



Universidad Nacional
de General Sarmiento

DOCTORADO EN CIENCIAS SOCIALES 2012-2017

Acreditación de la CONEAU (230/11)

Tesis para Obtener el grado de
Doctor en Ciencias Sociales

Título de la Tesis

Entre viajes y fierros
**Movilidad cotidiana y espacios de vida de usuarios del
ferrocarril de La Araucanía, Chile**

Estudiante: Hernán Riquelme Brevis

Director: Ramiro Segura

Septiembre de 2017

ENTRE VIAJES Y FIERROS
MOVILIDAD COTIDIANA Y ESPACIOS DE VIDA DE
USUARIOS DEL FERROCARRIL DE LA
ARAUCANÍA, CHILE

FORMULARIO "E" TESIS DE POSGRADO

Este formulario debe figurar con todos los datos completos a continuación de la portada del trabajo de Tesis. El ejemplar en papel que se entregue a la UByD debe estar firmado por las autoridades UNGS correspondientes.

Niveles de acceso al documento autorizados por el autor

El autor de la tesis puede elegir entre las siguientes posibilidades para autorizar a la UNGS a difundir el contenido de la tesis:

- a) Liberar el contenido de la tesis para acceso público.
- b) Liberar el contenido de la tesis solamente a la comunidad universitaria de la UNGS.
- c) Retener el contenido de la tesis por motivos de patentes, publicación y/o derechos de autor por un lapso de cinco años

- a. Título completo del trabajo de Tesis:

Entre viajes y fierros

Movilidad cotidiana y espacios de vida de usuarios del ferrocarril de La Araucanía, Chile

- b. Presentado por (Apellido/s y Nombres completos del autor):

Hernán Joaquín Riquelme Brevis

- c. E-mail del autor:

h.riquelmebrevis@gmail.com

- d. Estudiante del Posgrado (consignar el nombre completo del Posgrado):

Doctorado en Ciencias Sociales UNGS-IDES

- e. Institución o Instituciones que dictaron el Posgrado (consignar los nombres desarrollados y completos):
Universidad Nacional de General Sarmiento
Instituto de Desarrollo Económico y Social
- f. Para recibir el título de (consignar completo):
a) Grado académico que se obtiene: Doctor
b) Nombre del grado académico: Ciencias Sociales
- g. Fecha de la defensa: / /
 día mes año
- h. Director de la Tesis (Apellidos y Nombres):
Segura, Ramiro
- i. Tutor de la Tesis (Apellidos y Nombres): -----
- j. Colaboradores con el trabajo de Tesis: -----
- k. Descripción física del trabajo de Tesis (cantidad total de páginas, imágenes, planos, videos, archivos digitales, etc.):
-254 páginas.
-Vídeo de una duración de 7 minutos.
-17 mapas.
-28 fotografías en capítulos y 16 fotografías en anexo.
- l. Alcance geográfico y/o temporal de la Tesis:
Temuco, Victoria, Lautaro, Perquenco, Pillanlelún, P.U.A. y Quillén, Región de la Araucanía, Chile. El trabajo de campo y análisis contempló principalmente el periodo 2014-2016.

m. Temas tratados en la Tesis (palabras claves):

Movilidad cotidiana; espacios de vida; ferrocarril de La Araucanía; género, accesibilidad.

n. Resumen en español (hasta 1000 caracteres):

En la presente investigación se analizó la movilidad cotidiana de los usuarios del ferrocarril de La Araucanía, explorando los espacios de vida y cómo estos se sostienen a partir de movilidades interurbanas. La investigación permitió caracterizar diversos circuitos de movilidad que representan motivaciones asociadas a actividades laborales, educativas, recreacionales y del cuidado. Se optó por profundizar el análisis en dimensiones como vida cotidiana, accesibilidad y género. De la primera, se observaron las dinámicas de viaje, los espacios de frecuentación cotidiana y las prácticas de movilidad de los participantes de la investigación. De la segunda, cabe señalar que se identificaron barreras respecto al nivel de densidad, rutas y experiencias de desplazamiento de sujetos que se circunscriben a espacios de habitar con deficiente conectividad en relación a sus actividades cotidianas. De la tercera, cabe mencionar que se analizó las experiencias de viaje de mujeres en su condición de madres, trabajadoras y usuarias del ferrocarril, en relación a sus rutinas cotidianas superponiendo espacios productivos y reproductivos. En definitiva, la investigación transita por diversas dimensiones de análisis que confieren una radiografía actual de las prácticas de movilidad al sur de Chile.

o. Resumen en portugués (hasta 1000 caracteres):

Nesta pesquisa foi analisada a mobilidade diária de utilizadores da estrada de ferro analisados Araucanía, explorando espaços e como eles são suportados a partir mobilidades intermunicipais. A investigação mobilidade caracterizar vários circuitos representando motivações associados ao trabalho, educação, atividades recreativas e cuidado. Decidiu-se aprofundar a análise em dimensões da vida cotidiana, acessibilidade e gênero. Em primeiro lugar, foram observados os espaços de participação e práticas dos participantes da pesquisa de mobilidade diária. No lugar segundo, deve-se notar que as barreiras foram identificadas em relação ao nível de densidade, rotas e experiências de viagem de indivíduos que estão confinados a espaços que vivem com conectividade reduzida em relação às suas atividades diárias. Em terceiro lugar, deve se mencionar que as experiências de viagem de mulheres analisadas na qualidade de mães, trabalhadores e usuários de ferrocarril em relação às suas rotinas diárias sobrepondo espaços produtivos e reprodutivos. Em última análise, pesquisa passa por diferentes dimensões que podem ver hoje no sul do Chile.

p. Resumen en inglés (hasta 1000 caracteres):

The research analyzed the daily mobility of railway users in La Araucanía region by exploring the living spaces and how these are supported through interurban mobility. This study allowed the characterization of varied mobility circuits, which represent the motivations related to working, educational, recreational and social care activities. We chose to deepen the analysis through dimensions such as daily life, accessibility and gender. In the first dimension, we analyzed the travel dynamics, frequented spaces and mobility practices of the research's participants. In the second dimension, we identified barriers regarding the density level, routes and trip experiences of subjects whose living spaces showed poor connectivity regarding their daily life activities. Finally, in the third dimension, we analyzed the mobility experiences of women, including their role as mothers, workers and railway users in their daily lives overlapping productive and reproductive spaces. In summary, the research include varied analysis dimensions and act as current image of mobility practices in the south of Chile.

q. Aprobado por (Apellidos y Nombres del Jurado):

Firma y aclaración de la firma del Presidente del Jurado:

Firma del autor de la tesis:

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a Ramiro Segura, quien amablemente y de manera muy generosa guió la tesis. Por su valioso aporte, esta investigación finaliza tras una serie de aciertos y errores.

A los profesores y compañeros del programa de doctorado, por el conocimiento entregado, las conversaciones sostenidas y los buenos momentos vividos. Especialmente a Pedro Núñez, Elizabeth Jelin, Federico Lorenz y Elizabeth Hutchison.

A mi familia por estar siempre. A mi novia, Maira, por acompañarme ahora y espero que por mucho más.

A mis amigos de siempre, que desde distintos lugares han dado su apoyo.

A la gente del ferrocarril, por su inmensa colaboración.

A la Fundación Para la Superación de la Pobreza, en el marco del programa tesis país “Piensa un país sin pobreza”.

A la Unidad de Investigación, Innovación y Postgrado de la Universidad Arturo Prat, por el espacio entregado.

RESUMEN

Geográficamente, la tesis da cuenta de un proceso investigativo realizado en la Región de la Araucanía, Chile, en relación a las prácticas de movilidad cotidiana de usuarios del ferrocarril Victoria-Temuco. A partir de un enfoque sociológico, se ahondó en los espacios de vida de sujetos que habitan alguna de las ciudades por donde transita el ferrocarril, utilizándolo con el objetivo de realizar diversas acciones en los lugares de frecuentación diaria. Es por lo anterior que se profundizó respecto a qué actividades realizan, cómo se constituyen las rutinas cotidianas, qué medios de transporte utilizan para desplazarse, cuáles son los lugares que frecuentan cotidianamente y cuál es el rol del ferrocarril en las dinámicas económicas, culturales y sociales de La Araucanía.

Las personas, al vivir interconectadas y desarrollar múltiples actividades, experimentan de diversas maneras el viaje, lo cual conlleva a adentrarse en un espacio que ha cobrado cada vez mayor relevancia en las ciencias sociales durante las últimas décadas, discutiendo la relación sujeto/sociedad a partir de las experiencias de los viajeros. En tal sentido, la investigación profundizó en las prácticas de movilidad cotidiana, considerando diversos lugares al momento de analizar los espacios de vida de los usuarios del ferrocarril, lo cual dio por resultado una serie de análisis, representaciones, situaciones y rutinas realizadas por los usuarios del ferrocarril contactados durante el trabajo de campo.

Habitantes de ciudades y localidades tan disimiles respecto a variables sociodemográficas como Temuco, Lautaro o Quillén, por nombrar algunas, confluyen en la utilización del ferrocarril como medio de transporte que permite conectar diversos lugares y personas cotidianamente, provocando una sinergia entre los usuarios al momento de describir y percibir el ferrocarril, medio de transporte de utilización permanente, como también rupturas al momento de percibir y describir los espacios donde residen, y también los que frecuentan. Estas similitudes y diferencias serán tratadas en el transcurso de la tesis a través de un análisis de las subjetividades que afloraron en las conversaciones, observaciones, dibujos y fotografías que forman parte de los insumos metodológicos de la investigación.

En síntesis, la tesis exhibe un capítulo introductorio, un capítulo de descripción metodológica, cuatro capítulos analíticos y un capítulo presentado a modo de discusión final. Cada uno de los capítulos representa diversos momentos de la investigación.

ABSTRACT

Geographically, the thesis shows a research process conducted in the Araucanía region of Chile, regarding daily mobility practices of the railway users from Victoria to Temuco. Using a sociological approach, we deepen the study in the living spaces of the subjects living in cities near the railway route, who use the railway to carry out varied activities in frequented spaces. We researched the activities they did, how their daily routine are constituted, which means of transportations they used to travel and the role of the railway in the economic, cultural and social dimensions of La Araucanía.

Because people live interconnected and do lots of activities, they feel the trip in different ways, which makes them to go into a space that has taken bigger relevance in the social sciences during the last decades, discussing the person/society relationship from the experiences given by the travellers. In that sense, the research deepened into the practices of daily mobility, considering several places while analysing the life spaces of the railway users, which produced a kind of analysis, depictions, situations and routines performed by the railway users contacted during the fieldwork.

People from so dissimilar cities and locations regarding sociodemographic variables such as Temuco, Lautaro or Quillén, remarking some of them, come together while using the railway as a mean of transport capable to link several places and people in a quotidian way, creating a synergy between the users while describing and perceiving the railway, a permanent mean of transport, as well as breakdowns while perceiving and describing the spaces where they live as well as those they use to visit. These similarities and differences will be treated in the course of the thesis through a research about subjectivities that appeared during the interviews, observations, drawings and photographs which take part of the methodological research inputs.

In summary, the thesis has an introductory chapter, a methodological description chapter, four analytical chapters and a final discussion chapter. All of these chapters represent different stages of the research.

