estuviesen trazadas a partir de la consolidación de las ciudades, formando una estructura funcional a escala regional, y privilegiando Temuco como ciudad céntrica y receptora de población y comercio.

En la actualidad, el ferrocarril Victoria-Temuco reproduce la lógica periferia-centro, ya que está planificado temporalmente para que los habitantes de la periferia acudan a Temuco a realizar sus respectivas actividades, no obstante, la relación es recíproca ya que para muchos salir de Temuco resulta una acción diaria y fundamental para desarrollar la vida cotidiana.

Tanto para los que habitan pequeñas ciudades y localidades como para aquellos que viven en la capital regional, el ferrocarril constituye un medio de transporte esencial, que contiene una carga simbólica y material muy arraigada en la historia de la Región. Por lo anterior, estudiar los espacios de vida, como movimientos cotidianos y diferenciados de los sujetos que permiten realizar actividades múltiples, conlleva a considerar los movimientos de las personas en su interrelación social (Lindón, 2002), y, en este caso particular, a los viajeros del ferrocarril y sus diversas experiencias como habitantes que construyen identidad, paisaje cultural, territorialidad y vida urbana en un espacio históricamente he-

terogéneo, donde lo urbano y lo rural se acopla y distancia permanentemente.

LA MOVILIDAD Y LA REPRESENTACIÓN DE LA CIUDAD

La movilidad cotidiana, como lugar de convergencia entre espacio y sociedad que permite explorar las prácticas sociales de los sujetos (Gutiérrez, 2015), posibilita analizar diversas dimensiones de la vida cotidiana como accesibilidad, desigualdades sociales, género, vida cotidiana, entre muchas otras. En tal sentido, Jirón et al (2010), sostienen que explorar las prácticas de movilidad permite reflexionar la problemática en dos frentes analíticos, por un lado, lo referente a la planificación de la ciudad y, por otro lado, los cambios en los modos de vida de las personas.

Considerando que la planeación del transporte influye directamente en las experiencias de viaje de los habitantes de lo urbano, las prácticas de movilidad cotidiana tenderán a representar las contradicciones propias de la sociedad actual, donde ricos, pobres, mujeres, hombres, niños y ancianos experimentan de distintas maneras la ciudad, la movilidad y el habitar (Avelaneda, 2008; Jirón et al, 2010; Cosacov, 2015). Las diferencias pasan por diversas dimensiones, entre las cuales lo económico, político y cultural cobran alta relevancia.

Los estudios que han optado por estudiar la movilidad desde un enfoque que privilegia el sujeto por sobre las estructuras y cantidades de viajes, al considerar las emociones y los significados en las experiencias de movilidad, cada vez adquieren mayor relevancia en las ciencias sociales (Watts, 2008; Bissell, 2010; Jirón e Imilan, 2016), lo cual permite reflexionar en los aspectos íntimos de los sujetos, explorando en la comprensión de la vida cotidiana en función de las diversas actividades que son desarrolladas -desde una perspectiva cronológica-, antes, durante y después de los viajes (Gutiérrez, 2009).

Para Jirón y Figueroa (2017), resulta de suma importancia considerar las experiencias corporales de la movilidad, las cuales ponen en diálogo la espacialidad del cuerpo, las experiencias de viaje y las estrategias de movilidad. En tal

[9] Como secuela de la ruralidad.

[10] Aunque no es temática central del artículo presentar las movilidades mapuche, resulta necesario mencionarlo como dato relevante de La Araucanía.

[11] Por paisaje de La Araucanía, consideramos elementos culturales y económicos que permiten profundizar aspectos vinculadores al desarrollo territorial, identidad local e infraestructura arquitectónica, permitiendo visualizar una casi imperceptible separación entre lo rural y lo urbano.

sentido, cuerpo, espacio y estrategias de movilidad constituyen las dimensiones elementales de la movilidad en la sociedad actual, cuya esencia paradigmática se caracteriza por poner en el centro de la vida móvil las redes y flujos de sujetos y objetos (Urry, 2007).

Se sostiene que los aspectos experienciales, anclados en los cambios de los modos de vida en la actualidad (Jirón et al, 2010), conllevarán a explorar las prácticas de movilidad profundizando en las subjetividades que afloran en el viaje y la vida cotidiana. En tal sentido, se comparte la definición de Iturra (2014), quien manifiesta:

Es posible establecer la idea de experiencia, como el elemento dinámico de las actividades humanas que permite hacer frente a las diferentes situaciones de su existencia y, cuya importancia radica en otorgar sentido, construir saberes y significados a estas situaciones sucesivas, aspectos que influyen en el comportamiento y modo de interpretar la realidad. La experiencia, por esta razón, no es una situación aislada, sino que es el resultado de una serie de eventos que se suceden en el tiempo. (p. 237)

Una de las formas de explorar las representaciones de la movilidad, se sostiene en las experiencias culturales de los viajeros. En tal sentido, Lange (2011) plantea que el impacto de la movilidad urbana en los modos de vida de los sujetos promueve:

Una paradoja sustentada entre la ampliación y diversificación de sus experiencias culturales y de las relaciones sociales asociadas a ellas, a la vez que promueve un debilitamiento de las mismas, que incide en el establecimiento de vínculos y relaciones sociales coyunturales, dispersos, precarios entre ellos. (p. 89)

La relación entre experiencia como detonante de rupturas y vínculos (Lange, 2011), y también como resultado de diversos acontecimientos en el tiempo y espacio (Iturra, 2014), permite considerar al sujeto urbano como creador y reproductor del espacio, no obstante, tal como sugiere Segura (2009), las experiencias del espacio no deben reducirse a la representación del espacio, más aún, cuando la imagen de la ciudad tiende a ser representada de manera uniforme^[12].

[12] Se hace referencia a morfologías planas como representaciones tradicionales de la ciudad.

