

# UNA APROXIMACIÓN PARA ANALIZAR LA MOVILIDAD COTIDIANA DE LOS USUARIOS DEL FERROCARRIL DE LA ARAUCANÍA

## An approach to analyze the daily mobility of rail users Araucanía

**HERNÁN RIQUELME BREVIS**

Universidad Arturo Prat  
Observatorio Regional (UCT)  
h.riquelmebrevis@gmail.com

### INTRODUCCIÓN<sup>1 2</sup>

Cada acción que desarrollamos involucra la conexión de nuestro lugar de residencia con otros lugares y personas, para ello debemos planear nuestros desplazamientos, es decir, realizar un ejercicio reflexivo sustentado en un cálculo de costos, distancias, posibilidades físicas, medios de transporte disponibles y accesibilidad desde el barrio de residencia hacia el lugar de destino.

Chile, como tantos otros países, no escapa de la problemática de la movilidad. Variables como género, territorio espacio/tiempo y clase social entran en un juego supeditado por las posibilidades de acceso y la oferta de servicios encontrados en espacios de hábitat y habitar.

La movilidad cotidiana constituye una categoría de análisis fundamental para abordar fenómenos sociales como migraciones, rutinas de desplazamientos, asentamientos humanos, configuraciones sociales a partir del espacio urbano, relaciones humanas y un sinfín de variables que ayudan a comprender algunas pautas de socialización.

Los medios de transporte y circuitos de conectividad

<sup>1</sup> Este trabajo fue elaborado a partir del Plan de Tesis doctoral defendido en el marco del Programa de Posgrado en Ciencias Sociales del Instituto de Desarrollo Económico y Social y la Universidad Nacional de General Sarmiento en julio de 2015. Agradezco los comentarios del Doctor Ramiro Segura, director de tesis, y las recomendaciones de los jurados externos que colaboraron con la versión final de este trabajo. A todos ellos resto de responsabilidad por las falencias que pudiese presentar el texto.

<sup>2</sup> El autor es Investigador en la Universidad Arturo Prat de Chile. Investigador en el Observatorio Regional de la Universidad Católica de Temuco. Sociólogo. Máster en Dinámicas de Cambio en las Sociedades Modernas Avanzadas. Doctorando en Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de General Sarmiento y el Instituto de Desarrollo Económico y Social.

entre espacios cercanos o distantes se tornan ejes matrices para la formación de redes sociales que permiten entender el proceso de movilidad como factor fundamental de la vida cotidiana. En tal sentido, el ferrocarril posee una particular importancia por ser uno de los sistemas de transporte con mayor arraigo en las tradiciones e historia de la sociedad chilena, puesto que está vinculado a la expansión territorial, creación de fronteras, cultura y nexo económico nacional e internacional. Al respecto, se busca a través de la presente investigación, indagar y analizar los procesos de movilidad cotidiana en la Región de Araucanía, Chile, observados mediante el Ferrocarril que opera en la región, para así analizar los espacios de vida de los usuarios. La movilidad cotidiana, como categoría de análisis, poco a poco es abordada en Chile y las investigaciones disponibles se han centrado principalmente en la ciudad de Santiago (véase Jirón, 2007, 2010, 2014; Rodríguez, 2008; Espinoza, 2009; Jouffe, 2009; Lazo, 2008, 2014; Figueroa, 2015), las cuales estudian variables asociadas al tiempo-espacio, género, clases sociales, territorio, vida cotidiana y urbana.

Algunas interrogantes que buscan respuestas (si es que las hubiese) a través de la investigación son: ¿Con qué frecuencia los usuarios utilizan el ferrocarril suburbano?, ¿Cómo se configuran los espacios de vida de los usuarios a medida que se utiliza el ferrocarril?, ¿Qué relevancia tiene el ferrocarril para la consecución de las actividades cotidianas?, ¿Cómo configura el ferrocarril territorialmente la Araucanía?, ¿Cómo es que a partir de la movilidad cotidiana se funda y desarrollan los espacios de vida en la Araucanía?

### LA MOVILIDAD COMO UNA PROBLEMÁTICA CONTINGENTE

Cada movimiento en la urbe devela condiciones y cualidades (clase, género, religión, entre otras variables) de quien se desplaza, el cómo-dónde-cuándo posibilita

la distinción y obliga a una construcción diferenciada de los espacios de vida, los cuales son sumamente complejos en cuanto a las experiencias particulares de movimiento por la ciudad, lo que conlleva a una separación respecto a la calidad de vida urbana al momento de experimentar la ciudad (Jirón, 2007), y a su vez permite profundizar tanto en la movilidad y el modelo organizativo de desplazamientos, el cual atraviesa a la sociedad moderna en su conjunto (Sheller y Urry, 2006), como en los indicadores sustanciales de las problemáticas acaecidas desde los espacios de vida, en los cuales el trabajo, la educación y la recreación, desde una perspectiva de exclusión y desigualdad, proliferan por una frágil frontera entre el lujo, producto de las implicancias económicas que requiere sostener en el tiempo las actividades, y el derecho, debido a lo indispensable que resulta política y socialmente insertarse en dichos espacios para garantizar la producción de vida social.

La fragmentación del espacio social trae consigo un complejo escenario en cuanto al desarrollo de la cotidianidad en las ciudades. Un primer indicador se origina en la producción de los espacios de vida, cuya transición dialéctica se forma desde el lugar de residencia como espacio por excelencia de lo privado, hacia los lugares de producción pública de la vida social, donde el trabajo, la educación y la recreación constituyen categorías sociales macroestructurales. No obstante, cabe señalar que lo privado y lo público se superponen, contradicen y desarrollan mediante la experiencia particular de cada sujeto al momento de percibir la ciudad.

El espacio social, propagado tanto en la estructura como en la superestructura social (Lefebvre, 2013), deviene en un condicionamiento sustentado por la autonomía capitalista, cuyas relaciones de producción social y material traspasan lo privado y lo público.<sup>3</sup> Es por y en el espacio social donde los espacios de vida confluyen en el tiempo que impone la ciudad, y cuyas experiencias son atravesadas por las condiciones culturales y económicas que oferta la vida moderna. Tiempo y espacio, como categorías inseparables en las metrópolis, marcan el ritmo con el cual se construyen las rutinas de desplazamiento. Entonces, al encontrarnos con un espacio social capitalista devenido en la relación privado/público, ya muy problematizado por las ciencias sociales (véase Castells, 1974; Lefebvre, 1968, 1976; Pradilla Cobos, 1984; Soja, 2000; Harvey, 2012; Delgado, 2007), nos enfrentamos con un escenario actual en el cual la problemática se complejiza al momento de diagnosticar el tipo de ciudad que habitamos.