ABSTRACT

Diese Dissertation befasst sich mit einem geografischen Forschungsprojekt, das in der chilenischen Region Araukanien durchgeführt wurde und die täglichen Fortbewegungsgewohnheiten der Nutzer*innen der Eisenbahnlinie Victoria-Temuco analysierte. Mit einem soziologischen Fokus wurden die Lebensbereiche der Personen betrachtet, die in einer der Städte leben, durch die die Eisenbahnlinie führt, und die diese nutzen, um täglich an bestimmte Orte zu fahren und verschiedene Dinge zu erledigen. Aus diesem Grunde hat sich ein Interesse an ihren Aktivitäten und täglichen Routinen, den Transportmitteln, die sie zur Fortbewegung nutzen, den Orten, die sie täglich frequentieren, und an der Rolle entwickelt, die die Eisenbahn bei den wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Dynamiken in Araukanien spielt.

Die Personen, die miteinander verbunden leben und viele Aktivitäten entwickeln, erleben die Fahrt auf unterschiedliche Weise, was zu Studien in einem Bereich führt, der während der letzten Jahrzehnte in den Sozialwissenschaften immer mehr Bedeutung gewonnen hat und ausgehend von den Erfahrungen der Reisenden die Beziehung Subjekt – Gesellschaft diskutiert. Die Forschung hat sich daher auf die Praxis täglicher Mobilität konzentriert und berücksichtigt mehrere Orte bei der Analyse der Lebensräume der Eisenbahnnutzer*innen. Dies hatte eine Reihe von Analysen, Repräsentationen, Situationen und Routinen der im Zuge der Feldforschung kontaktierten Eisenbahnnutzer*innen zur Folge.

Bewohner*innen aus Städten und Kreisen, die auf Grund von soziodemografischen Variablen so unterschiedlich sind wie beispielsweise Temuco, Lautaro oder Quillén, um nur ein paar zu nennen, wachsen durch die Nutzung der Eisenbahn als Transportmittel näher zusammen, es können also auf täglicher Basis verschiedene Orte und Menschen miteinander verbunden werden. Dies schafft eine Synergie zwischen den Nutzer*innen bei der Beschreibung und Wahrnehmung der Eisenbahn als permanentes Transportmittel sowie auch Differenzen bei der Beschreibung und Wahrnehmung der Lebensräume und Orte, die sie häufig besuchen. Im Verlauf der Dissertation werden diese Ähnlichkeiten und Unterschiede durch eine Analyse der in den Befragungen, Beobachtungen, Zeichnungen und Fotos zu findenden Subjektivität behandelt, welche Teil der grundlegenden Methoden der Forschung sind.

Diese Arbeit enthält ein einleitendes Kapitel, ein Kapitel zur methodischen Beschreibung, vier analytische Kapitel und ein Kapitel, das als Schlussdiskussion präsentiert wird. Jedes Kapitel ist unterschiedlichen Phasen der Forschung gewidmet.

ÍNDICE

Agradecimientos.....	7
Resumen.....	8
Índice.....	11

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN GENERAL

Presentación del tema.....	17
¿Por qué estudiar la movilidad de los usuarios del ferrocarril de La Araucanía?	22
La relación investigador-objeto.....	23
La movilidad en la sociedad actual.....	24
La pregunta por la movilidad.....	27
Movilidad cotidiana y espacios de vida: una relación basada en la cotidianidad.....	29
Descripción sociodemográfica de La Araucanía.....	31
La actualidad del ferrocarril en La Araucanía: territorio, concesión y funcionamiento.....	35
Breve preámbulo: convirtiéndome en usuario 2013-2016.....	37
Estructura de la tesis: ¿qué se leerá?	41

CAPÍTULO II

EL ESTUDIO DE LA MOVILIDAD COTIDIANA: ESTRATEGIA METODOLÓGICA Y ORGANIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS

Introducción.....	45
Transparentando el enfoque.....	46
Modelo analítico de movilidades	47
Pre-durante-pos viajes.....	48
Quiénes son y por dónde se mueven.....	50
Categorías y esquema de análisis.....	55
Técnicas de investigación.....	56
Criterios y características de los participantes.....	59

CAPÍTULO III

EL FERROCARRIL DE LA ARAUCANÍA: TRANSFORMACIONES SOCIALES Y DINÁMICAS DE VIAJE

Introducción.....	63
El ferrocarril en Chile: entre lo público y lo privado.....	65
La actualidad de las estaciones del ferrocarril de La Araucanía.....	71
Pasajeros y transporte.....	74
Dinámicas de viaje: registrando la experiencia como usuario.....	78
¿Qué hacer cuando se viaja? Experiencias de viaje y emociones por La Araucanía.....	92
Momentos I.....	100
Síntesis.....	101

CAPÍTULO IV

REPRESENTAR Y SITUAR: PENSAR LA MOVILIDAD EN LA ARAUCANÍA DESDE LOS MAPAS

Introducción.....	103
Imagen y subjetividad en la ciudad.....	104
Cómo analizar las imágenes.....	105
Pensar, dibujar, proyectar y narrar.....	107
Cuando pienso qué tengo que dibujar.....	107
Vivir lejos pesa en distancia y dinero.....	109
Estoy bien lejos de todo, medio atrapado.....	111
Cuando me bajo del tren el viaje todavía no termina.....	113
El tren me deja ahí mismo en el pueblo, y los buses me dejan en la carretera.....	115
Escucho el sonido del tren todos los días.....	116
Me puedo ir en tren pero en la mañana tengo que estar en un paradero de micro.....	119
Movilidades y espacios de vida.....	121
Momentos II.....	123
Síntesis.....	124

CAPÍTULO V

ENTRELAZANDO LA ARAUCANÍA: EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD INTERURBANA

Introducción.....	126
Por dónde y para qué viajan.....	128

Accesibilidad y movilidad.....	131
Casos estudiados: acceso y participación.....	134
María Eugenia.....	135
Oscar.....	140
Cristóbal.....	143
Marvin.....	146
Allison.....	149
Cuando el trabajo está afuera.....	153
Barreras de accesibilidad y estrategias de movilidad: el caso de los estudiantes.....	155
Momentos III.....	164
Síntesis.....	165

CAPÍTULO VI

MOVILIDAD COTIDIANA: ENTRE LA PRODUCCIÓN Y REPRODUCCIÓN SOCIAL

Introducción.....	168
Movilidad y género en lo productivo y reproductivo.....	169
La movilidad reducida en la generación de cotidianidad.....	176
Casos estudiados: experiencias de movilidad de mujeres en La Araucanía.....	178
Margarita.....	180
Elisa.....	187
Angélica.....	191
Elda.....	198
Viajar, trabajar, organizar y cuidar.....	202
Estrategias de movilidad desde una perspectiva de género.....	206
Masculinidades y feminidades en los viajeros.....	208
Momentos IV.....	213
Síntesis.....	214

CONCLUSIONES

La movilidad cotidiana en La Araucanía: transporte y territorio.....	216
Accesibilidad en La Araucanía.....	220
La movilidad en las relaciones de género.....	222
Cerrando una investigación.....	225

BIBLIOGRAFÍA.....	228
--------------------------	------------

ANEXO

Sujetos entrevistados.....	242
Producción de datos.....	243
Fotografías.....	246

*“El silbato del conductor
Es un guijarro
Cayendo al pozo gris de la tarde.
El tren parte con resoplidos
De boxeador fatigado.
El tren parte en dos al pueblo
Como cuchillo que rebana pan caliente.
Los vagabundos quedan mirando
A los nidos andrajosos
Que juegan entre castillos de madera.
De las chozas dispersas a lo largo de la vía
Salen mujeres a recoger carboncillo entre los rieles,
Otras reúnen la parchada ropa
Crucificada en los alambres
Tendidos en los patios llenos de humo,
Y algunas inmóviles y serias como grandes sandías
Recogen en los umbrales el lerdo sol de fines de otoño,
Ese sol que apenas puede escurrirse entre los álamos”*
Jorge Teillier

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN GENERAL

Presentación del tema

La presente investigación analiza la relación entre movilidad cotidiana y espacios de vida de usuarios del ferrocarril de La Araucanía a través de un enfoque sociológico. El trabajo sintetiza información teórica y práctica recopilada principalmente durante el periodo 2013-2016, tiempo en el que se profundizó y se analizó la vida cotidiana de los usuarios del ferrocarril. En tal sentido, dimensiones como historia ferroviaria, espacios de vida, género y accesibilidad constituyen pilares fundamentales de la presente tesis, cuya pregunta que guía la investigación es: ¿cuál es 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?

De esta manera, la pregunta planteada, si bien amplía el espacio analítico al considerar el impacto de la movilidad en las dinámicas de la Región, permite situar el proceso de investigación en un profundo segmento de sujetos que habitan la Región para los cuales la movilidad tiene diversas motivaciones, engloba múltiples experiencias e impacta diferencialmente en su vida cotidiana. Se espera dar cuenta de la interrogante planteada en el transcurso de las siguientes páginas.

Habitar la ciudad involucra diversas prácticas cotidianas. Trabajar, estudiar, ocuparse de las actividades domésticas, asistir a actividades recreativas y desplazarse a diversos lugares, constituyen algunas de las tantas acciones que suelen ser replicadas cotidianamente por cientos de miles de personas.

Diversas disciplinas de las ciencias humanas y sociales se han ocupado durante las últimas décadas de problematizar las experiencias de las personas en la ciudad (Sheller & Urry, 2006; Segura, 2006; Creswell & Merriman, 2011; Gutiérrez; 2012). En esta tarea científica asoman

múltiples realidades sociales que emanan como reflejos de la sociedad actual, caracterizada por la globalización, el desarrollo tecnológico y la permanente innovación.

El caso chileno encuentra profundos matices entre las dinámicas urbanas observadas en la Región Metropolitana (RM) y el resto del país. Cabe señalar que el estudio de la movilidad cotidiana en la RM ha sido abordado e incorporado en la agenda investigativa durante los últimos años con mayor profundidad¹. En tal sentido, investigaciones que entregan una visión a partir de las experiencias de género, clase social, accesibilidad y vida cotidiana, otorgan acuciosas y exhaustivas radiografías de Santiago como una de las tantas metrópolis latinoamericanas (Jirón, 2007, 2010; Rodríguez, 2008; Jouffe, 2009; Lazo, 2014; Imilan, Jirón & Iturra, 2015; Figueroa y Waintrub, 2015; Demoraes, Contreras y Pirón, 2016). Los ajustes en torno al transporte público realizados en el último tiempo, la proliferación de barrios periféricos y la utilización de diversos medios de transporte, reflejan las experiencias de vida de los santiaguinos y la ardua tarea que queda por delante para mejorar la calidad de vida de las personas y su relación con la ciudad.

Para el caso de las regiones, los aportes en torno a las ciudades de escala intermedia (Micheletti y Letelier 2015), movilidad y género en el sur (Lazo, 2017) y la migración y movilidad fronteriza en el norte (Tapia, 2015), permiten avanzar en la discusión respecto a los tipos de articulación existente entre ciudades medianas y pequeñas. En la gran ciudad, las experiencias de movilidad suelen ser experimentadas con mayor intensidad respecto a la generación de desigualdades sociales, puesto que resultan más significativos los casos que representan viajes precarios. Ello no niega que en el resto del territorio nacional se experimente precariedad, sin embargo, la diferencia está en la escala y la relación entre el sujeto y el tiempo-espacio.

La Región de la Araucanía, ubicada a poco más de 700 kilómetros al sur de Santiago de Chile, alberga 32 comunas en su territorio, tornándose ejemplo de articulación de movilidad entre ciudades pequeñas y medianas. Para los efectos de la presente investigación, explorar las dinámicas de movilidad representa un desafío para aportar en la descentralización investigativa a partir del estudio de la movilidad cotidiana que experimentan usuarios de un

¹ Como intento de igualación, ver Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana, en: <http://mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2015/01/Terminos-de-Referencia-.pdf>

medio de transporte específico: el ferrocarril de La Araucanía, cuya ruta cotidiana involucra a ciudades como Victoria, Lautaro, Perquenco y Temuco, y localidades como Pillanlelbún, P.U.A.² y Quillén³.