Para aquellos sujetos que constantemente se encuentran cambiando, matizando y conectando lugares, las referencias o ideas de los espacios de frecuentación cotidiana (García-Balteseros, 1986) serán más amplias, involucrando diversos lugares. En tal sentido, Lynch (1960) aporta considerablemente en el estudio de la percepción que tienen los sujetos respecto a su entorno, logrando interpretar, orientar y analizar sensaciones y experiencias de los habitantes de la ciudad; al respecto sostiene que “el medio ambiente sugiere distinciones y relaciones, y el observador -con gran adaptabilidad y a la luz de sus propios objetivos- escoge, organiza y dota de significado lo que ve” (1960, p. 15). Para el autor, el proceso desarrollado entre medio ambiente y observador constituye una imagen que suele ser contrastada con la percepción, dando paso a una permanente interacción entre el sujeto observador y el medio social.

Diversas disciplinas de las ciencias humanas y sociales han centrado sus esfuerzos en analizar la relación entre sujeto y entorno. Es así como el dibujo, práctica humana milenaria, permite comprender trayectos que se espacializan a medida que se desarrollan y se ven configurados por los espacios de tránsito (Iturra y Jirón, 2016). Estudios que profundizan en la representación de la ciudad habitada, constituyen ejercicios que dejan entrever diversos elementos de subjetividad (Iturra, 2014; Segura, 2009), donde se comienzan a (re)configurar los espacios públicos y privados. Al respecto, Sennet (1997) postula que la configuración urbana dialoga continuamente con las expresiones corporales, generando que en cada época de la historia la imagen corporal se transforme a la par de las ciudades.

Asimismo, para Jirón e Imilan (2016), la movilidad cotidiana se torna fundamental en la comprensión de los modos de habitar, donde surgen diversas experiencias espaciales y cotidianas. Los autores sostienen que en el habitar contemporáneo “necesariamente afloran las prácticas y discursos que producen experiencias espaciales de todo tipo, tanto fijas como móviles, las cuales se imbrican en el continuo de la vida co-

tidiana” (Jirón e Imilan, 2016, p. 53). La ciudad, habitada por sujetos con experiencias de vida únicas, abre una primera paradoja respecto a la representación del espacio.

PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO

Resulta necesario advertir que el propósito de la investigación no fue generalizar las prácticas de movilidad en relación a la representación del espacio, por ende, se optó por considerar aspectos cualitativos por sobre descripciones estadísticas al momento de analizar la relación entre espacio-tiempo y movilidad cotidiana en algunos usuarios del ferrocarril, profundizando en las experiencias de movilidad de un número reducido de sujetos, pero altamente significativo respecto a la representación del espacio. En tal sentido, se utilizaron dos técnicas de investigación cualitativas para explorar las experiencias de movilidad; a saber: la entrevista en profundidad y el mapa mental.

Antes de explicar ambas técnicas, cabe señalar que los cuatro participantes de la investigación fueron escogidos considerando tácticas de inclusión como residir en una de las cuatro ciudades por donde circula el ferrocarril (Temuco, Lautaro, Perquenco y Victoria), utilizar el ferrocarril hace al menos un año, estudiar o trabajar fuera de la ciudad de residencia y vivir en la Región hace dos años como mínimo.

El trabajo de campo se desarrolló durante el invierno del año 2016. Para efectos prácticos, se presentarán casos que, de algún modo, representan opiniones generalizadas, no obstante, cada caso posee características propias y significados particulares respecto al papel del ferrocarril en sus vidas cotidianas.

TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN: NARRAR Y DIBUJAR

La existencia de diversos métodos para analizar las imágenes mentales (fotografías, mapas, cuestionarios, etc.), permite enriquecer el conocimiento de la identidad urbana y la percepción del espacio respecto al lugar habitado (Wurth, 2014), lo cual abre la posibilidad de pensar la

ciudad a través de las imágenes como resultado de aspectos tangibles (infraestructura) y subjetivos (pensamientos y sentimientos).

Por un lado, los mapas mentales permiten considerar las representaciones que construyen los sujetos respecto al habitar, y cómo introducen diversos elementos en un esquema definido a nivel individual. En tal sentido: “el mapa mental tiene la posibilidad de crecer o transformarse de forma infinita. Es en sí mismo una red de minúsculos puntos fijos aún comprensibles y un gigantesco campo de relaciones intermedias que se teje entre estos puntos” (Agusti, 2005, p. 106).

El sentido de estudiar los mapas encuentra relación con explorar la movilidad cotidiana y los espacios de vida de usuarios del ferrocarril, y cómo comienzan a visualizarse experiencias muy disímiles respecto a la relación sostenida con la ciudad y los espacios de frecuentación cotidiana. Junto con lo anterior, se abre la posibilidad de profundizar el análisis respecto a las distancias, medio de conexión interurbana y lugares frecuentados cotidianamente.

Con la intención de explorar los lugares de frecuentación cotidiana de los usuarios del ferrocarril, se consideraron mapas de habitantes de La Araucanía, los cuales fueron elaborados en una hoja en blanco. El ejercicio cualitativo permitió conocer rutas, lugares clave y tiempos específicos que los usuarios del ferrocarril identifican como constitutivos de sus vidas cotidianas. El análisis se basa en el método de Wurth (2014), fundamentado en el método de Gillian (2012), el cual contempla dos fases, a saber:

- » Imagen como representación: ¿Qué se muestra y cuál es el contexto?
- » Dibujo como práctica social: ¿Cómo se relacionan y organizan los dibujos?

Pasar de la representación a la práctica y analizar cómo la práctica influye en la representación, simboliza parte importante de las experiencias del espacio cotidiano, donde la organización de los elementos que conforman las rutinas de vida se ven, de algún modo, reflejados en base a las subjetividades que afloran en los mapas de los viajeros. La relación entre representación, como

lo exteriorizado en un contexto finito, y la práctica, como lo relacionado y organizado en base a las experiencias múltiples, se torna revelador de las prácticas de movilidad cotidiana.