Iniciado el siglo XXI fenómenos sociales como globalización, migración y asentamientos humanos, aumentan y se multiplican siendo atravesados por una necesidad; la de moverse. Mientras unos pocos pueden elegir un espacio particular por dónde-cómo-cuándo moverse, muchos otros son confinados a moverse por

un espacio que les fue impuesto, y no precisamente por circunstancias metafísicas; más bien por la producción del espacio urbano<sup>4</sup>, obligación que repercute en el tiempo, distancias y uso del transporte, sustentados por una economía que refiere desigualdades y exclusiones. Es ahí donde la problemática de la movilidad cotidiana encuentra una distinción entre un diagnóstico ingenieril<sup>5</sup> y una sociología urbana, ésta última, y en concordancia con la investigación, permite analizar y explorar las formas cotidianas de experimentar la movilidad en los espacios de vida de los habitantes de la Región de la Araucanía. Si el espacio social está constituido por estructuras capitalistas, no resulta audaz sostener que la movilidad, ya sea física o virtual, también lo es. Los medios de transporte masivos (automóviles, bicicletas, autobuses, ferrocarriles y aviones) que propician el macro desplazamiento, constituyen objetos para favorecer la movilidad física, por ende, las rutinas de desplazamiento.

Ante ello, la pregunta que encausa la investigación es: ¿De qué forma incide la movilidad cotidiana en la configuración de los espacios de vida de los usuarios del Ferrocarril de la Araucanía? El objetivo de la investigación es analizar el papel del Ferrocarril de la Araucanía en las prácticas de movilidad cotidiana y en la configuración de los espacios de vida de los usuarios, así como su relevancia para la dinámica de la región.

La justificación de este tipo de investigaciones encuentra asidero a partir de dos factores fundamentales. El primero, expuesto mediante la importancia de la movilidad como actividad desarrollada por todos los sujetos<sup>6</sup> para la consecución de las actividades cotidianas asociadas a la expansión del espacio urbano y la producción de la vida social. Moverse, como una actividad incorporada en la rutina, requiere un análisis particular que preste atención a los fenómenos sociales que devienen de las características propias de un tipo de sociedad con tendencia urbana, es ahí donde las transformaciones de los espacios de vida son definidas por las tipologías de movilidad.

Y el segundo, debido a que las investigaciones referidas al estudio de la movilidad cotidiana y espacios de vida en Chile son de carácter relativamente reciente y mayormente centralizadas (Santiago), lo cual posiciona a la presente investigación como un aporte innovador y pionero en lo que respecta al estudio del papel de la movilidad cotidiana en los espacios de vida desde el ferrocarril como un dispositivo móvil fundamental para la interconexión de los habitantes de algunas comunas y localidades de la Araucanía.

Las particularidades culturales, políticas y económicas de la Araucanía abren un nutrido campo para el estudio de las dinámicas sociales que se desarrollan en la región, y en gran medida las Ciencias Sociales han abarcado las

4 Precisamente por los planificadores de la ciudad, desde el espacio concebido.

5 Muy necesario para la planificación de un tipo específico de ciudad.

6 Las personas con movilidad reducida son incorporadas con lógicas asociadas al papel del cuidado personal y de terceros, y el papel de la movilidad virtual.

3 Si bien Lefebvre no se refirió explícitamente al espacio público como una categoría analítica en el transcurso de sus obras, sí encuentra un valor teórico en lo referente al espacio urbano.

problemáticas que conciernen a: Estado chileno/pueblo mapuche; desarrollo económico local; desigualdad social; historia de la Frontera, etcétera. No obstante, avanzar en el estudio de la movilidad cotidiana en la Araucanía mediante un enfoque sociológico, permite entrelazar territorialidad, movilidad, espacios de vida y transporte público, cuestión que hasta el momento no ha sido abordada con amplitud, por ende, los objetivos que se persiguen se enmarcan en atender las necesidades propias de una región con vasta importancia para el país.

El ferrocarril, como medio de transporte de utilización cotidiana, cumple un papel fundamental para conectar diversas comunas, y posibilita un espacio para someter a discusión las rutinas de viaje que construyen ciudadanía, modernidad, territorialidad y urbanismo.

El año 2007 la alta demanda experimentada generó una independencia del ferrocarril, el cual se distribuyó geográficamente a partir del recorrido Temuco-Victoria que con anterioridad operaba en dirección sur (Temuco-Puerto Montt). El tren diésel que recorre la región es el TLD-504, transporta pasajeros entre estas comunas, con subestaciones que tienen un constante flujo de usuarios. El ferrocarril tiene una capacidad para 136 pasajeros sentados que se distribuyen en dos coches (el coche uno con capacidad para 62 pasajeros y el dos con capacidad para 72). De vez en cuando se utiliza un tercer coche adicional. Los horarios son: Temuco a Victoria 09:30, 16:30, 20:00. Victoria a Temuco, 06:30 11:40, y 18:20. Existen cuatro estaciones: Temuco, Lautaro, P.U.A. (Paradero Urrutia Albarracín) y Victoria, el resto son los paraderos: Quillén, Pillanlelbún y Perquenco, y el servicio adicional al Instituto Claret. La Región de la Araucanía en el año 2012 se vio beneficiada con un subsidio asignado al servicio ferroviario, el cual rebajó alrededor de un 30% el costo del pasaje.<sup>7</sup>

## LA PREGUNTA POR LA MOVILIDAD

La movilidad cotidiana, definida como acción advenida de los procesos que emergen de las actividades de desplazamiento en un territorio determinado, encuentra directa relación con el estudio de las dinámicas sociales efectuadas en un espacio de frecuentación cotidiana (Kaufmann, 2006), el cual a la vez que posibilita interconexión deja entrever diversas actividades desarrolladas por los sujetos de manera habitual, todas ellas imbricadas con sus respectivos espacios de vida, concepto definido, grosso modo, como el movimiento cotidiano y diferenciado de cada sujeto en espacios previamente delimitados que a su vez son utilizados para realizar actividades de múltiple índole, permitiendo coincidir permanencia, tránsito y cualquier acción que desarrolle el sujeto en su interrelación social.

La vida cotidiana transcurre en espacios que son determinados por ámbitos de movimientos, por ende, se experimentan espacios de vida disímiles, con lugares particulares y desplazamientos específicos (Courgeau,

1988) en un tiempo particular. Los espacios de vida se constituyen por actividades laborales, educativas, religiosas, recreativas, étnicas, etc., existiendo una gran cantidad de ocupaciones estructuradas y estructurantes de los comportamientos individuales, que permiten generar elementos articuladores desde la movilidad (residencial y cotidiana) en la percepción del espacio vital particular<sup>8</sup> hacia el mundo (Susino, 2010). La connotación subjetivista individual y colectiva de los espacios de vida demarca la organización de las actividades cotidianas.