Aunque el objetivo de la presente investigación no es comparar la movilidad cotidiana entre habitantes de territorios metropolitanos y no metropolitanos, vale destacar y adelantar que el presente estudio constituye un esfuerzo por develar aquellas otras realidades sociales que se gestan en el país, realidades que contienen experiencias de vida y problemáticas sociales particulares y necesarias de estudiar. En tal sentido, el objetivo general que persigue la presente 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.

Las vías utilizadas para la realización del objetivo general de la investigación, consistieron en realizar permanentes registros de los espacios laborales, educativos y recreativos a través de la configuración temporal exhibida en las dinámicas de viaje mediante el ferrocarril de La Araucanía. En consecuencia, el ferrocarril se tornó un objeto sustancial que aglutinó a diversos sujetos en un tiempo y espacio específico, que a su vez permitió conectar otros lugares y personas.

Asimismo, otro camino que se abrió en la investigación se relacionó con realizar una caracterización de las experiencias de viaje de los usuarios del ferrocarril de La Araucanía en sus rutinas cotidianas, lo cual permitió profundizar en diversos niveles de interacción social que dan cuenta de la construcción de la rutina de sujetos que constantemente utilizan el ferrocarril como un medio de transporte de entrada y salida entre diversos lugares. Finalmente, otra estrategia apuntó a explorar las rutinas de viaje de los usuarios del ferrocarril desde el lugar de residencia y los lugares de frecuentación cotidiana (laboral, educativo, recreacional y doméstico), así como el circuito de desplazamiento cotidiano que realizan por La Araucanía.

Adentrarse en la problemática involucró diversos niveles de profundidad teórica y de trabajo de campo, por lo cual, conocer el funcionamiento del ferrocarril a partir de la ruta, horarios,

² O Púa.

³ O Quillen.

trabajadores ferroviarios y usuarios frecuentes, fue parte fundamental del trabajo de campo. Se priorizó conocer las experiencias de viaje de los usuarios desde una perspectiva cualitativa, debido a que las prácticas de movilidad refieren significados de la vida moderna a través del tiempo-espacio de viaje.

El tiempo de duración del trabajo de campo, donde se utilizaron diversas técnicas de investigación como la entrevista en profundidad, sombros⁴ (Jirón, 2012), notas de campo y fotografías, se dividió en dos etapas. La primera, durante los meses de enero y febrero de 2014, tiempo en el que se viajó en ferrocarril con el objetivo de registrar las interacciones sociales al interior de los vagones mediante la observación no participante. En esta primera etapa surgieron los primeros informantes clave, el primer acercamiento con la ruta y los primeros registros analíticos. La segunda etapa comprendió el periodo agosto 2015-febrero 2016, ciclo en el que se aplicaron las técnicas cualitativas anteriormente señaladas y se estableció el grupo de participantes que constituyó la fase práctica de la investigación.

Antes de continuar con la presentación general de la investigación, resulta necesario detenerse un momento con la finalidad de explicar la relación existente entre las prácticas de movilidad y los espacios de vida a escala regional no metropolitana, pues es el eje que atraviesa la presente investigación.

Como punto de partida, resulta necesario 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 pueblo mapuche y el Estado chileno, ha estado atravesada por gruesos conflictos territoriales, económicos y culturales (Pinto, 2012; Bengoa, 1996), los cuales han generado diversas problemáticas políticas muy presentes hasta los días actuales. En consecuencia, no resulta suspicaz considerar que la intromisión del ferrocarril en La Araucanía fue planteada por las autoridades gubernamentales a fines del siglo XIX 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.

⁴ Técnica de investigación cualitativa con rasgos etnográficos. En las próximas páginas (específicamente en el capítulo II) se describirá en detalle.

Por otro lado, la consolidación del ferrocarril en La Araucanía durante el siglo XX permitió que se fortalecieran y expandieran ciudades como Victoria, Temuco, Lautaro, Renaico, Angol o 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 levantó durante 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 Región, en algunas ocasiones, transgreden las pautas clásicas de desplazamiento ciudadano, puesto que incorporan largas movilidades pedestres⁵ y la carreta con empuje de animales, lo cual trae consigo un arraigo cultural específico -muchas veces catalogado como “provinciano”⁶- propio del sur de Chile.⁷ Para algunos autores, el paisaje de La Araucanía tiende a transformarse desde la interculturalidad producto de la no incorporación de experiencias cotidianas que invisibilizan las pautas particulares de interacción mapuche (Salazar, Fonck e Irrázaval, 2017; Huiliñir, 2015), y en ello el ferrocarril como instrumento de progreso occidental ocupó un papel fundamental, generando que las rutas de movilidad 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.

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 actividad cotidiana y fundamental para desarrollar diversas actividades.

⁵ Desplazamientos de comunidades mapuche cordilleranas, donde no existen caminos asfaltados y medios de transporte que permitan moverse cómodamente de un lugar a otro.

⁶ Como secuela de la ruralidad.

⁷ Aunque no es temática central de la tesis presentar movilidades mapuche, resulta necesario mencionarlo como dato relevante.

Para los de afuera (pequeñas ciudades y localidades) y los de adentro (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 de los viajeros del ferrocarril constituye un esfuerzo por reunir diversas experiencias de viaje de habitantes que construyen identidad, paisaje cultural, territorialidad y vida urbana en un territorio históricamente heterogéneo, donde lo urbano y lo rural se acopla y distancia permanentemente.

¿Por qué estudiar la movilidad de los usuarios del ferrocarril de La Araucanía?

La justificación para realizar la presente investigación encuentra asidero a partir de dos factores fundamentales. El primero, expuesto mediante la importancia de la movilidad como práctica desarrollada por todos los sujetos 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 de un análisis particular, atendiendo a fenómenos sociales que devienen de las características propias de la sociedad chilena neoliberal y 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 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 no metropolitana en los espacios de vida desde el ferrocarril de La Araucanía, como un medio de transporte fundamental para la interconexión de los habitantes de algunas comunas de la Región, más aún, debido a la alta vacancia que presenta en lo referente a los estudios de movilidad en la Región.

La relación investigador-objeto

La investigación que se presenta nace, principalmente, por el interés personal de estudiar fenómenos sociales de raíz urbana. Dicho interés surge en los estudios de Licenciatura en Sociología cursados en la Universidad de la Frontera (2006-2010) y una estancia de pregrado en la Escuela de Sociología en la Universidad de Valparaíso (2007)⁸.

Una vez obtenido el grado de sociólogo decidí perfeccionar mis estudios de licenciatura, para ello emigré a España el año 2011. Radicado en la ciudad de Pamplona cursé los estudios de Máster en Dinámicas de Cambio en las Sociedades Modernas Avanzadas, impartido por la Universidad Pública de Navarra (UPNA). En el año 2012 realicé el trabajo final de máster bajo la supervisión del académico Jesús Oliva Serrano. Como tónica, el estudio de la urbanidad, la movilidad y el territorio pasaron a transformarse en líneas fundamentales de mi incipiente formación de investigador⁹.

Posteriormente, en el invierno del año 2012, estaba cursando el Programa de Doctorado en Ciencias Sociales impartido por la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS) y el Instituto de Desarrollo económico y Social (IDES) en la ciudad de Buenos Aires, Argentina. Tras poco más de un año intensivo de cursada de asignaturas, en los cuales conocí valiosas personas en su calidad de académicos y compañeros de estudios, a finales del año 2013 me contacté con el Doctor Ramiro Segura, quien me entregó excelentes herramientas para afrontar el complejo y arduo trabajo de la tesis doctoral. Ramiro, asumió el compromiso de acompañarme en esta labor.

⁸ Corría el año 2010 y realicé mi investigación para optar al grado de Sociólogo en la Feria Pinto de la ciudad de Temuco, titulada “Espacio, conflicto y poder en la Feria Pinto, Temuco. La situación de feriantes formales e informales de los bandejones 1-2 y su periferia”, con la coautoría de Felipe Santelice, y bajo la dirección del académico Jaime Garrido. Dicha investigación analizaba relaciones sociales de los feriantes y la administración desde el ordenamiento territorial y las lógicas de interacción social desde una perspectiva sociológica, de ésta surgió como insumo el artículo titulado “Sobre el derecho a trabajar de los feriantes en la sociedad de libre mercado. Distribución espacial y poder político en la Feria Pinto, Chile” publicado en la revista Áskesis de la Universidad de San Carlos-Brasil

⁹ El trabajo final de máster llevó por título “La importancia de las relaciones sociales en la configuración espacial de la Plaza del Castillo. Pamplona, Navarra”, trabajo financiado por el Gobierno de Navarra que me permitió obtener el grado de Máster, de esta investigación nace el artículo titulado “La construcción de ciudadanía en espacios públicos. Apuntes sobre el 15-M y la cotidianidad pamplonesa”, publicado por la revista Paakat de la Universidad de Guadalajara-México.

En resumidas cuentas, es así como nace, desde un abreviado enfoque biográfico-académico, la presente tesis de investigación, la cual se convierte en un aporte para el estudio de la movilidad cotidiana en el sur de Chile. Investigación que comienza a forjarse tras una serie de aciertos y errores que finalmente dan sus frutos.

La movilidad en la sociedad actual

“Concebir la movilidad en el espacio
Pero ser incapaz de concebirla en el tiempo es, finalmente,
La característica que define el pensamiento contemporáneo,
Atrapado en una aceleración que lo sorprende y lo paraliza”
(Marc Augé)

Las ciencias sociales desde hace algunas décadas comienzan a problematizar en torno a la movilidad como una dimensión que permite explorar nuevas realidades sociales (Sheller & Urry, 2006), entre las cuales destacan: generación de desigualdad social, exclusión urbana, segregación residencial, gentrificación, diferencias de género, barreras de accesibilidad, precariedad en los viajes, planificación urbana, entre otras que permiten diagnosticar el tipo de sociedad actual, no obstante, la propuesta teórica escapa de aspectos netamente urbanos, logrando presentar una perspectiva inversa a la idea de la sociedad sedentaria (Heidegger, 2002).

Para Sheller y Urry (2006), el movimiento de los sujetos constituye una práctica que trasciende el viaje de un lugar hacia otro, tornándose una práctica social que incluye dimensiones económicas, políticas, tecnológicas y culturales. La movilidad, comprendida en el espacio y tiempo, conlleva a pensar tanto los medios y elementos que conforman los circuitos de desplazamiento como la infraestructura de la movilidad, donde el transporte, carreteras y rutas modelan y erosionan las experiencias de viaje. El dispositivo móvil¹⁰ cobra relevancia en la medida que las experiencias de viaje constituyen narraciones de la sociedad

¹⁰ Se entiende por dispositivos móviles a los medios de transporte que son utilizados por los sujetos para viajar, a su vez, el dispositivo móvil permite conocer las experiencias de viaje de los sujetos. Muñoz (2013a), utiliza una terminología similar para referirse al transantiago (sistema de transporte público de la ciudad de Santiago).

habitada. Sin embargo, la movilidad es resultado de una acción inherente de sobrevivencia en la ciudad, por ende, de tiempos remotos¹¹.