Por otro lado, se realizaron entrevistas en profundidad con el objetivo de explorar la representación social de los espacios de vida a partir de la utilización del ferrocarril. Acceder a los significados que los sujetos le entregan a los lugares y tiempos mediante la obtención de verbalizaciones, observaciones y el contexto del entrevistado (Guber, 2004), constituye un espacio significativo de múltiples modos de vida, los cuales son atravesados por los estímulos psicosociales que construyen las interacciones sociales en espacios y tiempos de movilidad.

Los tópicos tratados durante la entrevista se relacionaron con la rutina cotidiana, el papel del ferrocarril en los espacios de vida, espacios y lugares frecuentados. Lo anterior, considerando lo propio de la interpretación y velando por un distanciamiento de los procesos de conceptualización inherentes de los entrevistados (Guber, 2001). El objetivo de complementar ambas técnicas residió en profundizar aspectos visuales y narrativos, logrando enriquecer las dimensiones analizadas a medida que se logró ahondar en la explicación de los diversos elementos, lugares y tiempos que aparecieron en cada uno de los mapas mentales.

La entrevista en profundidad se realizó a los cuatro participantes de la investigación en dos etapas. En primer lugar, se planteó una entrevista introductoria cuyo propósito fue explorar la vida cotidiana. Para ello, se elaboraron preguntas relacionadas con el lugar de residencia, específicamente con las actividades desarrolladas en los espacios productivos, y otro tipo de interrogantes que permitían indirectamente explorar las prácticas de movilidad, por ejemplo: *hobbies*, utilización de medios de transporte, ingresos, actividades familiares, etcétera. La segunda entrevista (y de cierre) se llevó a cabo durante el viaje, por lo cual, el ámbito interior del ferrocarril se constituyó en un marco de esa interacción y de relevamiento de información que se tomó

en cuenta mientras los participantes acudían al lugar de trabajo, universidad o a su casa.

En la segunda entrevista se optó por profundizar las dimensiones asociadas a las experiencias de movilidad y cómo éstas dialogan con la representación del espacio, lo que permitió articular diversos lugares que constituyeron las rutinas cotidianas de los informantes o entrevistados. En la segunda entrevista, resultó de suma importancia que cada uno de los participantes graficara sus prácticas de movilidad con el objetivo de contrastar los elementos narrativos y los visuales. A la par de la segunda entrevista, los participantes confeccionaron los mapas durante el viaje en ferrocarril.

Los dos procedimientos permitieron analizar la imagen y contextualizar la información obtenida desde las implicancias que tienen lo visual y lo narrativo en los espacios de vida de los sujetos, donde convergen medios de transporte, lugares de frecuentación, tiempos de viaje, actividades cotidianas, desplazamientos y experiencias de movilidad, todo ello con el objetivo de representar socialmente los espacios de vida desde un enfoque anclado en la movilidad cotidiana.

HALLAZGOS: PENSAR, PROYECTAR Y SENTIR

En la presente sección se presentan los cuatro casos, donde tres participantes utilizan el ferrocarril con el objetivo de acudir a la universidad y una participante lo utiliza para ir a trabajar. Cada uno de los colaboradores reside en una ciudad distinta a la que frecuenta habitualmente, por ende, viajar se torna una práctica constitutiva de sus vidas cotidianas.

EL FERROCARRIL COMO ARTICULADOR DE LAS ACTIVIDADES COTIDIANAS: "CUANDO PIENSO QUÉ TENGO QUE DIBUJAR, LO QUE HAGO ES PRESTAR ATENCIÓN A DOS CIUDADES"

Allison, mujer de 24 años nacida en Santiago que emigró a Temuco por motivos educacionales, estudia una carrera universitaria en la ciudad de Victoria. Actualmente reside, junto a su novio, en el Barrio Estación de Temuco. Al preguntar por la opinión que tiene sobre su barrio, contesta:

Estoy súper cómoda ahí. Tengo cerca todo lo que me importa: la feria, donde compro verduras; la estación, donde tomo el tren; y el centro [...] Igual hay cierto estigma con el barrio, como es medio antiguo y comercial la gente tiene prejuicios, pero yo no. Aparte, llegué aquí por mi abuelita, fue como una herencia que recibí así que no me puedo quejar mucho.

Dentro de las opiniones que enuncia Allison, la Estación de Ferrocarril de Temuco cumple un papel fundamental en su vida cotidiana, pues el ferrocarril se torna un dispositivo primordial para movilizarse al lugar de estudios, ello puede ratificarse en el mapa dibujado (Figura 3).

En esta figura lo primero que se deja ver es la ruta del ferrocarril, cobrando énfasis al rodear la parte superior y lateral del dibujo. Al centro del dibujo puede apreciarse un bloque de edificios que es identificado como su lugar de residencia. En el edificio del centro -compuesto por cinco ventanas-, se deja ver una especie de autorretrato que sirve para localizar su hogar. Como bien señala Allison, el sector donde ella reside es un lugar histórico de Temuco. Durante la primera mitad del siglo XX es reconocido como el primer centro de la ciudad. Existía gran afluencia de personas, entre las cuales destacan habitantes rurales que viajaban a la ciudad a hacer las compras. La estación y la feria, aún focos de relevancia para la ciudad, resultan sumamente demandados por los habitantes de la Región.

Siguiendo con el mapa, pueden identificarse dos lugares más detallados por Allison. “Victory”, hace referencia a la ciudad de Victoria, lugar donde ella pasa gran parte del día cursando asignaturas. El viaje va de la esquina superior derecha del dibujo, empezando por el cuadrado dibujado al costado superior que representa la estación de Temuco, terminando donde aparece “Victory”. En tercer lugar, en la esquina inferior izquierda, aparece un cuadrado con una “U” en su interior, el cual hace referencia a la universidad donde cursa estudios. Al momento de realizar el dibujo sostiene:

Cuando pienso qué tengo que dibujar, lo que hago es prestar atención a dos ciudades, *escuático*^[13], porque me doy cuenta de que me muevo harto. Si me *preguntai* yo estoy *caleta*^[14] de tiempo en Victoria, y ahí está la ruta, llego a *Victory* y camino hasta la U. Ahí paso todo el día hasta que camino de vuelta a la estación y *¡fuuuumm!*, de vuelta a Temuco ¿qué me decís tú, igual piola o no?.