En segundo término, la movilidad cotidiana como una práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio que permite el acceso a diversas actividades, personas y lugares (Jirón, 2010) posibilita ahondar en los espacios de vida de los sujetos que la incorporan regularmente para la consecución de numerosas actividades. Es necesario remitirse a la definición de Le Breton (2006) en cuanto a la movilidad espacial y las tipologías que emergen, las cuales son: estratégica, habitual e incorporada. Desde la movilidad habitual el campo de análisis de factores que inciden en la consecución de tareas cotidianas se relaciona con la exploración de la rutina de acciones que involucran diversos espacios (educativo, comercial, recreacional, laboral, etc.), los cuales se interconectan con otros diariamente, ello obliga a prestar atención en los tiempos y espacios frecuentados de manera habitual. En otras palabras, una rutina de desplazamiento diaria generalmente se compone por más de un espacio de movilidad, lo cual predispone la racionalización y planificación temporal de los sujetos para concatenar unos espacios para/con otros.

## ASPECTOS ECONÓMICOS Y DEMOGRÁFICOS DE LA ARAUCANÍA

La región posee aproximadamente 983.499 habitantes (INE, 2014), lo que equivale al 7% del total de la población del país. Temuco alberga 269.000 habitantes en comparación con Victoria que alcanza 33.000, lo que hace una suma total de 302.000 habitantes. Ambas ciudades se caracterizan por un constante crecimiento poblacional.

Según la Dirección de Planificación de Temuco (2002), la ciudad ha presentado - en el periodo 1960-2002- una dinámica demográfica superior al promedio de la región y el país con un 2.27% del incremento promedio anual. Este proceso ha involucrado aspectos relacionados a la migración, el trabajo y la interconexión con territorios rurales periurbanos. Los datos evidencian que el crecimiento de la población en el período intercensal ha sido de 11.3%. De esta cifra la población rural representa 281.127 personas, es decir, el 32.3% de la población total regional.

De las dos provincias de la región, Cautín presenta un crecimiento de 15.5% en su número de habitantes, mientras Malleco registró un descenso de 0.7%. Entre

<sup>7</sup> Tarifa normal Victoria-Temuco \$1.10 USD, estudiantes \$0.40 USD aprox.

<sup>8</sup> El territorio juega un papel fundamental en la relación movilidad cotidiana-espacios de vida.

las comunas que tuvieron un crecimiento significativo en su número de habitantes figuran: Pucón (47%), Villarrica (26.9%), Padre Las Casas (26.9%) y Temuco (24.4%). La región de La Araucanía está dividida administrativamente en 2 provincias y 32 comunas. Por lo cual, la necesidad política de conectar 2 de las principales ciudades de la región (Temuco y Victoria) dio por resultado la incorporación de medios de transporte público que cubrieran la demanda de desplazamiento de los ciudadanos. Por consiguiente, la interconexión en el tramo comprendido por las estaciones de Victoria-Temuco, permitió la reintegración de un ramal filial de EFE cuya finalidad es administrar el transporte ferroviario de pasajeros en las regiones del Biobío y la Araucanía.

### **MOVILIDAD COTIDIANA Y ESPACIOS DE VIDA: UNA RELACIÓN BASADA EN LA COTIDIANIDAD**

Movilidad cotidiana y espacios de vida, como variables indisociables, convergen en la ciudad contemporánea, constituyen objetos de estudio que permiten desenmarañar el espacio-tiempo posibilitador del desarrollo estructural de la sociedad. Más aún, cuando las rutinas de desplazamiento se encuentran directamente relacionadas con la provisión de servicios, delimitan zonas y “generan regiones de experiencia” (Arce y Soldano, 2010: 105). Experiencia que se materializa de manera disímil desde el hábitat urbano, es decir, existe una construcción desigual de los servicios ofertados en el territorio, a su vez, se establecen diversos niveles al momento de referirse a las interacciones y paisajes que obligan a la movilidad de los sujetos.

Una forma de construcción de niveles de experiencia se sostiene en la exploración de los espacios de vida. A pesar de no ser un área mayormente investigada por las Ciencias Sociales, encuentra amplio sustento en estudios desarrollados en el Cono Sur de América<sup>9</sup> (véase Bertoncello, 1994, 2001; De Mattos, 2002; Ares, 2011; Segura, 2006; Lazo, 2008; Gutiérrez, 2008; Jirón, 2010) los cuales implícitamente, y de una u otra forma, mediante género, migración, áreas metropolitanas y movilidad territorial habitual, posibilitan el análisis de los espacios de vida incluyendo las categorías mencionadas en sus respectivas investigaciones, y que finalmente repercuten en la vida social.

La existencia de diversas actividades enmarcadas en los espacios de vida se funda en la cotidianidad, puesto que la construcción social del sujeto pasa por la socialización e inserción en estructuras sociales preestablecidas. La vida cotidiana puede definirse como sostén de los espacios de vida, encontrándose:

<sup>9</sup> Si bien en todo el mundo existen estudios respecto a los espacios de vida, se hace referencia al Cono Sur por la sintonía que presenta con la tesis y puesto que la condición de estar en vías de desarrollo adscribe a los procesos de movilidad una cuota de necesidades materiales más evidente entre los ciudadanos de estas latitudes.

Profundamente relacionada con todas las actividades, las engloba con todas sus diferencias y sus conflictos; es su punto de encuentro, su vínculo, su terreno común. Y es en la vida cotidiana donde toma forma y se configura la suma total de las relaciones que hacen de lo humano —y a cada ser humano— un todo. En ella se expresan y realizan esas relaciones que ponen en juego la totalidad de lo real, aunque de cierta manera que es siempre parcial e incompleta: amistad, camaradería, amor, la necesidad de comunicarse, el juego, etc. (Lefebvre, 1991: 97).

Lefebvre, consciente de la capacidad del sujeto tanto en la construcción de acciones en sus espacios cotidianos como en la potencialidad para modificar las relaciones sociales imperantes, acentúa la expresividad del ser humano, en el cual sus sentimientos y acciones conducen a la interacción para generar lógicas comunes. La vida cotidiana es la base para la producción social, donde trabajo, recreación y educación encuentran sus cimientos. Toda actividad social que requiera de una socialización de la reproducción intelectual y material encuentra raíz epistemológica en la vida cotidiana. No obstante, atender a las particularidades en la construcción de la vida social de cada sujeto nos adentrará en sus historias de vida, significantes de subjetividad.

La cotidianidad, como forma y parte del conocimiento de la sociedad, permite conocer las relaciones sociales en la modernidad mediante estructuras abstractas provenientes esencialmente del Estado y la cultura, comprendiendo el Estado como un instrumento de poder, y la cultura a través de la relación entre sujeto creador y sociedad (Riquelme, 2014b). Ambas estructuras con poder material permanente condicionan las pautas de conocimiento respecto a las formas de vida desde la caracterización de sus espacios de vida y de la generación de estructuras rutinarias.<sup>10</sup> La comprensión del mundo moderno se origina en las relaciones cotidianas, sostenidas en cambios y perspectivas que de la esencia generan acciones como “repeticiones lineales y cíclicas, tiempo de la naturaleza y tiempo de la racionalidad” (Lefebvre, 1972: 29).