Asimismo, para algunos autores la movilidad es el *nuevo paradigma de la sociedad contemporánea* debido a las transformaciones que han experimentado las formas de transitar por la ciudad, las cuales se han visto influenciadas por la tecnología, cuyo papel es acortar distancias mediante la movilidad virtual; profundizar en las narrativas en torno a la movilidad; explorar escenarios urbanos de desplazamientos en toda la sociedad (Urry, 2002), como también problemáticas medioambientales y sociales que obligan a dar el salto de la tecnología como promotora de movilidad a la creación de vínculos y oportunidades, donde prima la experiencia de viaje por sobre el origen-destino (Pérez, 2014).

John Urry aporta considerablemente respecto a introducir en la teoría social reflexiones en torno al tiempo y espacio. El sociólogo británico propone pensar la sociedad en clave *flujos, redes y fluidos*, distanciándose de una perspectiva estructuralista al momento de pensar la sociedad (Urry, 2002). El paradigma de las movilidades y movimientos, pone en juego las diversas formas por la cuales la sociedad ha transitado hacia la movilidad. Migraciones, medios de transporte, diásporas, movilidades virtuales, dispositivos digitales, entre otras formas de movilidad, han permitido pasar de una sociedad estática a una sociedad anclada en el paradigma de la movilidad.

En términos históricos, para Cresswell y Merriman (2011) los estudios de la movilidad han sido mayormente conceptualizados en la década de los sesenta por disciplinas como la geografía con un enfoque anclado en los procesos migratorios y de transporte.¹² Para otros investigadores, la movilidad fue un área fuertemente indagada por la sociología urbana y geografía en la década de los setenta, prestando especial atención a la emergencia de la desigualdad socio-territorial (Gutiérrez, 2012). Un tercer periodo es identificado desde finales de los noventa y principios de los dos mil, tiempo en el que la movilidad cobra relevancia desde las problemáticas del transporte (Blanco, Bosoer y Apaloaza, 2014). En

¹¹ La sociología urbana europea ya comenzaba a pensar la temática a comienzos del siglo XX. En los estudios de Simmel (2005), se encuentran reflexiones en torno a los estímulos que deben enfrentar los sujetos en la ciudad.

¹² En la actualidad cobran relevancia diversos estudios geográficos que se caracterizan por incluir perspectivas de género, turismo o transporte.

consecuencia de los momentos históricos señalados, la consolidación del estudio de la movilidad en las ciencias sociales llega en la década de los noventa, principalmente a partir de postulados teóricos provenientes de Europa y Norteamérica.

No obstante lo anterior, antes de la década de los sesenta se pueden apreciar esfuerzos por estudiar la movilidad. En los trabajos de Simmel (2005) se identifica la observación del comportamiento de los urbanitas y su relación con el espacio urbano como indicador incipiente de la movilidad cotidiana.

Las transformaciones sociales experimentadas durante las últimas décadas en lo que respecta a la movilidad, transporte, migración y desplazamiento, contribuyen en la generación de diversas perspectivas para pensar los espacios de vida de los sujetos. En tal sentido, las distinciones y precisiones conceptuales permiten diferenciar y unificar unas dimensiones de otras y, a su vez, cómo refieren la generación de rutas y nexos entre diversos lugares. Aunque movilidad y transporte convergen en el desplazamiento como objeto de estudio (Gutiérrez, 2012), las experiencias de viaje, como matriz constitutiva de la movilidad, se tornan fundamentales al momento de analizar la vida moderna.

Si hace un par de décadas las ingenierías controlaban los estudios de movilidad, el giro en torno a las experiencias de viaje permitió que las ciencias sociales comenzaran a abordar y profundizar la temática (Sheller & Urry, 2006). La movilidad comienza a ocupar un prominente lugar al interior de las ciencias sociales, lo cual ha permitido explorar tanto la planificación de las ciudades como las experiencias únicas y diferenciadas de los sujetos que desarrollan diversas prácticas de movilidad.

El denominado giro de las ciencias sociales hacia los estudios de movilidad, ha propiciado un incipiente enriquecimiento en la forma de analizar el espacio como producto social donde se desarrollan diversas interacciones sociales. En este aspecto, Jirón, Lange y Bertrand (2010), sostienen:

“Durante la última década, distintos autores han hecho referencia a la importancia que el ‘giro de movilidad’ ha tenido para la investigación urbana en las ciencias sociales y para una re-conceptualización de los temas y materias de decisión del urbanismo. Dicha perspectiva dice relación con los inevitables impactos que los distintos tipos de movilidad, incluyendo la migración, el turismo, la movilidad residencial o la

movilidad cotidiana urbana, tienen en la organización social y espacial de la vida cotidiana contemporánea. La movilidad puede ser vista como un emblema de los tiempos actuales, y pese a que históricamente nuestras sociedades han sido caracterizadas por un progresivo aumento en la movilidad en los distintos ámbitos de la vida cotidiana, sus múltiples formas, velocidad y variedad observadas en la actualidad no tienen precedente” (Jirón et al., 2010: 22-23).

La vida cotidiana en la sociedad actual obliga a pensar la influencia que tienen los diversos tipos de movilidad en la configuración de los espacios de vida, como también el papel que juega en la producción científica, planteando un reordenamiento teórico- metodológico para comprender la movilidad desde las personas (Sheller y Urry, 2006). Al mismo tiempo, considerar las diversas dimensiones analíticas de la movilidad conllevará a problematizar en torno a las pautas de socialización, en la cual la relación entre movilidad e inmovilidad permite comprender estructuras sólidas desde el habitar y su relación con el entorno (Lazo y Calderón, 2014).

La pregunta por la movilidad

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. Para esto es necesario remitirse a la definición de Le Breton (2006), que profundiza en torno la movilidad espacial y sus distintos tipos: estratégica, habitual e incorporada. De la estratégica, es necesario señalar que refiere a la localización y el apego con un territorio, generando que el desarrollo de las actividades cotidianas encuentra directa relación con la ubicación en el territorio. La habitual se define como el tipo de movilidad que se desarrolla para satisfacer necesidades cotidianas. Finalmente, la movilidad incorporada encuentra relación con la potencialidad cultural y técnica de los sujetos para realizar las movildades que se necesiten.

Dentro de la tipología de Le Breton, resulta fundamental la movilidad habitual, la cual refiere el campo de análisis de factores que inciden en la consecución de tareas cotidianas que están relacionadas con la exploración de la rutina de acciones que involucran diversos espacios

(educativo, comercial, recreacional, laboral, etc.), los cuales se interconectan con otros diariamente a través de una relación que obliga a prestar atención a los tiempos y espacios frecuentados de manera habitual. De esta forma, una rutina de desplazamiento diaria generalmente se compone por más de una práctica de movilidad, lo cual predispone la racionalización y planificación temporal de los sujetos para concatenar unos espacios con otros.

Los espacios de vida son constituidos por actividades laborales, educativas, religiosas, recreativas, entre otras, existiendo una gran cantidad de ocupaciones estructuradas y estructurantes de los comportamientos individuales que permiten constituir elementos articuladores desde la movilidad cotidiana en la percepción del espacio vital particular¹³ hacia el mundo (Susino, 2010). A su vez, los espacios de vida como movimientos cotidianos y diferenciados de cada sujeto en espacios previamente delimitados que son utilizados para realizar actividades de múltiple índole, permiten conocer permanencia, tránsito y diversas acciones que desarrolla el sujeto en su interrelación social (Lindón, 2002; Ares, 2010; Pinassi, 2015).

Dicho lo anterior, se puede argumentar que la relación entre movilidad cotidiana y espacios de vida se torna sustancial respecto a las diversas experiencias de viaje que se desarrollan en la sociedad. La movilidad cotidiana, definida también 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) que posibilita interconexión y deja entrever diversas actividades desarrolladas por los sujetos de manera habitual. En tal sentido, existen múltiples formas de movilidad que permiten aproximar variados campos analíticos. Los lugares de frecuentación de los sujetos en la vida cotidiana, forman parte de los espacios de vida, considerando movimientos, tiempos y actividades realizadas. Dentro de las principales actividades que se realizan en un día cotidiano, los desplazamientos desde el lugar de residencia hacia otros lugares constituyen los ejes articuladores de los espacios de frecuentación.

¹³ El territorio juega un papel fundamental en la relación movilidad cotidiana-espacios de vida.

A partir de las particularidades de Latinoamérica, lo cual permite poner en relevancia la perspectiva de movilidad en relación a la presente investigación, Gutiérrez sostiene que debe existir: “una visión subjetiva del desplazamiento pero no individual” (2012: 55), que incumbe prácticas de desplazamiento territorial en el cual convergen: movilidad cotidiana (residencial y profesional), prácticas de desplazamiento de personas y sus bienes, y prácticas de desplazamiento de personas físicas o jurídicas (Gutiérrez, 2012). En una línea similar, Jirón et al. (2010) define la movilidad cotidiana como una acción social con alto significado en lo que respecta a las prácticas de desplazamiento y conexión de diversos lugares, logrando así una transformación, apropiación y generación de lugares móviles. De esta forma, para Jirón el enfoque de la movilidad permite referirse a los significados que generan las movilidades desde las consecuencias sociales, culturales y económicas, logrando “entender la relación entre sociedad y tiempo-espacio ya que la movilidad es un elemento dominante y constitutivo del vivir contemporáneo y del espacio urbano” (Jirón, 2015:49).

Considerar las perspectivas de Gutiérrez (2012) y Jirón (2015), permite aterrizar y anclar el enfoque de la movilidad desde los significados, experiencias y acciones de los sujetos. En tal sentido, las subjetividades de la movilidad cobran relevancia en la exploración de los espacios de vida de las personas, y cómo estos develan circuitos de desplazamientos en lugares y espacios de frecuentación.

Movilidad cotidiana y espacios de vida: una relación basada en la cotidianidad

Movilidad cotidiana y espacios de vida, como dos conceptos que son tratados de manera indisoluble en la presente investigación producto de la relación que sostienen en la vida moderna, convergen en la ciudad contemporánea y constituyen objetos de estudio que permiten desenmarañar el espacio-tiempo y las prácticas posibilitadoras 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, existiendo una construcción desigual de los servicios

ofertados en el territorio y, a su vez, se establecen diversos niveles al momento de referirse a las interacciones y paisajes que obligan la movilidad de los sujetos.

Desde la sociología urbana clásica, 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:

“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 tonalidad expresiva del ser humano, en el cual sus sentimientos y acciones conducen a la interacción para generar lógicas comunes (Lefebvre, 1970). 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 (Lefebvre, 2013). No obstante, atender a las particularidades en la construcción de la vida social de cada sujeto adentrará en diversas historias de vida, significantes de subjetividad.

Descripción sociodemográfica de La Araucanía

La Araucanía se divide en dos Provincias: por un lado, la Provincia de Malleco, cuya capital es la ciudad de Angol; por otro lado, la Provincia de Cautín, cuya capital es Temuco, que a su vez es la capital regional. En total la Región está conformada por 32 comunas, de las cuales algunas incluyen pequeñas localidades que por factores de planificación urbana no son consideradas comunas¹⁴.

En términos socioeconómicos, la Región presenta una tasa media de pobreza por ingresos de 23,6 % (Casen, 2015), lo que se traduce en que se ubique en la primera posición a nivel nacional. A su vez, La Araucanía presenta uno de los ingresos más bajos del país con \$348.039¹⁵ en promedio (Encuesta Suplementaria de Ingresos, 2014).

La población de la Región de la Araucanía alcanza la cantidad de 869.535 habitantes (CENSO, 2002), cifra que representa un 5,8% del total del país. El año 2002, los hombres representaban un 49,6% del total de la población, mientras que las mujeres alcanzaban un 50,4%. En relación a las áreas urbana y rural, cabe destacar que el área urbana comprende un 68% de la población, mientras que el área rural abarca un 32% de la población total.