Para Allison existen diversas actividades que van conformando su vida cotidiana. Viajar, estudiar y vivir en un lugar popular, conforman niveles de relación con la ciudad que dan cuenta de su estilo de vida actual, sostiene:

Yo estoy acá porque quería escapar de Santiago, estaba *chata*^[15] allá. Acá en el sur es más tranquilo y no me sobra para nada la plata entonces me las rebusco. Vendo comida y así voy arreglándome las. La feria me sirve un montón porque así puedo comer sano y barato [...] lo mismo con el tren, puedo viajar a la U^[16], es barato, me conviene y estoy cerca de mi casa”.

Allison, desde que sale de su casa hasta que llega a la universidad tarda alrededor de dos horas, lo mismo para el retorno. Las cuatro horas que destina en los desplazamientos son representadas principalmente por cuatro lugares (casa, estación, universidad y la ciudad de Victoria) y diversas rutas que convergen en tres calles (Bilbao, Barros Arana y Diego de Almagro).

En definitiva, Allison comprende que su lugar de residencia resulta estratégico para optimizar recursos a partir de dos actividades fundamentales: llegar al lugar de estudios y cubrir necesidades básicas como la alimentación. Para Allison “viajar siempre ha sido parte de mi vida, no lo veo tanto por lo plata o por los motivos, lo veo más como una cuestión de progreso [...] para hacer mis cuestiones me tengo que mover”.

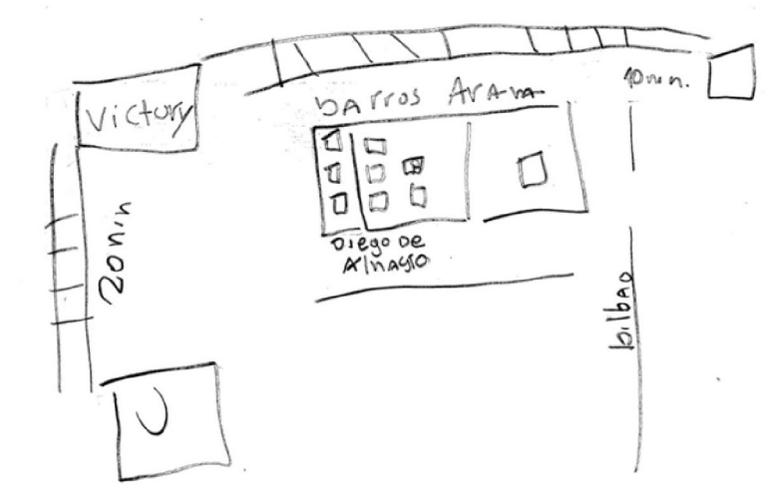
[13] Anormal.

[14] Bastante.

[15] Aburrida.

[16] Universidad.

Figura 3. Mapa de Allison



Fuente: archivo del autor

TRANSPORTE Y ECONOMÍA: “VIVIR LEJOS PESA EN DISTANCIA Y DINERO”

María Eugenia, trabajadora social de 33 años, vive en la ciudad de Lautaro y trabaja en un colegio en la localidad de Pillanlelbún. Actualmente reside, junto a su madre y su hermano menor, en la villa Ultra Cautín, que está al otro lado del río Cautín. Al preguntarle por su barrio responde:

Donde vivo básicamente hay casas y negocios chicos. El hospital nuevo que aún no entregan está en ese sector, igual eso le da un *plus* al lugar, descentraliza un poco y de hecho se está viendo que quieren construir un retén de carabineros. Lo que pasa es que Lautaro está dividido, tú cruzas el puente y es otro sector, mi sector es otro Lautaro, es más viejo, son poblaciones y muy antiguas... yo vivo hace 15 años ahí. Vivir lejos pesa en distancia y dinero [...] De pronto creo que se diferencia del sector centro, hay distintas clases sociales. No digo que todos los sectores, pero se nota... viendo el tipo de viviendas... tú ves a veces las mismas construcciones, pero allá son más básicas. Hay una mezcla de todo, racial y cultural... hay de todo”.

En el relato de María Eugenia se pueden identificar elementos que refieren diversas dimensiones de la desigualdad social. Vivir lejos de la ciudad y en una situación de precariedad habitacional con componentes de segregación étnica, resulta para ella contradictorio. Por un lado, le resulta más económico puesto que el costo de la vida en Ultra Cautín es menos elevado que

en el centro de Lautaro. Por otro lado, salir de la villa donde reside se traduce en costos físicos y temporales elevados. Dentro de los elementos que identifica en su dibujo (Figura 4), el lugar de trabajo (“Liceo”), la distancia (“1 hora”) y la Estación, cobran espacios fundamentales, ello se refleja de la siguiente manera:

Las distancias y los lugares que debe sortear María Eugenia para combinar casa/trabajo dan cuenta de realidades que representan diversas situaciones. Atravesar la ciudad forma parte de su rutina, el puente la llevará a caminar hacia la Estación de Lautaro para así llegar a Pillanlelbún, la salida de su casa y la llegada al liceo es relatada de la siguiente forma:

Tengo que salir en colectivo muy apurada, caminar y tomar el tren, ahí descanso y miro el paisaje, bajo en el paradero de *Pilla*^[17] y vuelvo a caminar por un sitio erizado para llegar al liceo. Fíjate que el camino que hay es oscuro y generalmente voy caminando sola^[18], eso me asusta un poco.

De su testimonio se desprende que los lugares por donde transita son variados y generan diversas emociones. La premura por llegar a una hora adecuada a tomar el ferrocarril, la tranquilidad durante el viaje y la inseguridad al momento de caminar por Pillanlelbún, dan cuenta de una ruta

[17] Abreviatura de Pillanlelbún.