En tanto la movilidad cotidiana está mayormente asociada al espacio público productivo, el cuidado y el papel de la reproducción social se sostiene, generalmente, en el espacio privado/reproductivo.<sup>11</sup> Relación problemática que reposa en la vida cotidiana y, por ende en la planificación de los espacios urbanos. Un indicador de ello se encuentra en que mujeres y hombres se mueven por la ciudad pero de una manera

<sup>10</sup> La teoría marxista de la alienación da luces al respecto. Una lectura de Lefebvre, permite asociar la cotidianidad como facilitador de prácticas ideológicas afines al consumo y la esfera privada mediante la programación de las actividades habituales. Entre los factores que propician la programación destacan: la planificación económica, el urbanismo y la publicidad, herramientas de manipulación de las necesidades humanas básicas de subsistencia (alimentación, descanso y reproducción biológica).

<sup>11</sup> Para profundizar en el papel de la mujer en la reproducción social ver: Jelin, E. (2000). *Pan y afectos. La transformación de las familias*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica; Páramo, P. (2006). *La mujer en el espacio público a partir de su rol social*. Monográfico, 5.

desigual, por lo cual, las experiencias de desplazamiento se vivencian de manera opuesta (Jirón, 2007). La lógica formal que retrata al hombre como proveedor central del hogar ha dejado de ser una constante, abandonando poco a poco la tradición conservadora de discutir la inserción de la mujer en el espacio público, lo cual trae consigo nuevas problemáticas en torno a las formas particulares de experimentar el espacio privado/público en las estructuras dominantes productivas y reproductivas (Riquelme, 2014a). Por lo cual, dada las características particulares de la presente investigación, la triada trabajo-educación- recreación, se presenta como eje matriz desde el ferrocarril y el espacio de producción social, mientras que el espacio de reproducción será analizado desde las experiencias cotidianas de los sujetos de estudio.

El espacio social como sostén y dinamizador de las relaciones sociales en lo laboral, educativo y recreacional

El estudio del espacio social encuentra data en las reflexiones de Descartes y Kant, quienes comienzan a extrapolar y generar una primera ruptura en cuanto al espacio como producto matemático.<sup>12</sup> Ahora bien, un avance significativo para el estudio del espacio social<sup>13</sup> se halla en los postulados de Lefebvre. El autor sostiene que en la modernidad se organiza el espacio como un producto social homogéneo-fragmentado-jerarquizado, y genera un anclaje conceptual mediante una triada analítica de las relaciones sociales sostenidas en el espacio, la cual es conformada por: prácticas espaciales, representaciones del espacio y espacios de representación (Lefebvre, 2013). A su vez, se despliega un tipo de espacio para cada una de las dimensiones anteriores: espacio percibido, espacio concebido y espacio vivido. Del primero, resulta necesario señalar que es el espacio por el cual se generan las relaciones materiales y se experimenta temporalmente la cotidianidad. El segundo, es el espacio por excelencia de planificadores de la ciudad, de los tecnócratas del capitalismo, quienes ordenan y fragmentan el territorio. Y el tercero, es el espacio de la imaginación, de lo posible y lo que se puede transformar desde la realidad socio espacial.

Por una parte, cabe destacar que tanto el espacio percibido como el concebido se establecen de forma sintética en la vida humana y devienen ideas-acciones constitutivas del quehacer social. La producción de los espacios de vida responderá a las condiciones materiales,

12 El espacio, hegemonizado por las ciencias matemáticas, poco a poco se transforma en objeto de estudio para las Ciencias Sociales y Humanas, que principalmente a través de la Geografía, Sociología, Antropología y Geología, comienzan a propagar el debate e interés por estudiar el espacio como un producto social, de relaciones de producción, cargado de ideologías y condicionantes de la cotidianidad. El espacio deja de ser una "masa" abstracta para insertarse en la problematización de las ciudades modernas, y por ende, factor clave para la crítica en las formas de vida que adquiere el sujeto al momento de interactuar en el tejido urbano.

13 Otra perspectiva que aporta en la discusión es desarrollada por Pierre Bourdieu (1990), quien problematiza el espacio en relación a grupos y posiciones desde una perspectiva de capital económico y cultural.

comprendiendo la producción como acciones emanadas del trabajo<sup>14</sup>, desarrolladas en un espacio social como "producto que se utiliza, que se consume. Es también medio de producción: redes de cambio, flujos de materias primas y de energías que configuran el espacio y que son determinados por él" (Lefebvre, 2013: 141). Es por y en el espacio social donde se multiplican las historias de vidas, cúmulos de historiografías, banalidades y antropologías. Por otra, el espacio social confluye en la composición de la historia urbana, con tiempos particulares y realidades disímiles, lo que permite referirse al espacio social como un conjunto de espacios sociales en la estructura social<sup>15</sup>, eficaz para explorar las formas que construyen y reproducen la cotidianidad. Al respecto es necesario sostener que lo cotidiano se convierte en campo organizado y autorregulado del espacio tiempo<sup>16</sup> (Lefebvre, 1972), y en escenario idóneo para la modernidad.

Para avanzar en lo que respecta a una operacionalización en cuanto a las actividades sociales que de mayor manera impactan en el desarrollo de las ciudades, una primera síntesis entre espacios de vida y movilidad cotidiana desde el ferrocarril de la Araucanía, se origina mediante los siguientes espacios productivos<sup>17</sup> de usuarios que si bien articulan diferentes dimensiones sociales, remite por motivos metodológicos a la siguiente triada.<sup>18</sup>

a. Espacios recreativos: concierne a las actividades que involucran el desplazamiento como medio para acceder al ocio y sus derivados (entretención, descanso, esparcimiento, entre otras).

b. Espacios laborales: como función central para la producción social y económica de la sociedad moderna (incluye trabajo formal e informal) se refiere a la movilidad efectuada para conectar los lugares de trabajo con la residencia y otros.

c. Espacios educativos: relacionados con las actividades cotidianas de estudiantes que se desplazan

14 Categoría que se relaciona con la conceptualización de Marx mediante la relación naturaleza/trabajo y la división del trabajo, como componentes esenciales de las fuerzas productivas.

15 Lefebvre advierte que es por el espacio social donde el modo de producción y de circulación se ejercen. El espacio social no puede ser analizado desde la superestructura, como producto material converge en la dialéctica de la estructura, en donde las ideologías confluyen y se diseminan.

16 Lefebvre distingue dos tipos de tiempo social: tiempos lineales caracterizados por la tecnología y la racionalidad, y el tiempo cíclico cuyo origen es la naturaleza. Ver la teoría del ritmoanálisis.