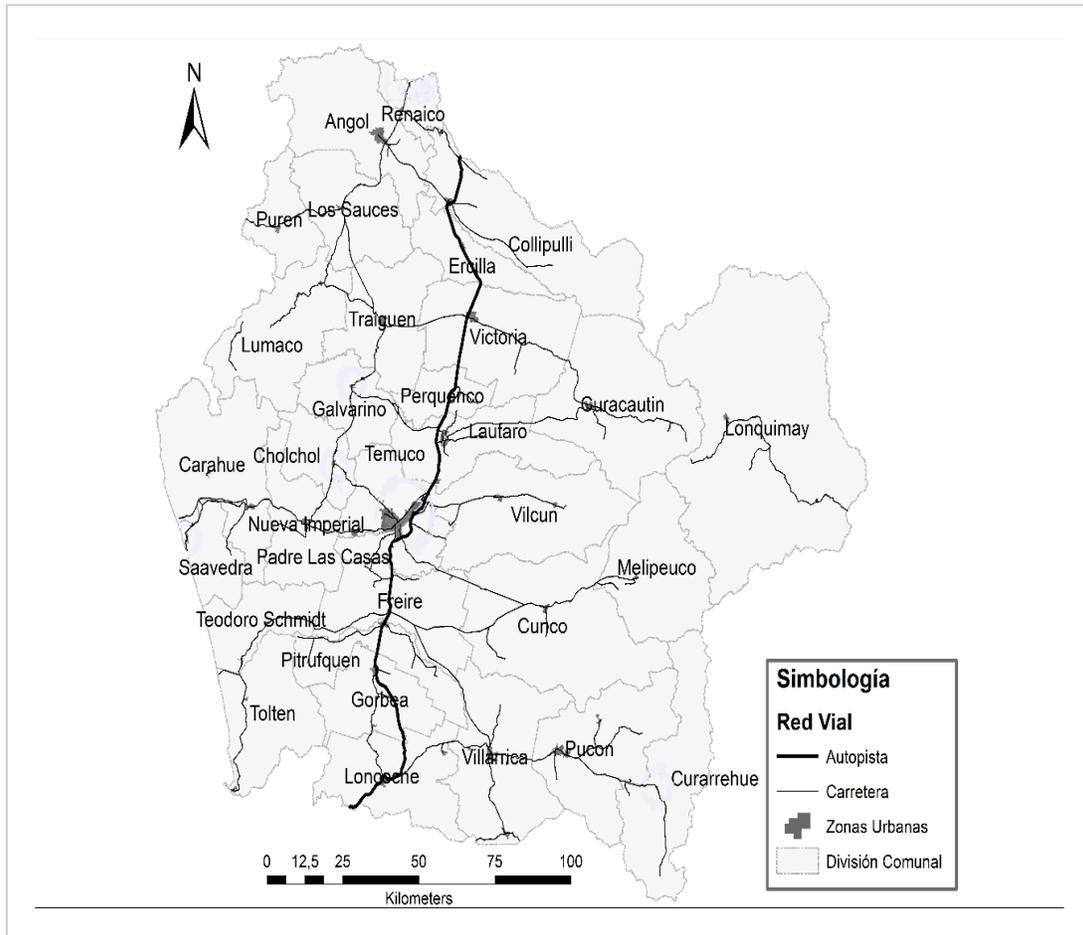
La Araucanía limita al norte con la Región del Bío-Bío, cuya capital es la ciudad de Concepción y al sur con la Región de Los Lagos, cuya capital es la ciudad de Valdivia. Al este con el océano Pacífico, y al oeste con la Cordillera de los Andes.

El mapa 1 presenta la ubicación y las distancias entre cada una de las ciudades de la Región.

¹⁴ Pillanlelbún, Quillén y P.U.A., por nombrar algunas.

¹⁵ 533,97 USD.

Mapa 1. Región de La Araucanía



Descripción: Región de la Araucanía. Elaboración propia.

En términos educativos, la Región presenta los siguientes indicadores alojados en la tabla:

Tabla 1. Nivel de Instrucción

NIVEL DE INSTRUCCION FUENTE: CENSO 2002, INE	REGIÓN
ENSEÑANZA BÁSICA	372.779
ENSEÑANZA MEDIA	254.807
ENSEÑANZA SUPERIOR	93.281
NUNCA ASISTIÓ	39.671

Fuente: elaboración propia con datos de la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN).

Respecto a los datos que refieren al rango etario de los habitantes de la Región, cabe señalar que la composición queda reflejada mediante los siguientes datos de la tabla 2:

Tabla 2. Rango etario

GRUPOS DE EDADES, INE 2002	1982	1992	2002
POBLACIÓN < 15 AÑOS	247.736	244.068	236.901
POBLACIÓN ENTRE 15 - 65 AÑOS	403.861	479.214	554.912
POBLACIÓN > 65 AÑOS Y MÁS	46.635	57.635	77.722

Fuente: elaboración propia con datos de la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN).

La Araucanía concentra la mayor cantidad de población indígena a nivel país con un 30%, le sigue la Región Metropolitana con un 28%, posteriormente la Región de Los Lagos con un 15% y la Región del Bío-Bío presenta un 8%. El 19% restante se disgrega por todo el territorio nacional.

La población mapuche en la Región alcanza 203.221 personas, cifra que representa un 23% del total. De estos, 170.490 (83%) se distribuyen en la Provincia de Cautín y 32.731 (16%) en la Provincia de Malleco (CENSO, 2002).

Respecto al porcentaje de personas que presentan pobreza por ingresos, la tabla 3 entrega información al respecto.

Tabla 3. Población según pobreza por Ingresos CASEN 2011 y 2013

Territorio	% de Personas en Situación de Pobreza por Ingresos	
	2011	2013
Comuna de Victoria	43,68	21,68

Comuna de Lautaro	48,29	33,42
Comuna de Temuco	24,11	18,4
Comuna de Perquenco	43,06	50,38
Región de La Araucanía	39,70	27,90
País	22,20	14,40

Fuente: Estimación de la pobreza por ingresos a nivel comunal 2013 Nueva metodología (SAE e imputación de medias por conglomerados) CASEN, Ministerio de Desarrollo Social.

El sector silvoagropecuario, como síntesis entre lo forestal, agrario y ganadero, representa una parte relativamente menor de la producción del país, según el Banco Central para el año 2008, presentaba un 2,5% del valor agregado nacional. En las comunas estudiadas, las cantidades quedan expuestas en la tabla 4, donde se realiza una descripción comparativa entre hombres y mujeres según empleos permanentes.

Tabla 4. Empleos permanentes en sector silvoagropecuario 2007

Empleo Permanente	Perquenco	Victoria	Lautaro	Temuco	Región	País
Hombres	288	690	493	218	10.597	168.262
Mujeres	4	47	18	16	749	19.894
Total	292	737	508	244	11.346	188.156

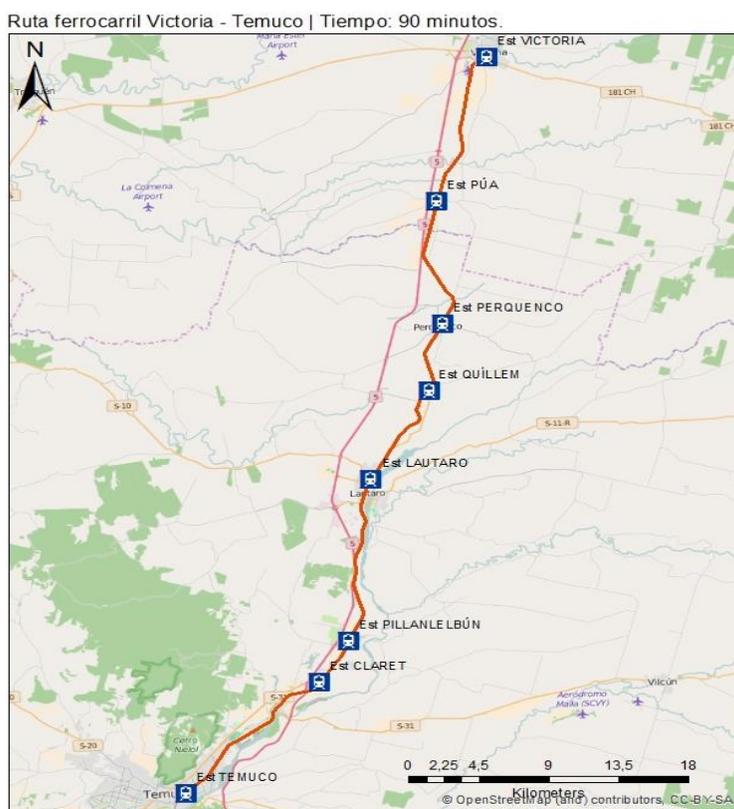
Fuente: Censo Agropecuario 2007, INE.

La actualidad del ferrocarril en La Araucanía: territorio, concesión y funcionamiento

La Araucanía cuenta con un servicio ferroviario cotidiano que tiene por finalidad conectar las provincias de Malleco y Cautín. El viaje involucra 3 recorridos (6 viajes diarios sumando ida y vuelta, más un servicio especial al Instituto Claret) con detenciones en Victoria, P.U.A., Perquenco, Quillén, Lautaro, Lautaro centro, Pillanlelbún y Temuco.

El Ferrocarril Victoria-Temuco es el único ferrocarril de la Región de la Araucanía que posibilita el recorrido de pasajeros en un rango de 65 kilómetros de viaje y a una velocidad de 50 kilómetros por hora aproximadamente. Es un medio de transporte primordial para conectar la capital regional con la comuna de Victoria y sus intermedios. Presta 6 servicios de lunes a viernes; sábado, domingo y festivos 4 servicios; y de lunes a viernes 3 servicios al Instituto Claret. Su modalidad de pago es el boleto manual. Al respecto, el mapa 2 presenta la ruta del ferrocarril.

Mapa 2. Ruta del ferrocarril de La Araucanía



Descripción: Recorrido del Ferrocarril la Región de la Araucanía en una distancia de 65 kilómetros.
Elaboración propia.

La Empresa Ferrocarriles Suburbano Sociedad Anónima (FESUB)¹⁶ de la Región de la Araucanía, actual concesionaria que presta servicios de carácter público, pertenece a Ferrocarriles Del Estado y se hace cargo del tramo Victoria-Temuco.

En 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). La independencia se produjo por motivos de carácter económico y administrativo. Si con anterioridad al año 2007 hubo un estancamiento en el servicio ferroviario de pasajeros, con la concesión del ferrocarril de pasajeros La Araucanía logró autonomía en relación al servicio ferroviario nacional, logrando contar con una ruta propia, la ruta Victoria-Temuco.

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, en su ruta confluyen Victoria, P.U.A., Perquenco, Quillén, Lautaro, Lautaro Centro, Pillanlelbún y Temuco¹⁷.

En términos específicos, en un viaje cotidiano trabajan cuatro funcionarios:

1. Maquinista
2. Ayudante de maquinista
3. Conductor
4. Ayudante de conductor

El ferrocarril tiene una capacidad para 136 pasajeros que se distribuyen en dos coches (el coche uno con capacidad para 62 pasajeros y el dos con capacidad para 74). De vez en cuando se utiliza un tercer coche adicional. Los horarios son los siguientes: Temuco a Victoria 09:30, 16.30 y 20:00 horas. Victoria a Temuco, 06:30 11:40, y 18:20 horas. Existen cuatro estaciones: Temuco, Lautaro, P.U.A. y Victoria, el resto son los paraderos Quillén, Lautaro, Pillanlelbún y Perquenco.