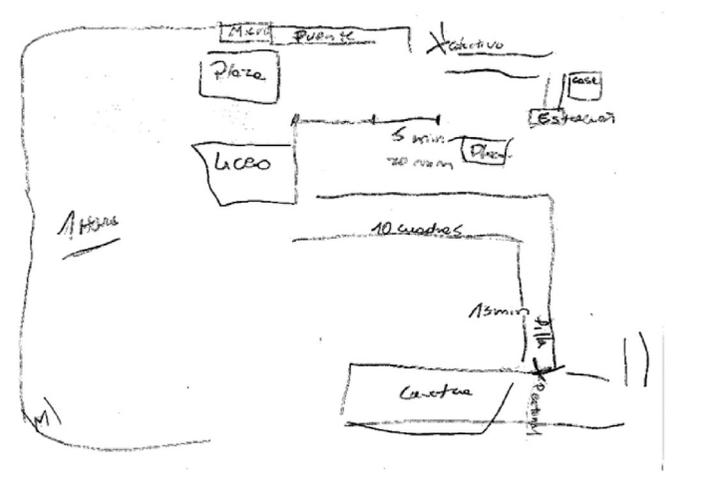
[18] El sitio identificado como peligroso está representado al centro y lado inferior derecho del dibujo como “carretera”.

cargada de experiencias contradictorias.

María Eugenia, desde que sale de su casa hasta que llega al liceo tarda una hora, mismo tiempo que tarda en llegar a casa por las tardes. Para ella, el ferrocarril representa un medio de transporte fundamental para conectar las diversas zonas que frecuenta. El dibujo alberga múltiples lugares, dentro de ellos la casa, la parada

del colectivo, el puente y el paradero de microbús, constituyen los ejes que articulan la salida, mientras que la caminata hacia el paradero de ferrocarril, atravesar la plaza de Lautaro y esperar el colectivo, constituyen los lugares de retorno a casa. Todos ellos componen el recorrido de “1 hora” que traza María Eugenia con una línea que atraviesa el dibujo en su lado izquierdo.

Figura 4. Mapa de María Eugenia



Fuente: archivo del autor

BUSCANDO EL ACCESO A LA CIUDAD: “ESTOY BIEN LEJOS DE TODO, MEDIO ATRAPADO”

En tercer lugar, se encuentra el mapa de Cristóbal, estudiante universitario de 22 años que reside en Perquenco y estudia en Victoria. En la actualidad, Cristóbal vive junto a su madre en el sector Nicasio Toro de la comuna de Perquenco, el sector donde reside se encuentra relativamente alejado del centro de la ciudad^[19]. Vivir allí supone una alta desconexión y difícil acceso a vías de comunicación como internet, tv cable y señal de celular. Cuando se le preguntó por cómo era vivir allí, sostuvo:

Estoy bien lejos de todo, medio atrapado, como no tengo auto tengo que caminar sí o sí, o a la carretera para tomar un bus o al centro para tomar el tren. Y cuando llego al pueblo y quiero ir a la casa es lo mismo, tengo que caminar sí o sí, con lluvia, con sol, como sea.

[19] El sector donde vive está entre quince a veinte minutos de caminata del centro, no obstante, para los perquenquinos resulta un sector retirado.

Como se puede observar en su relato, salir de su residencia supone un alto esfuerzo para llegar a la ciudad de destino. El realizar desplazamientos pedestres antes y después de acceder a un medio de transporte público suele ser parte de la vida cotidiana de Cristóbal. La lejanía de su residencia con la ciudad que habita y el resto de la Región, ha generado que él organice sus tiempos con mayor apremio que otros que tienen mayor acceso a medios de transporte y frecuencia de locomoción. Las prácticas de movilidad y los lugares de frecuentación quedan reflejados en el siguiente mapa (Figura 5) realizado por Cristóbal.

Mientras Cristóbal dibuja, enfatiza en las calles y las distancias, sostiene:

Esta calle [Nicasio Toro] es larga y son como 15 minutos caminando, después un poquito más hasta llegar a mí casa. Lo mismo si quiero salir para la carretera cuando pierdo el tren. Cuando llego a Victoria igual tengo que caminar. Esta calle es Pisagua, por aquí camino, después subo por esta otra y después O'Higgins y ahí recién llego a la universidad.

Si se considera que entre Perquenco y Victoria hay 22 kilómetros (25 minutos en ferrocarril), los 40 minutos diarios que camina Cristóbal para conectar la casa con la universidad casi doblan el tiempo de viaje en ferrocarril. Para él, más que el tiempo destinado a caminar, interesa el cálculo que realiza entre ambos lugares y el tiempo destinado a desplazarse.

En el dibujo de Cristóbal, a diferencia de los mapas anteriores, los nombres y la ubicación de las calles, junto con los minutos destinados a caminar quedan altamente resaltados. Para él, la desconexión se torna determinante al momento de decidir salir de casa, al respecto manifiesta:

Cada vez que voy a salir de la casa la tengo que pensar *caleta*^[20], no puedo darme el lujo de ir a tomar el tren si no es por una emergencia o cuando está lloviendo. Y cuando sé que no hay horario del tren y tengo que ir a estudiar o comprar algo, tengo que pensar en el bus, pensar si me va a parar o no y cuánto me voy a demorar, porque no todos paran en la carretera. Ahí de repente algún amigo en el auto o alguna cuestión se me tiene que ocurrir, sino a caminar nomás”.

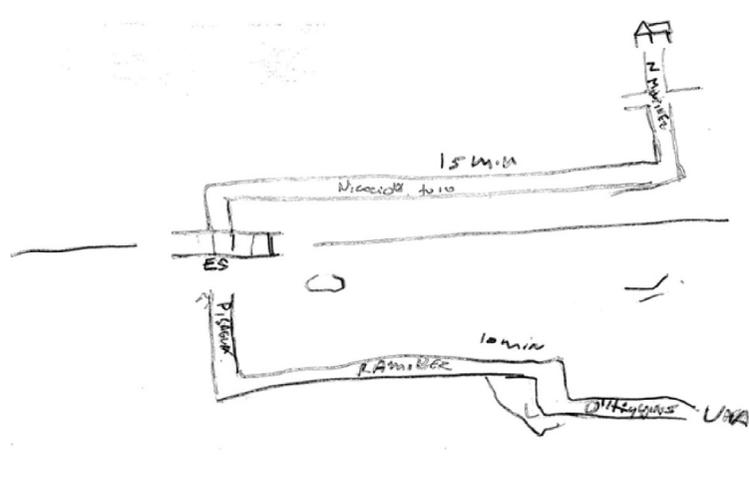
Optimizar los tiempos de viaje y organizar las entradas y salidas de su lugar de residencia, supone una estrategia que ha pulido con el tiempo que acumula en su condición de viajero, ya que la desconexión existente entre su residencia y el centro urbano de la ciudad se torna sustancial

[20] Harto.

y forma parte de su historia de vida. Cristóbal comprende que su lugar de residencia no es óptimo en relación con sus espacios de vida, donde estudiar, visitar a sus amigos y realizar actividades recreativas lo obligan a viajar permanentemente.