17 Los tres espacios en cuestión no son excluyentes, más aún, cuando la gran mayoría compatibiliza más de un espacio productivo cotidianamente. Junto con ello, cabe advertir que en la búsqueda por operacionalizar el espacio social, lo educativo, laboral y recreacional se conjugan mediante el espacio social, por lo cual, más que optar por un reduccionismo espacial se persigue analizar particularidades de la vida cotidiana por y desde el espacio social, mediante la especificidad del Ferrocarril de la Araucanía.

18 No se descarta que aparezca familia, religión, consumo, cuidado, etnia u otras actividades como espacios de vida secundarios significantes, que son atravesados por recreación, trabajo y educación como espacios primarios. Los espacios de vida, en este caso secundarios, deben ser analizados cuidadosamente a medida que surjan en las experiencias (relato y prácticas) de desplazamiento cotidianas.

de su residencia, intermedios e instituciones educativas y viceversa. (Colegios, universidades, entre otras).

Los tres espacios productivos organizan la estructura basal para desarrollar la construcción reflexiva en torno a la movilidad, que por razones teóricas y metodológicas remite a la triada Recreación-Trabajo-Educación, como espacios constitutivos del desplazamiento. La movilidad cotidiana se presenta como una forma necesaria para la construcción de la vida social y económica. Las relaciones sociales se basan en principios de movilidad, y por ende, el sujeto integrado en la sociedad moderna no logra abstraerse del factor movilidad para el desarrollo individual, familiar y social.

En relación con los espacios de vida recreacional y laboral, Alicia Lindón (1997) identifica, desde las Ciencias Sociales, dos posiciones antagónicas en cuanto al enfoque espacial. La primera, consiste en el estudio macrosocial<sup>19</sup>, en el cual la idea de mundialización es desarrollada principalmente por geógrafos y espacialistas. La segunda, se refiere al estudio de lo microsocio<sup>20</sup>, en el cual la vida cotidiana, las subjetividades y lo particular cobran relevancia en la comprensión del hombre actual. En este último ámbito se genera el esfuerzo por estudiar “las vivencias espacio-temporales de los propios sujetos” (Lindón, 1997: 180), nivel que ejerce influencia al momento de analizar las relaciones sociales en la ciudad contemporánea, lo cual no niega el aporte del estudio macrosocial.

En primer lugar, si bien la autora considera el espacio de trabajo como una categoría especializada y prioriza el lugar donde se trabaja por sobre las formas de inserción en el mercado laboral, se ocupa mayormente de estudiar el desplazamiento residencia-trabajo, y presta atención a las representaciones del espacio como “sistemas de nociones asociados a redes de imágenes que actúan como filtro orientadores de las acciones” (Lindón, 1997: 186).

A partir de lo anterior, el espacio de vida laboral se define de la siguiente manera:

El laboral (lugar de trabajo) y el familiar (lugar de residencia). Ambos, como espacios de vida, unas veces se superponen, conformando un único espacio vivencial; en otros casos son dos espacios de vida diferentes y separados por espacios de tránsito. En otras ocasiones el lugar de trabajo se materializa como una multiplicidad de espacios de vida, en general esto ocurre cuando el trabajo adquiere el carácter de ambulante (Lindón, 1997: 187).

Se identifican tres niveles para discutir el espacio de trabajo -unificado, diferenciado y múltiple- desde la relación trabajo/residencia, caracterizada por una concordancia indivisible cuando el trabajo transcurre en el espacio residencial, y extrapolada cuando el trabajo requiere de una disociación espacial en cuanto al lugar de residencia, se originan múltiples vertientes por las cuales transcurre la experiencia laboral, por ende, el espacio

19 De enfoque postmoderno.

20 De tradición fenomenológica.

cobra importancia como organizador y posibilitador de lugares, evaluados por un tiempo de desplazamiento que opera a la par del espacio.

En segundo lugar, respecto al espacio de recreación, para Lindón (1997) denominado tiempo libre, cabe señalar: “las prácticas espaciales externas a la vivienda y también a las otras que se hacen dentro de la vivienda (como ver televisión)” (1997: 188). Lo cual permite incluir dentro de la externalidad doméstica, las actividades desarrolladas a partir de la destinación del tiempo individual para el goce personal en un espacio mayoritariamente público, que requiera el desplazamiento para concatenar tiempo-acción.

El espacio de recreación encuentra su origen en “la industria del ocio [...] es, pues, el espacio entero lo que se ha definido como algo dominante y dominado, lo que introduce un movimiento dialéctico” (Lefebvre, 1968: 221). La industria del ocio, dominada por el capitalismo reproduce en todas las esferas de la vida humana una tipología de ocio asociada al consumo, naturalizada y gestionada por las instituciones del ocio.<sup>21</sup>

Y en tercer lugar, respecto a los espacios educativos<sup>22</sup> la relación existente entre oferta y desplazamiento se estructura desde la planificación anual del calendario estudiantil, lo cual indica:

Los patrones de desplazamientos de los alumnos [...] se vean influenciados por la oferta urbana de servicios urbanos y de transporte. De hecho la oferta residencial obedece a dos segmentos complementarios de demanda por residencia durante el año, como son las pernoctaciones turísticas (en los meses de enero-febrero) y las residencias para estudiantes universitarios durante el período marzo-diciembre. (Álvarez, Silva y Soto, 2009: 31)

La oferta de servicios de transporte diseñada por el gobierno y el empresariado<sup>23</sup>, permite adentrarse en el estudio de diversas variables, como ejemplo de éstas los autores identifican seis características en torno al área metropolitana: flexibilidad laboral,

21 Para Lefebvre (1976), la relación espacio-ocio produce una expansión agrícola-industrial, lo cual estimula la planificación urbana, el turismo, el consumo, en definitiva, una nueva industria.

22 En relación a los espacios educativos, es necesario mencionar que los estudios remiten, por un lado, a las formas cuantitativas de concebir la movilidad en Chile, particularmente desde la movilidad diaria de estudiantes en el territorio nacional, movilidad caracterizada por políticas de incorporación en el diseño institucional educativo que no están concentradas de manera sólida en la dimensión territorial (Donoso y Arias, 2013), y que requieren de una urgente homogeneidad. Por otro, la incorporación de estudios que den cuenta de la movilidad hogar-centro educativo, se encuentra en la pesquisa desarrollada por Álvarez, Silva y Soto (2009) en el Gran Valparaíso, específicamente respecto a estudiantes de la Universidad Técnica Federico Santa María. Mediante un análisis de tendencia plantean que bajo el paradigma del neoliberalismo la necesidad de estudiar el transporte del sector privado y del sector público se ha vuelto una herramienta necesaria para comprender las consecuencias del avance experimentado por el mercado en las pautas de movilidad.