¹⁶ A fines del año 2015 FESUB pasa a llamarse FESUR (Ferrocarriles del Sur).

¹⁷ Existen 9 paradas en total: Temuco, Instituto Claret, Pillanlelbún, Lautaro centro, Lautaro, Quillén, Perquenco, P.U.A. y Victoria.

Imagen 1. Ferrocarril en Estación de Victoria



Fuente: elaboración propia.

Breve preámbulo: Convirtiéndome en usuario 2013-2016

Tengo recuerdos vagos de viajar en tren. Cuando pequeño junto a mi familia viajamos algunas veces de Concepción a Santiago, más recuerdos no tengo. Con la articulación de la investigación volví a utilizar el ferrocarril.

Viviendo en Buenos Aires el año 2012, entendí a cabalidad que el ferrocarril es un dispositivo vital para conectar a los habitantes del Gran Buenos Aires y el interior. Precisamente, la Universidad Nacional de General Sarmiento, ubicada en Los Polvorines, me permitió conocer el tren Urquiza. Cada vez que salía de mi casa ubicada en el barrio de San Telmo con la finalidad de acudir a la biblioteca o reunirme con académicos, viajaba en el ferrocarril.

Con el transcurrir del tiempo, el interés por estudiar fenómenos sociales en La Araucanía aumentó. Le comenté la idea a mi director de tesis, Ramiro Segura, y comenzamos a pensar esta investigación.

Los primeros viajes los realicé en el verano del 2014¹⁸, viajes que tuvieron como objetivo conocer el funcionamiento del ferrocarril de La Araucanía, establecer la estructura territorial y presentar mi investigación tanto a las autoridades FESUB, encargados del tramo Victoria-Temuco, como a los trabajadores del ferrocarril. Generé relación con Raúl Lavalle, en ese entonces Jefe de Unidad Sur y nexo fundamental en una primera instancia para contactar a trabajadores de la empresa; Angélica, conductora del ferrocarril e intermediaria fundamental para contactar los primeros usuarios; y Rodrigo, movilizador de la Estación de Lautaro. La participación de Angélica y Rodrigo fue fundamental para conocer a los usuarios del ferrocarril que diariamente aguardaban en la estación. Con ellos realicé un primer e intuitivo ejercicio fotoetnográfico, apliqué entrevistas y conocí el funcionamiento del ferrocarril.

Ya de vuelta en Chile, de Temuco por motivos laborales me trasladé a Santiago. Luego de mi breve estadía en Santiago, prosiguió una estancia de investigación que realicé en la Universidad Pontificia de Comillas en Madrid. Ya estructurado mi problema de investigación, esta etapa fue sumamente relevante para ajustar y problematizar críticamente los primeros avances teóricos. La problemática de la movilidad, además, volvía a estar presente en mi cotidianidad. Resultó que la universidad estaba ubicada en Cantoblanco, y como vivía en Lavapiés debía utilizar el Tren de Cercanías para reunirme con mi director de estancia¹⁹ o acudir a la Biblioteca.

Comprendía y confirmaba que vivir en metrópolis involucra, en algunos casos, desplazamientos cotidianos que implican muchas horas de viaje. Siempre acostumbrado a vivir en ciudades no metropolitanas que no sobrepasaban las 270.000 personas, conocí en Buenos Aires, Santiago y Madrid las complejidades que presenta la conexión de diversas personas para/con diversos lugares. De por medio pasan cosas, para mí no es tiempo muerto, perdido o inanimado. Eventualidades que desde distintas perspectivas ya han sido estudiadas por las ciencias sociales en relación a las dinámicas urbanas (Lefebvre, 1976; Topalov, 1979; Soja, 1996; Urry, 2007) que justamente conllevaron a estudiar las dinámicas de movilidad,

¹⁸ Tengo el recuerdo de haber utilizado el ferrocarril de La Araucanía por vez primera durante mis estudios universitarios el año 2009, precisamente durante un trabajo de observación enmarcado en la asignatura de Sociología Urbana.

¹⁹ Doctor Pedro Cabrera (UPCO), a quien le agradezco el tiempo que me entregó en cada conversación que sostuvimos.

pero con un ingrediente particular: las movilidades en lugares que precisamente no son grandes ciudades y conurbaciones, tal es el caso de Temuco²⁰ y sus alrededores.

Entusiasmado por analizar las dinámicas de movilidad en la Región, y definido el ferrocarril como el medio de transporte que permitiría analizar los movimientos y actividades de los usuarios no sólo residentes en Temuco, viajar resultaba fundamental.

Definido el ferrocarril de La Araucanía como dispositivo móvil que me permitiría explorar y analizar los espacios de vida de sus usuarios, tenía presente que me encontraría con subjetividades propias ancladas en un estilo de vida no metropolitano, donde las interacciones y las formas de concebir el viaje se presentarían a partir de componentes sociales no necesariamente ciudadanos.

Al momento de comenzar el trabajo de campo en mi cabeza estaba muy presente un libro de Loic Wacquant (2006) que leí alguna vez y que lleva por título *Entre las cuerdas. Cuadernos de un aprendiz de boxeador*. Guardando las proporciones entre el excelente libro de Wacquant y la presente investigación, la única manera que me resultaba idónea para comprender las rutinas de lo que involucra la movilidad de usuarios de ferrocarril fue justamente convertirme en usuario.

Si bien nunca pasó por mi cabeza abandonar la academia, convertirme en maquinista o viajar eternamente en ferrocarril, desde un comienzo sentí que, al no tener ningún tipo de contacto previo con los usuarios y trabajadores²¹, debía abrirme un espacio entre ellos.

Buscando estrategias para abordar a los usuarios, el método bola de nieve permitió ampliar el número de sujetos de estudio, pero antes de llegar a ese punto debí viajar, presentarme, observar con detención en cada parada, ver quién se subía y bajaba, a qué hora y con qué disposición.

Una opinión generalizada en el país tiene que ver con retratar al sureño como una persona afable, acogedora y receptiva, y debo señalar que aquel imaginario se comprobó en mi trabajo

²⁰ Cabe señalar que Temuco es la sexta ciudad más poblada del país.

²¹ A estas alturas de la investigación los trabajadores contactados en el verano de 2014 estaban fuera de la empresa.

de campo. Casi la totalidad de personas que abordé en el ferrocarril²² se mostraron dispuestas a colaborar con la investigación.

Como parte del proceso de investigación debo mencionar un hecho que resultó fundamental. Desde el mes de noviembre del año 2015 comencé a trabajar en la Unidad de Investigación, Innovación y Postgrado de la Universidad Arturo Prat. Como vivo en Temuco y la Sede queda en la ciudad de Victoria, para acudir a mi lugar de trabajo debía viajar cotidianamente. Para mí, optar al trabajo permitía matar dos pájaros de un tiro: continuar con mi trabajo de campo y experimentar en carne propia lo que supone viajar con el objetivo de llegar al lugar de trabajo. Así, luego de unos meses, dejé de ser un investigador que abordaba el ferrocarril con el objetivo de encontrarse con los sujetos de estudio y experimentar el viaje, y me terminé por transformar en un usuario del ferrocarril que experimentó las rutinas cotidianas y que, a su vez, no dejó de investigar respecto a las rutinas de movilidad cotidiana de otros usuarios.

Resulta necesario aclarar que dentro de las posibilidades de transporte público que tengo a disposición para llegar a mi lugar de trabajo existen dos: el bus y el ferrocarril. Por un lado, el bus supone un medio de transporte que desde que salgo de casa me permite llegar en una hora a mi oficina de trabajo, aunque el precio del pasaje es tres veces mayor que el del ferrocarril. Por otro lado, viajar en ferrocarril supone poco menos del doble de tiempo desde que salgo de mi casa hasta que llego a mi lugar de trabajo. A pesar del factor temporal, opté por el uso del ferrocarril, claramente no era el primero ni el único en hacerlo²³, ya conocía los casos de José, Camila, Angélica, María Eugenia, Rodrigo, Marvin, Cecilia, Oscar y tantos otros que hacían lo mismo cotidianamente, y a quienes en la próximas paginas presentaré con mayor detalle.

²² Salvo dos que conocí mediante un tercero.

²³ La utilización que hice del ferrocarril como medio de transporte para llegar al trabajo, se extendió de noviembre de 2015 a febrero de 2016. Posterior a febrero fue usado de forma esporádica.

Imagen 2. Usuarios descendiendo en la Estación de Temuco



Fuente: elaboración propia.

Estructura de la tesis: ¿qué se leerá?

La presente investigación contiene VII capítulos. Un detalle más acabado del contenido de ésta se encuentra en la presente sección. El capítulo I (que cierra con este apartado), tuvo por finalidad presentar el tema de investigación, situar el ferrocarril en la Región y adelantar la estructura genérica de la tesis. Como se pudo evidenciar, se contextualizó el tema a nivel global y local, y se describió cómo se llegó a investigar la movilidad cotidiana y los espacios de vida de los usuarios del ferrocarril.

El capítulo II tiene por finalidad presentar los insumos metodológicos de la investigación. Describir los métodos de investigación resulta fundamental para explicar cómo se accedió y desarrolló el trabajo de campo, especificando las técnicas empleadas que fueron altamente significativas para profundizar en el relato de los sujetos del estudio, así como en los espacios de vida de cada uno de ellos. Este capítulo presenta una caracterización de cada uno de los participantes de la investigación. Además, el proceso de diálogo entablado con los sujetos de

estudio resultó sumamente necesario para convertirlos en participantes permanentes, para ello también se presentan los procedimientos metodológicos empleados con la finalidad de abordar a los usuarios del ferrocarril.

Los capítulos III, IV, V y VI son de corte analítico y exhiben gran parte del material levantado durante el trabajo de campo. En los cuatro capítulos se presentan baterías conceptuales y resultados, generando un diálogo analítico entre teoría y realidad.

El capítulo III presenta una caracterización histórica y social del ferrocarril como dispositivo móvil de La Araucanía en relación a las experiencias de viaje de los sujetos de estudio, generando una mixtura entre historias, emociones y experiencias de viaje con el objetivo de describir el funcionamiento rutinario del ferrocarril, analizar la relevancia del ferrocarril para las actividades cotidianas de los usuarios y explorar las interacciones que se producen durante los tiempos de viaje. Este capítulo permite una aproximación a la relación entre movilidad cotidiana y espacios de vida, ahondando en diversos tópicos de la vida cotidiana de los usuarios.

El capítulo IV se nutre principalmente de mapas elaborados por algunos de los usuarios del ferrocarril con el objetivo de analizar los espacios de vida y sus rutinas cotidianas. Se analizan los lugares de frecuentación, tiempos de viaje, lugar de residencia, medios de transporte y otras dimensiones que construyen la trama del viaje cotidiano. En este capítulo, la movilidad cotidiana es tratada en relación a los espacios de vida de los usuarios. Surgen diversos lugares en las rutinas de los sujetos, los cuales son interrelacionados mediante las prácticas de movilidad. De igual modo, el capítulo IV aporta con diversas ilustraciones que entregan una panorámica de los lugares de frecuentación cotidiana a partir de la relación movilidad y espacios de vida mediante el ferrocarril, lo cual permite explorar las prácticas de desplazamiento en La Araucanía.