La rutina cotidiana de Cristóbal tiene por objetivo principal conectar su residencia con la universidad. En el trayecto asoman rutinas de desplazamientos y lugares significativos que ejemplifican problemáticas sociales asociadas a una escasa oferta de transporte público a disposición y, por ende, deficiente infraestructura para realizar movilidades. Las amplias distancias que debe cubrir mediante desplazamientos pedestres tanto en la ciudad de residencia como en la ciudad donde estudia, exacerbaban la idea que tiene respecto al aislamiento e incertidumbre. El mapa, construido en base a un prototipo de letra C, refleja en cada uno de los extremos la casa y la universidad, siendo atravesado por la estación de ferrocarriles, para él “el tren representa un vehículo para conectarme con el mundo [...] acá [en Perquenco] todos los usamos porque el terminal de buses que teníamos no funciona, además es barato y casi ni pasan los buses por dentro de la ciudad”. Para Cristóbal, la sensación de (des)conexión tiende a vincularse con la representación de la ciudad, y cómo esta representación se plasma en la comprensión del habitar desde sus experiencias de vida cotidiana.

Figura 5. Mapa de Cristóbal



Fuente: archivo del autor

CONECTIVIDAD DESDE LA MOVILIDAD INTERURBANA: “CUANDO ME BAJO DEL TREN EL VIAJE TODAVÍA NO TERMINA”

En cuarto lugar, se encuentra Camila, estudiante universitaria de 19 años que cotidianamente viaja a Temuco. Camila vive en el perímetro central de la ciudad de Victoria junto a su familia compuesta por sus tres hermanos, su padre y su madre. Para ella, es una gran ventaja vivir ahí debido a que: “estoy cerca de todo lo que quiero. Como Victoria no es grande caminando llego a todas partes [...] para llegar a la estación no tengo que caminar tanto, serán como 5 o 10 minutos”. Residir en las cercanías de los servicios básicos entrega a Camila una sensación de bienestar y conectividad. Si para Camila, vivir en el centro de Victoria supone comodidad, el desplazamiento hacia Temuco significa un desafío permanente por llegar de correcta manera a la universidad, al respecto señala:

Quando tengo que ir para la universidad me tengo que acostumbrar a las distancias. Yo siempre viví acá entonces ir para Temuco era súper puntual antes de entrar a la U. Entre caminar para la estación y después cuando llego a Temuco y tengo que seguir caminando, se me va harto tiempo.

En su mapa (Figura 6), Camila traza los caminos que recorre desde su casa a la estación de Victoria, luego de la estación de Temuco al paradero de microbús para finalmente llegar a la universidad. El mapa deja entrever diversas líneas que simbolizan caminos, rutas y viajes. La casa, en la esquina superior izquierda del dibujo, da paso a la estación de ferrocarril. El viaje entre Victoria y Temuco es simbolizado

por una línea en espiral al centro del dibujo, la cual da paso a la estación de Temuco reflejada con una “x”.

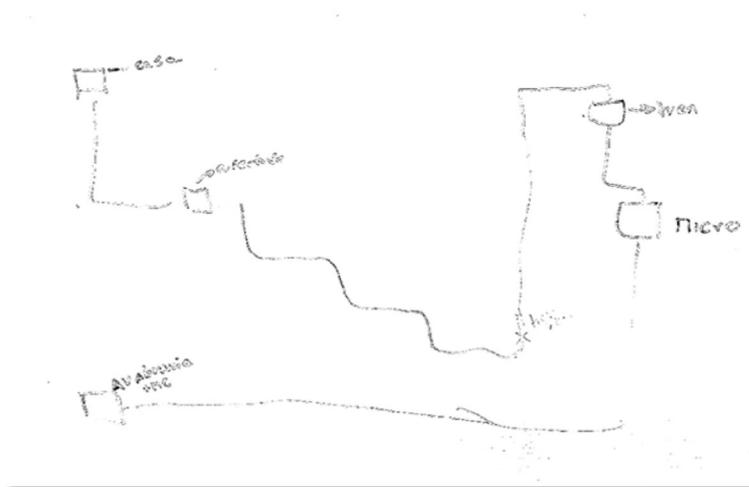
Una vez en Temuco debe esperar el microbús que cruza la ciudad y le permite llegar a la universidad en veinticinco minutos. A medida que se encuentra dibujando, Camila sostiene: “cuando me bajo del tren el viaje todavía no termina, Tengo que cruzar la calle [de la estación] y esperar el micro que va para la Avenida Alemania”. Las diversas combinaciones de medios de transporte (colectivo, ferrocarril, microbús y desplazamiento pedestre), se ejemplifican en los cinco lugares dibujados por Camila en su ruta cotidiana, entre los cuales la casa, la estación de Victoria, la estación de Temuco, el paradero de microbuses y la universidad, conforman los lugares que identifica de manera frecuente en sus viajes y actividades.