23 Marquéz y Pradilla Cobos (2007) sostienen que la forma de construir patrones de movilidad adecuados a la metrópoli se relaciona con un significativo cambio estructural, principalmente desde el papel de los gobiernos de turno como promotores del cambio global.

segregación (socioeconómica), infraestructuras (ferroviarias generadoras de territorio), acefálica (predominio de administración local municipal) e interdependiente y movilidad permanente (a favor de periferia y la dispersión), (Álvarez, et al., 2009). Respecto a las áreas infraestructura y movilidad permanente, las características que presentan permiten profundizar en la generación de territorio periférico de movilidad permanente, en donde la ciudad funciona como receptor de miles de estudiantes diariamente, factor clave para la construcción de espacios educativos.

## LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA, EL ESCENARIO POR EXCELENCIA DE LO PRIVADO Y LO PÚBLICO

La movilidad, si bien ha sido una actividad desarrollada por los hombres desde la prehistoria<sup>24</sup>, en la ciudad contemporánea adquiere nuevas connotaciones. Con la Revolución Industrial las condiciones materiales de la ciudad mutaron tanto por la reestructuración de la sociedad en cuanto a la conformación de las clases y el sistema productivo, como por la expansión tecnológica, la construcción territorial y las fluctuaciones demográficas experimentadas.

El modelo de expansión de la sociedad urbanizada, representado por la absorción del campo en términos cualitativos y cuantitativos por la ciudad (Lefebvre, 1972), se torna fundamental al momento de estudiar los espacios de vida. Periferia y Centro<sup>25</sup>, como elementos opuestos que en la actualidad parecen confluir en una dialéctica de la movilidad penetrada por los espacios de vida, se vuelven ejes matrices de significados para el ciudadano urbano.

La ciudad contemporánea se caracteriza por entremezclar lo real y ficticio, donde se construye la ciudad sin mayor necesidad de ciudadanos (Soja, 1996), aspecto que desfigura la participación como factor clave en la reapropiación. Participación que en la producción de la vida social queda medianamente relegada, desde una perspectiva de movilidad, a la agrupación de sujetos en territorios previamente definidos. Ante ello, la participación puede ser medida a partir de la segregación (residencial), es decir, como “un proceso social en el que se intersectan distintas dimensiones de la vida social” (Segura, 2012: 108) y a su vez permite analizar la desigualdad urbana desde la localización geográfica y circulación por la ciudad, o bien, desde la línea de intersección de dimensiones a través del lugar de residencia, trabajo, género, entre otras.

La ciudad, urbanizada y en proceso de reconfiguración geográfica, responde a un determinado fenómeno de clase en los procesos de urbanización de los excedentes que se producen mediante la extracción de algún sitio

que pertenece a alguien, cualquiera sea este (Harvey, 2008), es entonces donde la urbanización, con sus divisiones, conflictos, reproducciones y morfologías, presenta un escenario idóneo para problematizar fenómenos sociales de raíz cotidiana. Se generan<sup>26</sup> y reproducen lógicas urbanas capitalistas, donde las crisis parecieran desplazarse mediante el arreglo espacial, que a medida que se origina opera desde la construcción de entornos (Harvey, 2008) y posibilita una tipología de ordenamiento territorial.

Delgado (2007), sostiene que la ciudad es un fructífero escenario para analizar el tránsito de las personas. Sus movimientos permiten comprender lo urbano como acción desarrollada a partir de las prohibiciones efectuadas en su planificación, de la cual emergen los “procesos de domesticación” (Delgado, 2007: 17) que encuentran su algidez en los discursos políticos predominantes y encargados de administrar, construir y planificar la ciudad. El diseño corre por cuenta de los planificadores, quienes en su esmero por urbanizar irrumpen en la vida social, desacatando códigos sociales de las personas desde lo público.

Para Delgado existen dos perspectivas para comprender los enclaves y desplazamientos en la ciudad: lugar de implantación (dentro/privado<sup>27</sup>) de grupos sociales y la esfera de desplazamientos (fuera/público). En donde el afuera y el adentro cumplen papeles distintos al momento de delimitar las interacciones sociales de los sujetos. Mientras el adentro es representado por el conocimiento directo del sujeto hacia su entorno (de entidades solidificadas; la vivienda como paradigma), el afuera obliga a la reproducción de conductas de sociabilización, de buenas maneras entre desconocidos para establecer la estructuración de la movilidad urbana (Delgado, 2007). Tiempo y espacio, en lo público, pasan de ser abstracción sólo cuando existen actividades que reúnen a grupos de gente, detalles que garantizan la sociabilización y resguardan la seguridad individual ante los estímulos provenientes del afuera.

No resulta azaroso que en el afuera las pautas para conceder la movilidad de los sujetos responda a una delicada estructura históricamente diseñada. Calles, luminaria, tiempos, formas y estética se tornan el escenario que por excelencia permite el desplazamiento, la metáfora que plantea Delgado (2007) en cuanto a un teatro como escenario de lo público, el cual permite que los sujetos se desplieguen por medio de códigos preconcebidos socialmente e interactúen generalmente al unísono, devela el corpus por el cual transitan las relaciones sociales, en lo que lo desconocido determina el deambular, con la necesidad de reconocer que “el exterior no es una sustancia territorial, ni posee

24 Como ejemplo de ello corresponde remitirse a las sociedades de cazadores y recolectores desde la pre-historia. Para profundizar ver en Arce, O. (2005). Cazadores y recolectores. Una aproximación teórica. *Gazeta de Antropología*, 21.

25 Similar a la idea de Manuel Delgado (2007) en cuanto a la “no-ciudad” y el caminar como actividad de “pensamiento filosófico” (71), remitiéndose desde Rousseau hasta Duvignaud y De Certeau.

26 Desde la crisis en París del Segundo Imperio en 1848, hasta los días actuales con la hegemonía de China y Estados Unidos (Harvey, 2008).

27 Por lo privado nos referiremos exclusivamente a las actividades desarrolladas en el marco de la residencia o espacios que no generen una directa relación con lo público (despacho laboral, casas de amigos, etc.) aunque trae consigo la carga de propiedad privada, no se relaciona directamente con los medios de producción y la plusvalía.

propiedades inmanentes, sino que es una organización singular de la coexistencia que emana de una especie de medioambiente comportamental” (Delgado, 2007: 40), en un contexto en que para el autor el orden social impone la cuota de vigilancia. Entonces, el sujeto condicionado por el afuera y el adentro, deambula entre ambos espacios, con mayor soltura en el adentro por cuestiones vinculadas al conocimiento del espacio y la condición de lo privado; el confort. Mientras que el afuera supone un permanente desafío en cuanto a las respuestas que puedan surgir de los estímulos provenientes de lo público, y la constante incertidumbre que logra ser controlada en la medida que se reconozcan y reproduzcan los códigos preconcebidos.