El capítulo V se adentra en los criterios de accesibilidad que operan para los usuarios del ferrocarril que por motivos laborales y educativos viajan por la Región. En tal sentido, los motivos para usar el ferrocarril, la relación entre el lugar de residencia, los lugares de frecuentación cotidiana, las barreras cotidianas que asoman en las rutinas de los viajeros y las experiencias de una movilidad interurbana, generan que la accesibilidad sea una temática

transversal entre los sujetos de estudio. Los matices entre unos sujetos y otros quedarán reflejados por diversos factores de corte físico, espacio-temporal, económico y cultural. Se considera que tratar la movilidad cotidiana en La Araucanía, como la Región más pobre del país, indudablemente conllevará a considerar la accesibilidad como criterio condicionante de las experiencias de viaje debido a la subjetividad cotidiana que se desarrolla en un escenario complejo en términos socioeconómicos. Las experiencias y motivaciones de viaje de los usuarios del ferrocarril permitirán dar cuenta de las diversas y desiguales accesibilidades que se desarrollan entre los participantes de la investigación

El capítulo VI devela la histórica relación entre productividad y reproductividad social desde una perspectiva de género. Para tal efecto, se optó por prestar atención a las dinámicas de movilidad de mujeres y dueñas de casa que al momento de ser contactadas se encontraban trabajando fuera de su comuna de residencia, por ende, utilizaban el ferrocarril para conectar casa/trabajo. Con el objetivo de contribuir en la desmitificación respecto a la naturalización de la mujer en el espacio doméstico, se presentan historias de mujeres que son trabajadoras, madres, dueñas de casa y usuarias del ferrocarril. Todas ellas cumplen un papel fundamental tanto en las funciones que desempeñan en sus respectivos trabajos como en la realización de los quehaceres domésticos. Este capítulo se origina a partir de la necesidad detectada por estudiar las experiencias de movilidad de las mujeres y su relación con el espacio público. La movilidad cotidiana, desde una perspectiva de género, aporta ampliamente al considerar la ciudad como un espacio en disputa, con resabios que reproducen la división de género, tornándose bastión de la división sexual del trabajo. No obstante lo anterior, indagar en cómo las mujeres emplean diversas estrategias para combinar y realizar labores productivas y reproductivas, se torna temática matriz del capítulo VI.

Finalmente, se presentan conclusiones que dan cuenta de la importancia de cada uno de los capítulos señalados para el estudio de la movilidad cotidiana en La Araucanía. Las conclusiones refieren tanto a las dimensiones tratadas en el transcurso de la tesis como otras con alta posibilidad de ser abordadas en futuras investigaciones que tengan por objetivo estudiar la movilidad a partir de ciudades no metropolitanas, recorriendo tanto los aspectos trabajados como los que quedan pendientes de tratar, puesto que la movilidad cotidiana cada vez exige mayor atención por parte de las ciencias sociales.

Como se puede apreciar en cada uno de los capítulos descritos, la presente investigación engloba diversas temáticas que surgen como prioritarias en el análisis de las numerosas motivaciones, interacciones y realidades que experimentan los usuarios del ferrocarril de La Araucanía. La estructura de la tesis considera una planeación entre un dispositivo móvil como el ferrocarril y las diversas utilidades que son asignadas por los usuarios para conectar lugares y desarrollar múltiples actividades.

La relación objeto-sujeto está cargada de elementos simbólicos, historias y tradiciones que a una pequeña escala y con un enfoque anclado en los estudios de movilidad no metropolitana, pretende dar cuenta de cómo se vive en La Araucanía en los tiempos actuales. Así, el ejercicio investigativo que se presentará responde al momento histórico actual, caracterizado por el impacto de los viajes en la vida cotidiana de los sujetos.

CAPÍTULO II

EL ESTUDIO DE LA MOVILIDAD COTIDIANA: ESTRATEGIA METODOLÓGICA Y ORGANIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS

Introducción

La metodología propuesta en la presente investigación responde a develar las experiencias y percepciones que tienen los usuarios de un medio de transporte particular: el ferrocarril de La Araucanía. La elección de técnicas de investigación cualitativas resultó idónea para profundizar en los relatos, vivencias y elementos visuales que afloraban cotidianamente en los viajes que se desarrollaban en el ferrocarril de la Región. Con la finalidad de retratar y describir las dinámicas de viaje de los usuarios del ferrocarril, el presente capítulo exhibe los elementos metodológicos que fueron utilizados para desentramar los espacios de vida de diversos personajes que fueron contactados en su rol clave de usuarios frecuentes del ferrocarril.

Merece la pena adelantar -aunque en las próximas páginas se encontrará lo específico- que la fase de trabajo de campo de la investigación se caracterizó por someter al investigador a las condiciones de viaje como un usuario más, es decir, con el correr del tiempo el investigador se transformó en viajero habitual, lo cual permitió obtener una mayor cercanía con los sujetos de estudio y un conocimiento más detallado del funcionamiento del ferrocarril. La doble condición usuario-investigador es una forma más de las tantas que permite acercarse al fenómeno social estudiado, entregando una mayor intimidad con el entorno social y los sujetos de estudio.

Dicho lo anterior, el presente capítulo presenta características metodológicas generales y particulares que permiten descifrar desde dónde se está concibiendo una metodología de la

movilidad; las herramientas de investigación utilizadas para levantar información; los criterios de selección de los participantes de la investigación; y los procedimientos ejecutados al momento de acercarse al trabajo de campo.

Transparentando el enfoque

Dentro de las variadas actividades que realizan los sujetos de estudio, se priorizó en el análisis las actividades que tienen relación con las rutinas de desplazamiento y cómo éstas influyen en los espacios productivos y reproductivos. Por consiguiente, al tener en consideración la movilidad cotidiana y los espacios de vida, se prevé que los procedimientos analíticos aborden las experiencias de viaje rutinarias, profundizando en los relatos y actividades desarrolladas por los usuarios del ferrocarril.

Debido a que se buscó analizar la movilidad cotidiana y los espacios de vida de usuarios del ferrocarril de La Araucanía, se ha desarrollado la presente investigación desde un enfoque cualitativo. La elección de este tipo de metodología representa un esfuerzo por develar las experiencias, motivaciones y percepciones de los sujetos de estudio.

Se considera el contexto por el cual transcurre la investigación desde un enfoque holístico en el que se presenta de manera global e integradora el desarrollo vital de los sujetos. En tal sentido, se rehúye de paradigmas reduccionistas y se apela a la comprensión multicausal de cada uno de los sujetos de estudio, considerando dimensiones económicas, culturales, políticas, espaciales y temporales al momento de someter a análisis la información obtenida.

Modelo analítico de movilidades

Con el objetivo de organizar las dimensiones que influyen en la construcción metodológica de la investigación, el método tricausal desarrollado por Gutiérrez y Minuto (2007) permite organizar las movilidades. Las prácticas de viaje contienen diversas connotaciones pero existen tres dimensiones que permiten homogenizar las desemejanzas, a saber: tipo de viaje, tipo de grupo social y tipo de territorio. En la presente investigación, las tres dimensiones quedan constituidas de la siguiente manera:

- Tipos de viaje: laboral, educativo, recreativo y reproductivo. Resulta necesario advertir que los tipos de viaje mencionados no son excluyentes entre sí, puesto que un solo viaje puede aglutinar diversas motivaciones como compras, trabajo, paseos, estudios, etc. Junto con lo anterior, cabe señalar también la existencia de contradicciones y matices entre espacios sociales productivos y reproductivos.

- Grupos sociales: jóvenes con rango etario de 17 a 24; adultos con rango etario de 25 a 54 y adultos y adultos mayores de 55 años o más²⁴. Para el primer rango comprende principalmente el grupo de estudiantes secundarios y universitarios. El segundo rango alberga a trabajadores y dueñas de casa. Finalmente, el tercer grupo corresponde a adultos, jubilados o adultos mayores que trabajan, realizan actividades recreativas o trámites. Como ocurre con los tipos de viaje, las actividades que realizan los grupos sociales no son excluyentes pero se ha optado por presentar tres segmentos con la finalidad de organizar la información obtenida y estructurar las principales motivaciones de los participantes. La división etaria surgió producto de las actividades que realizan los sujetos de estudio al momento de utilizar el ferrocarril.

- Tipos de territorios: rurales de escala pequeña (Quillén, Pillanlelbún, Perquenco y P.U.A.), y urbanos de escala mediana (Temuco, Victoria y Lautaro).

El diálogo entre las tres dimensiones permitió obtener modelos de movilidad en cuyos casos se refleja la particularidad de desplazamientos, experiencias de viaje y rutinas cotidianas. Si bien el modelo de Gutiérrez y Minuto (2007) involucra movilidades vulnerables, un cuarta

²⁴ Los rangos etarios fueron extraídos a partir de la distribución por edad en Chile. El segmento de 0 a 24 años abarca un 37% de la población, el segmento 25-54 un 43% y el segmento 55 o más un 20% de la población total (IndexMundi, 2015).

dimensión que presenta la investigación se relaciona con los medios de transporte utilizados, es decir, qué medios de transporte utilizan los usuarios del ferrocarril más allá del propio ferrocarril.

- Medios de transporte: ferrocarril, desplazamiento pedestre, microbús urbano, microbús intercomunal y automóvil particular. La utilización de los medios de transporte, al igual que los tipos de viajes, no es estática. La articulación de diversos medios de transporte responde a las necesidades de movilidad de los sujetos y la disponibilidad y accesibilidad de medios. La utilización y mixtura del ferrocarril, microbús y desplazamiento pedestre, puede resultar como un ejemplo dentro de las tantas combinaciones de medios de transporte realizadas en una jornada habitual.

No obstante lo anterior, los sujetos de estudio consideraron el ferrocarril como el principal medio de transporte utilizado en sus rutinas cotidianas. La prioridad encontró relación con motivaciones económicas, territoriales, culturales y físicas.

Es así como el modelo analítico de movilidad alberga cuatro dimensiones: tipos de viaje, grupos sociales, tipos de territorio y medios de transporte. El objetivo del modelo analítico corresponde a enmarcar la observación, análisis y resultados en un proceso que sea capaz de sintetizar dimensiones generales y particulares en relación a la motivaciones y experiencias que expresan los usuarios del ferrocarril.

Pre-durante-pos viajes

Junto con lo anterior, es necesario considerar las herramientas metodológicas que permiten abordar a los participantes de la investigación. Tal como lo plantea Thaddeus y Maine (1994), son tres los momentos que constituyen un desplazamiento: pre viaje, viaje y pos viaje. Para Gutiérrez (2012), abordar el impacto de los lugares que condensan un viaje permite estudiar la dimensión biográfica del viajero. Para la autora los tres momentos ofrecen diversos aspectos analíticos:

“Es posible organizar las dimensiones de análisis considerando que en el primer momento o pre viaje prevalecen aspectos relativos al ámbito personal, familiar y vecinal; en el segundo (el “durante” del viaje) aspectos relativos a la infraestructura,

medios y servicios de transporte; y en el tercero aspectos relativos a infraestructura y servicios de la actividad fin del viaje (salud, educación, empleo, por ejemplo). El primer momento pone énfasis en la esfera subjetiva o privada del viaje. El segundo y el tercero, en la esfera objetiva o pública del viaje” (2012: 70).

Los tres momentos permiten analizar los factores que inciden en que los sujetos de investigación exhiban opiniones valorativas respecto al uso del dispositivo móvil, sensaciones pre-durante-pos viaje, y evaluación del viaje entre el lugar de origen y el lugar de destino. Todas las historias de viaje que surgen revelan “aspectos subjetivos y condiciones objetivas relativas tanto al transporte como a la actividad fin, de la cual resulta la realización de un viaje y la no realización de otros” (Gutiérrez, 2012:70).