Camila tarda dos horas en conectar su casa con la universidad y viceversa. El viaje de ella involucra diversos medios de transporte, entre los cuales el ferrocarril y el microbús urbano son los más utilizados. El mapa de Camila divide la ruta casa-Estación de Temuco de la otra ruta que la llevará a la universidad. Esta última es representada por una línea horizontal en la parte inferior del dibujo. Para Camila el viaje resulta tedioso, no obstante, manifiesta:

Siempre hay cosas que hacer, aprovecho de estudiar en el tren porque es cómodo a diferencia de otros medios de transporte [...] también cuando puedo duermo o veo el paisaje. Por mí, no viajaría y estaría más tiempo con mi *pololo*^[21] o mis amigas, pero qué le voy a hacer... al final si quiero terminar la U tengo que esforzarme”.

[21] Novio.

Figura 6. Mapa de Camila



Fuente: archivo del autor

DISCUSIÓN DE RESULTADOS: MOVILIDADES FERROVIARIAS E INTERURBANAS

Existen diversos factores que inciden en las experiencias de movilidad cotidiana, para los fines de la presente investigación estos factores quedan reflejados en tres ejes. En primer lugar, a nivel de transporte, para los usuarios del ferrocarril participantes de la investigación, factores como tiempo, accesibilidad, economía y distancias conllevan a pensar las experiencias corporales de la movilidad (Jirón y Figueroa, 2017; Bissell, 2010) a través de prácticas que contienen eminentes barreras expresadas en viajes interurbanos precarios. Cristóbal, constituye un caso ejemplificador de movilidades que reflejan incertidumbre, cansancio y preocupación. Antes, durante y después del viaje (Gutiérrez, 2009) está planificando el traslado sin saber si realmente podrá finalizarlo donde debe. Vivir distante de los lugares de frecuentación cotidiana conlleva a que dependa casi exclusivamente del ferrocarril para desarrollar sus actividades educativas. Para Cristóbal, el ferrocarril representa un medio de transporte trascendental en la vida cotidiana, encontrando un primer matiz con relación a Allison, María Eugenia y Camila, ya que en sus relatos y dibujos se dejan entrever otros medios de transporte público que ofician de nexos en sus espacios de vida cotidianos.

El ferrocarril, como medio de transporte de uso diario, refleja diversas experiencias de habitar. Algunos, como Allison y Camila, más próximos a servicios, encuentran mayores redes, nexos y experiencias cotidianas con lo que ofrece la ciudad, mientras que otros, como Cristóbal y María Eugenia, más distanciados de la oferta de servicios, deben optimizar recursos para participar socialmente y disminuir el incipiente repliegue desde su lugar de residencia.

En segundo lugar, a nivel de representación, un elemento revelador en la representación del espacio que surge entre los participantes de la investigación queda expuesto a través de la importancia del ferrocarril en sus labores diarias, constituyendo un espacio que refleja las rotaciones desarrolladas entre los diversos lugares que frecuentan en sus rutinas. Lugar de trabajo, lugar de estudio, caminatas entre un lugar y otro, estaciones de ferrocarriles, uso de medios de transporte, domicilios y barrios, dan cuenta de diversas transiciones temporales y espaciales que no se restringen exclusivamente a un lugar (Iturra, 2014; Lange, 2011). Aunque a simple vista pueda aparecer en el relato de los participantes la alusión al trabajo o a la universidad como propulsor de los viajes, al momento de profundizar en sus experiencias cotidianas emergen diversos lugares que construyen los espacios de vida, y cómo este

es representado a través del ejercicio de organizar las rutinas en base a un medio de transporte específico: el ferrocarril.

En tercer lugar, la relación recíproca entre tiempo y espacio se pormenoriza en la representación visual de los participantes. En los mapas, se evidencian actividades comunes como organizar los viajes en función a las actividades cotidianas, no obstante, de los aspectos comunes se da paso a las particularidades cuando se exploran las motivaciones que impulsan cada desplazamiento. La representación del espacio cobra sentido desde las opciones, prácticas y experiencias de movilidad, permitiendo poner en diálogo aspectos sociodemográficos y dimensiones de la vida cotidiana. Como resultado de ello, mientras que para María Eugenia los sitios eriazos reflejan una preocupación, para Cristóbal la preocupación se refleja en la incertidumbre en torno al bus, si este se detendrá y lo llevará; o si para Allison vivir cerca de la feria y la estación entregan comodidad, para Camila, caminar se torna tiempo no del todo productivo, el cual podría utilizar en actividades que para ella resultan más provechosas como estudiar o descansar. Cada uno priorizará algunos aspectos por sobre otros, no obstante, factores culturales y económicos inciden en la producción del espacio y en la representación que cada uno construye a partir de su movilidad cotidiana, considerando las experiencias socioemocionales contraídas en el espacio habitado.

REFLEXIONES FINALES

En La Araucanía, el papel del ferrocarril es sumamente significativo para aquellos que cotidianamente deben salir de las ciudades de residencia, tornándose en gran cantidad de ocasiones un dispositivo de transporte público fundamental^[22] que permite la conectividad con el resto de la Región. El presente trabajo permitió observar y analizar cómo los habitantes de la Región representan los lugares que frecuentan, identificando espacios que construyen sus respectivas cotidianidades en

[22] Principalmente para los habitantes de Perquenco, P.U.A. y Quillén.

ciudades de escala mediana y pequeña con realidades disímiles entre sí. Las ciudades donde viven y que frecuentan los usuarios del ferrocarril, conllevan a que los espacios de vida sean diversos, amplios, cambiantes y condicionados, en muchas ocasiones, por la utilización del ferrocarril.

La representación del espacio interurbano, construido en base a las diversas necesidades y actividades que desarrollan los habitantes de La Araucanía que utilizan el ferrocarril como medio de transporte cotidiano, refleja viajes con diversos niveles de precariedad. La movilidad de los usuarios del ferrocarril en muchas ocasiones queda supeditada a factores casuísticos, espaciales y temporales, como se comentó: los habitantes de Perquenco que no cuentan con medios de transporte privado deben acudir a la carretera y esperar que algún bus se detenga para así llegar a su destino; las mujeres que deben desarrollar desplazamientos pedestres por sitios eriazos para acceder a los lugares de frecuentación, dan cuenta de las diversas experiencias de inseguridad, miedo e incertidumbre; los sujetos que viven en barrios populares, como el Barrio Estación de Temuco o Villa Ultra Cautín de Lautaro, experimentan significativas barreras de accesibilidad; y un sinnúmero de experiencias que poco a poco van representando y construyendo el espacio de vida a partir de las rutinas y actividades cotidianas.