Es en el afuera donde el sujeto organiza, reproduce y transforma sus espacios de vida, dejando la posibilidad de replicar en el adentro lo asimilado en lo público y viceversa. Difícilmente se puede construir la cotidianidad sin pensar en ambas perspectivas, el devenir vital de los sujetos, la planificación de las actividades y el desarrollo de la sociedad, transcurre por un adentro/fuera en el que todas las instituciones sociales reclaman un espacio para insertar sus respectivas concepciones de mundo.

Por consiguiente, para reafirmar el planteamiento de Delgado, una aclaración práctica de lo público y lo privado se encuentra en la siguiente definición:

Las relaciones entre las esferas públicas y privadas son una de las articulaciones básicas de la sociedad que conforma el tejido de la vida cotidiana. Ambos aspectos de esta relación se pueden entender más como una acción que se lleva a cabo que un estado que se posee, lo cual comporta un importante contenido de carácter espacial, dado que son territorios en constante disputa dialéctica que se intentan fijar en regímenes de visibilidad y ocupación urbana. No puede haber una transformación de uno de los dos ámbitos que no signifique, conjuntamente, la transformación del otro (Cortés, 2010: 156).

Cuando lo cotidiano se construye socialmente, los escenarios para el transcurso de los espacios de vida se originan por y desde los espacios privados y públicos, difícilmente en la sociedad actual se puede concebir el intento por articular espacios de vida sin tener en consideración los elementos clásicos de la ciudad: lo privado, lo público y la cotidianidad.

Junto a lo anterior, la definición de Simmel (2005) respecto a los urbanitas como individuos modernos, capitalistas, reservados y receptivos de estímulos (nerviosos) provenientes de códigos preestablecidos, entrega luces respecto a la indiferencia disimulada por un marco normativo de formas de interacción espacial que se constituye de manera disímil y con momentos diferenciados de movilidad por la ciudad, en lo que respecta a los niveles privado y público.

Mientras que en lo público la actitud de reserva se percibe como un método de protección para los estímulos provenientes del entorno, puesto que desconfiar en la ciudad supone un derecho reservado

para la estabilidad psicosocial<sup>28</sup>, lo privado se torna un escenario complejo de sostener. Las metrópolis han devenido en espacios que por excelencia mantienen en sus habitantes formas de exposición permanente, por lo cual: “es el propio rango de la persona, que se constituye por la suma de efectos que emanan de él en el tiempo y en espacio” (Simmel, 2005: 8). Los estilos de vida en la ciudad responden a los efectos que ha traído la división del trabajo, si bien es un factor que Simmel concibe como fundamental, el análisis que desarrolla de los efectos culturales de lo moderno en las producciones objetivas y subjetivas antecede y procede como factor matriz para la comprensión de los vaivenes que ha experimentado la ciudad.

## LA GENERACIÓN DE HIPÓTESIS

Las hipótesis fueron elaboradas a través de un doble proceso. Por un parte, y desde la lógica tradicional, se pre construyeron mediante la recolección de información alusiva a la temática. Por otra parte, y desde una lógica presencial, se gestaron a partir de un trabajo de campo preliminar (cuando el proyecto de tesis recién tomaba forma), el cual consistió en viajar en el ferrocarril, observando y sosteniendo breves diálogos con los usuarios y trabajadores. Este proceso mixto -tradicional y presencial- me permitió superponer preconcepciones y experiencia, dando paso a la construcción de las siguientes hipótesis.

1. Se plantea que: Existe una directa relación entre configuración de espacios de vida y tiempos destinados cotidianamente al desplazamiento, cuyo nexo es generado por el ferrocarril suburbano de la Región de la Araucanía como medio de transporte utilizado permanentemente por los usuarios. A su vez, las prácticas de viaje constituyen procesos significantes de la construcción de cualidades asociadas a los espacios de vida de los sujetos de estudio. Se puede suponer una conexión entre los espacios productivos educativo/recreacional/laboral y las rutinas cotidianas de movilidad, puesto que el enlace espacial permite cohesionar ambas formas de comprensión de realidad, consintiendo un nuevo campo de análisis en torno a las implicancias de la morfología territorial urbana.

2. Desde la particularidad se distingue que: Mediante las prácticas espaciales, el ferrocarril configura los tiempos destinados a las actividades cotidianas de los usuarios. Se puede apreciar la movilidad para actividades de recreación esparcimiento, laborales y de funcionamiento vital (acercamiento con hospitales, servicio público, comercio, entre otros), a más tiempo destinado al desplazamiento disminuye el tiempo destinado a actividades reproductivas en espacios privados, lo cual reconfigura la relación social productiva/reproductiva.

<sup>28</sup> Simmel (2005) genera una comparación entre el hombre de pueblo y el de ciudad. Mientras que el de pueblo puede saludar a sus vecinos sin mayor problema, el hombre de ciudad no puede darse aquel lujo, terminaría colapsando. Además, aunque se conozca la fisonomía y oficio del resto de los urbanitas, coarta su ánimo por saludar.

## ESTRATEGIA METODOLÓGICA

Al constituirse como una investigación que entrelaza movilidad y espacios de vida, la mayor parte del trabajo de campo se realiza tanto en los viajes que realizan los usuarios del tren como en sus espacios de vida. En este sentido, resulta clave el enfoque cualitativo para analizar y explorar las prácticas sociales que se producen en las rutinas de desplazamiento entre Temuco-Victoria y viceversa. Como técnicas metodológicas destacan la entrevista en profundidad y la observación científica. La observación con rasgos etnográficos, según Achutti (1997), se emplea con la finalidad de abordar la cotidianidad de los sujetos, lo cual posibilita ahondar en las motivaciones que condicionan las experiencias de viaje sostenidas. En términos específicos se optará por utilizar las siguientes técnicas de investigación:

**Observación participante:** Se registran los hechos que acontecen en los tramos de viaje, y en las estaciones del ferrocarril. Considerando los elementos significativos para examinar críticamente los conceptos teóricos y para anclarlos en realidades concretas (Guber, 2001). Se generaran instancias de diálogo con algunos de los usuarios del ferrocarril con la finalidad de considerar sus experiencias cotidianas.

**Entrevistas en profundidad:** En momentos específicos del trabajo de campo se opta por entrevistar a informantes claves, quienes aportan conocimientos puntuales sobre algún tipo de información que contribuya a los objetivos de la investigación, para así acceder a la comprensión de los discursos desde un nivel signifiante y consciente (Morín, 1995), mediante el sentido y el conocimiento del fenómeno a investigar. Con la finalidad de analizar las experiencias cotidianas desde el espacio practicado (De Certeau, 2000) se profundizará en la relación espacio-lugar, la cual expresa relatos de prácticas cotidianas de usuarios y trabajadores del ferrocarril en sus respectivos espacios de vida.

**Sombreo:** Conocer las experiencias sociales que nacen en la ciudad desde un enfoque cualitativo resulta sumamente enriquecedor debido a la posibilidad de explorar respecto a cómo se articulan las moviidades de las personas. En tal sentido, la micro-etnografía permite profundizar en el relato, en la interconexión cultural y espacial. Una de las técnicas que permite observar las moviidades es el sombreo, que como bien dice su nombre transforma al investigador en la sombra del sujeto de estudio por tiempos de acompañamiento delimitados. Paola Jirón (2012) define el sombreo como una técnica cualitativa que se desarrolla en tiempo real, permitiendo un conocimiento detallado de las actividades que realizan los informantes. Junto con ello, cabe señalar que el ejercicio metodológico consiste en observar y seguir las actividades que se desarrollan, interviniendo lo mínimamente posible pero ahondando en todas las actividades que involucran a los sujetos de estudio: elección del lugar de viaje, acciones desarrolladas, percepciones, miradas, gestos, etc.

El concepto de sombreo refiere a la intención de conocer las experiencias cotidianas de personas que,

en este caso particular, acuden a medios de transporte público para realizar sus actividades cotidianas. Se trata de registrar hechos mediante diversas técnicas de investigación de corte cualitativo como fotografías y notas de campo, todo ello bajo una mirada etnográfica reducida, puesto que el seguimiento es en un periodo de tiempo delimitado y muy acotado, a diferencia de una etnografía con toda la disponibilidad temporal que requiere.

## BIBLIOGRAFÍA

- Achutti, L. (1997). *Fotoetnografía: umestudo de antropología visual sobre cotidiano, lixo e trabalho*. Porto Alegre: Palmarinca.
- Álvarez, L.; Silva, L. y Soto, M. (2009). "Dimensión espacial de la movilidad cotidiana universitaria: El caso del Gran Valparaíso". *Invi*, 65: 19-77.
- Allende, M. (2001). "La construcción de los ferrocarriles en Chile. 1850-1913". *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 5: 43-161.
- Ares, S. (2010). "Espacio de vida y movilidad territorial habitual en Chapadmalal, Buenos Aires, Argentina". *Cuadernos de Geografía*, 19: 27-40.
- Bourdieu, P. (1990). *El espacio social y la génesis de las clases*. México D.F.: Grijalbo.
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. México D.F.: Siglo Veintiuno.
- Cortés, J. (2010). *La ciudad cautiva. Control y vigilancia en el espacio urbano*. Madrid: Akal.
- Courgeau, D. (1988). *Méthodes de mesure de la mobilitéspatiale*. París: Instituto Nacional de Estudios.
- De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. México D.F.: Universidad Iberoamericana.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades Movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- Donoso, S. y Arias, O. (2013). "Desplazamiento cotidiano de estudiantes entre comunas de Chile: evidencia y recomendaciones de política para la nueva institucionalidad de la Educación Pública". *Eure*, 116: 39-73.
- Figueroa, A. (2012). *Análisis y conclusiones. Resultados preliminares CENSO 2012*. Santiago de Chile: Gerencia de estudios coordinación territorial.
- Guber, R. (2001). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- Gutiérrez, D. (2008). "Geografía, transporte y movilidad". *Espacios de Crítica y Producción*, 37: 100-107.
- Harvey, D. (2008). "El derecho a la ciudad". *New Left Review*, 55: 23-40.
- Jelin, E. (2000). *Pan y afectos. La transformación de las familias*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Jirón, P. (2012). "Transformándome en la 'sombra'". *Bifurcaciones*, 10.
- Jirón, P.; Lange, C. y Bertrand, M. (2010). "Exclusión y Desigualdad espacial. Retrato desde la movilidad cotidiana". *Invi*, 68: 15-57.
- Jirón, P. (2007). "Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile". *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 29: 173-197.
- Jouffe, Y.; Campos, F. (2009). "Movilidad para la emancipación o para el arraigo: interacción de las escalas en París y Santiago de Chile". *Urbano*, 19: 7-16.
- Kauffman, V. (2006). "Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains". En Bonnet, M. (eds.) *La villeauxlimites de la mobilité*, 223-233.
- Lash, S. y Urry, J. (1998). *Economía de signos y espacios. Sobre el capitalismo de la posorganización*. Buenos Aires: Amorroutu.
- Lazo, A. y Calderón R. (2014). "Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana. Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile". *Eure*, 121: 121-140.
- Le Breton, E. (2006). "Homo mobilis". En Bonnet, M. (eds.) *La villeauxlimites de la mobilité*, 23-31.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- Lefebvre, H. (1972). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Madrid: Alianza.
- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política*. Barcelona: Península.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lindón, A. (1997). "El trabajo y la vida cotidiana. Un enfoque desde los espacios de vida". *Economía y Sociedad*, 1: 177-197.
- Márquez, L. y Pradilla Cobos, E. (2007). Ciudad de México: el automóvil contra el transporte colectivo". *Investigación y Diseño*. 149-168.
- Marín, S. (1901). *Estudios de los ferrocarriles chilenos*. Santiago de Chile: Anales de la Universidad.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile. *Estado de la planificación urbana en Chile. Capítulo 10, Región de la Araucanía*. Consultado en: <http://www.observatoriourbano.cl/ipt/EstadoAvance.asp>
- Morín, E. (1995). *Sociología*. Madrid: Tecnos.
- Páramo, P. (2006). "La mujer en el espacio público a partir de su rol social". *Monográfico*, 5.
- Pradilla Cobos, E. (1984). *Contribución a la crítica de la "teoría urbana". Del "espacio" a la crisis urbana*. México D.F.: UAM.
- Riquelme, H. (2014a). "Empleo doméstico en Navarra. Reflexiones en torno a la percepción de mujeres sudamericanas inmigradas,

sobre su experiencia en el ámbito del cuidado". *Universum*, 29: 139-152.

- Riquelme, H. (2014b). "Formas ideológicas de reproducción cultural y artística en la sociedad contemporánea. Un planteamiento analítico desde el pensamiento de Raymond Williams". *Prácticas de Oficio*, 13.
- Rodríguez, J. (2008). "Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina". *Eure*, 103: 49-71.
- Rofman, A. (comp.) (2010). *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense Un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Segura, R. (2006). "Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico". *Cuadernos del IDES*, 9: 3-23.
- Segura, R. (2012). "Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata". *Quid*, 2: 106-132.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006), "The new Mobilities paradigm". *Environment & Planning*, 38: 207-226.
- Simmel, G. (2005). "La metrópolis y la vida mental". *Bifurcaciones*, Consultado en [http://www.bifurcaciones.cl/004/bifurcaciones\\_004\\_reserva.pdf](http://www.bifurcaciones.cl/004/bifurcaciones_004_reserva.pdf)
- Soja, E. (1996). *The thirdspace: journeys to L.A. and other real-and-imagined places*. Oxford: Blackwell.
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Susino, J. y Barrena, E. (2010). "Propuesta de delimitación de las áreas metropolitanas andaluzas como espacios de vida". *X Coloquio de geografía urbana*, Bilbao. 533-543.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Oxford: Polity Press.