Explorar la relación entre representación del espacio y experiencias de movilidad de usuarios del transporte público, permite analizar las problemáticas sociales que se construyen en la vida cotidiana, entre las cuales la organización de la rutina deja entrever necesidades particulares basadas en dimensiones culturales, económicas y sociales, más aún, en un país donde el centralismo imperante nubla e invisibiliza las realidades sociales de aquellos sujetos que experimentan la movilidad en contextos no metropolitanos, y que al igual que en la capital, demandan mejoras en su calidad de vida para así aumentar la participación social y mejorar sus experiencias cotidianas en base a las prácticas de viaje, dispositivos de transporte, planificación urbana y en un espacio público inclusivo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUSTI, A. (2005). Mapas mentales y ciudad. *Fermentum*, 15 (42), 104-113.
- AVELLANEDA, P. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de Geografía*, 28 (2), 9-35.
- BENGOA, J. (1996). *Historia del pueblo mapuche. Siglo XIX y XX*. Santiago: Sur.
- BISSELL, D. (2010). Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and Planning*, 28, 270-289.
- COSACOV, N. (2010). Más allá de la vivienda: los usos de la ciudad. Movilidad cotidiana de residentes en Buenos Aires. *Estudios Socioterritoriales*, 18, 61-80. CIG-FCH-UNCPBA.
- GARCIA-BALLESTEROS, A. (ED.) (1986). *El uso del espacio en la vida cotidiana*. Universidad Autónoma de Madrid.
- GILLIAN, R. (2012). *Visual methodologies. An introduction to researching with visual materials*. Los Angeles/London/New Delhi/Singapore/Washington DC: SAGE.
- GUBER, R. (2001). *La etnografía, método, campo y reflexividad*. Norma: Bogotá.
- GUBER, R. (2004). *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Paidós: Buenos Aires.
- GUTIÉRREZ, A. (2009). Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. *XV CLATPU*. Buenos Aires.
- GUTIÉRREZ, A. (2015). Movilidad cotidiana y metrópolis: desafíos de una dinámica contradictoria. En M. Arroyo, R. de Cássia y A. da Cruz (Orgs.) *Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume.
- ITURRA, L. (2014). ¿Dónde termina mi casa? Mirando el hábitat residencial desde la noción de experiencia. *INVI*, 29, 221-248.
- ITURRA, L. Y JIRÓN, P. (2016). Siguiendo trayectorias, dibujando trayectos. Construcción de diagramas desde la experiencia de los habitantes. *AUS*, 19, 4-9.
- JIRÓN, P.; LANGE, C. Y BERTRAND M. (2010). Exclusión y Desigualdad espacial. Retrato desde la movilidad cotidiana. *INVI*, 68, 15-57.
- JIRÓN, P. E IMILAN, W. (2016). Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *Alteridades*, 26 (52), 51-64.
- JIRÓN, P. Y FIGUEROA, I. (2017). Paseando por el centro: experiencia de movilidad cotidiana por los paseos y galerías del centro de Santiago (pp. 89-99). En R. Mora y M. Vizcaíno (Eds.) *Interiores urbanos. Comercio, atravesos e imaginarios en las galerías del centro de Santiago*. Santiago: RIL editores.
- LANGE, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad cotidiana. *INVI*, 26 (71), 87-106.
- LINDÓN, A. (2002). Trabajo, espacio de vida y cotidianidad. La periferia oriental de la Ciudad de México. *Scripta Nova*, 4 (119).
- LYNCH, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge: M.I.T.
- SALAZAR, G.; FONCK, M. E IRARRÁZVAL, F. (2017). Paisajes en movimiento: sentidos de lugar y prácticas interculturales en ciudades de la Región de La Araucanía (Chile). *Chungará*, pp. 1-14.
- SEGURA, R. (2009). La persistencia de la forma (y sus omisiones). Un estudio del espacio urbano de La Plata a través de sus ciudades análogas. *Cuadernos de antropología social*, 30, 173-197.
- SENNET, R. (1997). *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial.
- URRY, J. (2007). *Mobilities*. Oxford: Polity Press.
- VERNIORY, G. (2005). *Diez años en Araucanía: 1889-1899*. Santiago: Pehuén.
- WATTS, L. (2008). The art craft of train rail. *Social & Cultural Geography*, 9 (6), 711-726.
- WURTH, M. (2014). Cartografías de la ciudad. Representación y estilización lingüística en mapas mentales de Buenos Aires. *Boletín de filología*, 49 (2), 311-349.

OTRAS FUENTES

CENSO 2002: Censo de Población. Disponible en <http://www.ine.cl/estadisticas/censos/censos-de-poblacion-y-vivienda>.

Instituto Nacional de Estadísticas: Demográficas y vitales (2016). Disponible en <http://www.ine.cl/estadisticas/demograficas-y-vitales>.

Hernán Riquelme Brevis es Doctor en Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de General Sarmiento y el Instituto de Desarrollo Económico y Social (Argentina). Máster en Dinámicas de Cambio en las Sociedades Modernas Avanzadas por la Universidad Pública de Navarra (España). Sociólogo por la Universidad de la Frontera (Chile). Docente e investigador en la Facultad de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma de Chile (UA). Investigador en la Unidad de la Vicerrectoría de Investigación, Innovación y Postgrado de la Universidad Arturo Prat (UNAP).

Matías Riquelme Brevis es Estudiante del Magíster en Gestión Pública Municipal y Desarrollo Local de la Universidad Autónoma de Chile (UA). Diplomado en Participación Ciudadana y Gobernanza (UA). Cientista Político por la Universidad Católica de Temuco (Chile). Investigador en el Observatorio de Medios y Movimientos Sociales de la Universidad de la Frontera (UFRO). Docente DIFEM-UFRO.