Desde una perspectiva metodológica, la tríada pre-durante-pos posibilita recopilar información idónea en torno a las subjetividades y objetividades presentes. Se considera que prestar atención a los tres momentos resulta altamente significativo respecto a las pretensiones cualitativas que persigue la investigación. Por consiguiente, a partir de las particularidades territoriales y de estructura de transporte que ofrece el ferrocarril, los tres momentos se definen de la siguiente manera:

1. Pre-viaje: involucra la organización del viaje y la rutina en el espacio privado de cada sujeto. El pre viaje es resultado de la organización del viaje antes de enfrentarse al espacio público.
2. Durante el viaje: implica el trayecto y tiempo en el que los usuarios del ferrocarril viajan con el objetivo de arribar a un nuevo lugar (casa, trabajo, instituciones de recreación o trámites personales). En este momento emergen diversas actividades, rituales y sensaciones. Es un tiempo estructurado que condensa la matriz de la utilización del transporte público.
3. Pos-viaje: da cuenta de las actividades que se realizan luego de haber concluido el viaje, considerando las actividades que involucran llegar a un nuevo lugar. En el pos viaje se consideran criterios del transporte multimodal. Este tercer momento fue de menor exploración, no obstante, pudo rastrearse en algunos sujetos de estudio. El pos

viaje también hace referencia a las sensaciones y opiniones respecto a qué hacer luego de viajar y cómo se experimentó el viaje.

La necesidad metodológica por develar las acciones relativamente ocultas entre origen y destino, se condensa en el estudio de las prácticas de movilidad, por lo cual, un viaje da cuenta de otras actividades o viajes que emergen a medida que la conexión entre lugar A y lugar B es permitida por nuevos desplazamientos, los que a su vez permite que A y B puedan conectarse, por ende, las cadenas de movilidad están confeccionadas por un circuito que engloba la conexión dual, transformando la relación bilateral en una relación abierta a la contingencia cotidiana y sin mayores registros estadísticos o formales. A pesar de lo anterior, se considera que sí existe una cuantificación de posibles desplazamientos que permiten conectar A y B, para Gutiérrez (2012) estos viajes son funcionalmente operativos pero operativamente fragmentados.

Quiénes son y por dónde se mueven: las pautas de profundización en los sujetos

Los pasos que involucró el proceso de acercamiento con los usuarios fue el siguiente:

- Subir al ferrocarril como un usuario más.
- Localizar a usuarios previamente observados.
- Una vez localizados, acercamiento para explicar los motivos del contacto.
- Establecer una conversación introductoria.
- Primera entrevista de conocimiento.
- Realización de sombreados.
- Segunda entrevista (y, en algunos casos, mapas mentales) a modo de cierre.

Luego de entablar la primera conversación, y a sabiendas de la finalización del viaje de los usuarios-sujetos de estudio, se debían organizar los tiempos de la conversación. Para ello, el tiempo a disposición durante el viaje fue vital, no sólo porque cada uno de los participantes otorgó tiempo de sus rutinas cotidianas para así profundizar en sus experiencias de viaje, sino por los posteriores encuentros/acompañamientos que involucraron nuevas conversaciones en

estaciones, cafés, plazas, bibliotecas y durante los viajes en el ferrocarril. La confianza entre sujeto de estudio/investigador fue clave en la perdurabilidad de los encuentros. Con algunos resultó más expedita, mientras que otros presentaron problemas producto de actividades que resultaban más fundamentales que dialogar con mi persona (muy entendible por lo demás).

Se debió acudir a sus lugares de trabajo, esperar en las estaciones y paraderos su llegada, recordar cual era el vagón que frecuentaban durante el viaje para localizarlos, en definitiva, programar cada uno de los encuentros en relación a la disponibilidad temporal de ellos.

Viajar en transporte público involucró interactuar con el resto de los pasajeros en algunos pasajes del trayecto. Como anteriormente se indicó, el ferrocarril de La Araucanía tiene capacidad para 136 personas que pueden viajar sentadas en un viaje que promedia un tiempo de una hora y 30 minutos de punta a punta (Victoria-Temuco). Una primera acción que conllevó a conocer en profundidad a los sujetos de estudio pasó por el conocimiento del funcionamiento del ferrocarril.

Para conseguir una primera información descriptiva del viaje se optó por utilizar el ferrocarril, viajar con el propósito de observar las interacciones sociales, paisajes, tiempos y personas que utilizan el ferrocarril, lo cual permitió conocer frecuencias de viaje, paradas y tiempos de viaje. Este primer ejercicio de observación fue acompañado por esquemas y notas de campo. Por consiguiente, esta primera etapa involucró diversos elementos que permitieron el acercamiento.

Tabla 5. Pautas de acercamiento

Pautas básicas	Acciones realizadas
Acceso a ferrocarril	-Acceso por parte de autoridades Fesub -Viajes por la ruta ferroviaria
Acercamiento con entrevistados	-Diálogo de presentación -Acceso a prácticas de movilidad
Localización de entrevistados	-En espacios de encuentro -En lugares previamente definidos
Circuitos de desplazamiento	-Ferrocarril -Casa -Barrio -Estación/otros

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 5 presenta de manera genérica la relación entre pautas de acercamiento y acciones realizadas, donde destacan cuatro momentos que posibilitaron el diálogo con los usuarios. Para obtener un mayor detalle de la pauta de acercamiento, a continuación se especifican y enumeran las acciones realizadas.

1. Viajes de inducción: asimilación del tiempo-espacio de viaje, conocimiento de la Empresa de Ferrocarriles, trabajadores ferroviarios, y experiencia sensorial y corporal de un viaje en el ferrocarril de La Araucanía.

2. Observación participante: conocimiento físico de los usuarios frecuentes del ferrocarril, algunos de los cuales con el transcurso del tiempo se transformaron en sujetos de estudio. La observación permitió identificar los puntos de arribo y llegada de los usuarios, la preferencia de asiento, las actividades que desarrollaban mientras viajaban y la atmósfera social que se gestaba durante los viajes.

3. Abordaje de primeros usuarios: una vez asimilado corporalmente el viaje e incorporado el conocimiento de la ruta, se procedió a poner en juego los puntos 1 y 2 previamente descritos, los cuales permitieron sostener una primera conversación con los usuarios del ferrocarril. Cabe señalar que en una etapa inicial, el papel que jugaron los trabajadores del ferrocarril para establecer contacto con viajeros frecuentes resultó crucial. Como los ayudantes ferroviarios pasan asiento por asiento cobrando el pasaje, conocen a gran cantidad de personas, lo que hace que se genere una mayor cercanía entre el trabajador del ferrocarril y el usuario.

En otras ocasiones se optó por abordar durante el viaje a los usuarios que ya habían sido registrados en el cuaderno de campo como “viajeros frecuentes”. Al momento de explicar los objetivos de la investigación y la solicitud de colaboración en la investigación, en la mayoría de los casos no hubo problemas de aceptación y se procedió a aplicar una primera entrevista en profundidad.

4. Nuevos informantes clave: en el desarrollo de la conversación algunos de los primeros sujetos abordados nombraban amigos, colegas de trabajo, familiares o vecinos que al igual que ellos viajaban en ferrocarril. La cercanía y disposición permitió que en los viajes que posteriormente se desarrollaron pudiesen ser contactados algunos de los integrantes del

círculo cercano de los primeros entrevistados, quienes posteriormente fueron incluidos en la investigación.

5. Profundización metodológica: el muestreo no probabilístico tipo bola de nieve que se utilizó, dio como tope la cantidad de 22 sujetos. A todos ellos se les aplicó una primera entrevista en profundidad que permitió conocer los espacios de vida. La entrevista abarcaba dimensiones como medios de transporte utilizados, rutina cotidiana, evaluación del viaje en ferrocarril, actividades desarrolladas cotidianamente, descripción del barrio de residencia, etc.

No obstante lo anterior, resultó necesario profundizar en las experiencias de vida a través de un método que pudiese complementar físicamente los relatos de los sujetos de estudio. El sombreado, como técnica utilizada en investigaciones urbanas (Jirón, 2012; Lazo, 2017), fue la herramienta escogida para un segunda etapa. Los acompañamientos (o sombreados) aplicados fueron 14, todos a usuarios del ferrocarril. El sombreado, básicamente, sirve para acompañar en tiempo real a los viajeros con el objetivo de experimentar el viaje.

6. Entrevista de cierre, mapas y posterior análisis: el tercer momento de aplicación de instrumentos metodológicos, consistió en la realización de una segunda entrevista en profundidad a los sujetos de estudio. El objetivo de la entrevista de cierre fue recopilar información alusiva a las prácticas de movilidad que pudiese haber quedado relegada en un primer momento. Como se disponía de los teléfonos móviles de algunos de los sujetos de estudio, se procedió a concertar una nueva reunión en un café, plaza, lugar de trabajo o durante el viaje en ferrocarril. La entrevista de cierre pudo ser aplicada a 17 sujetos de estudio, de los cuales la confección de mapas mentales, fue realizada por 10 sujetos.

Para lograr un mayor conocimiento de los sujetos de estudio, la tabla 6 exhibe las particularidades de los usuarios del ferrocarril que fueron entrevistados y/o sombreados. Se considera una caracterización que contiene cinco variables, estas son lugar de residencia, tramo recorrido, nombre, edad y sexo.

Tabla 6. Datos generales de los sujetos de estudio

Numeración	Lugar de residencia	Tramo recorrido	Nombre usuario	Edad	Sexo
SE 1 ²⁵	Lautaro	Pillanlelbún/Lautaro	María Eugenia	33 años	Mujer
SE 2	Victoria	Victoria/Temuco Temuco/Victoria	Marvin	19 años	Hombre
SE 3	Quíllen	Quíllen/Temuco Victoria/Quíllen	Óscar	31 años	Hombre
SE 4	Temuco	Victoria/Temuco Temuco/Victoria	Allison	24 años	Mujer
SE 5	Pillanlelbún	Lautaro/Pillanlelbún Pillanlelbún/Lautaro	Elda	50 años	Mujer
SE 6	Victoria	Victoria/Perquenco	Jaime	41 años	Hombre
SE 7	Lautaro	Lautaro/Pillanlelbún Pillanlelbún/Lautaro	Elisa	49 años	Mujer
SE 8	P.U.A.	P.U.A./Victoria Victoria/P.U.A.	José	17 años	Hombre
SE 9	Temuco	Victoria/Temuco	Margarita	38 años	Mujer
SE 10	Perquenco	Peruquenco/Victoria Victoria/Perquenco	Cristóbal	22 años	Hombre
SE 11	Temuco	Temuco/Victoria	Vanesa	25 años	Mujer
SE 12	Temuco	Temuco/I. Claret I. Claret/Temuco	Ángel	40 años	Hombre
SE 13	P.U.A.	P.U.A./Victoria Victoria/P.U.A.	Ana María	52 años	Mujer
SE 14	Temuco	Lautaro/Temuco	Cecilia	25 años	Mujer
SE 15	Temuco	Victoria/Temuco	Katherine	28 años	Mujer
SE 16	Lautaro	Lautaro/Victoria Victoria/Lautaro	Alberto	71 años	Hombre
SE 17	Perquenco	Perquenco/Victoria Victoria/Perquenco	Viviana	31 años	Mujer
SE 18	Perquenco	Victoria/Perquenco	José	50 años	Hombre
SE 19	Temuco	Lautaro/Temuco	Rodrigo	37 años	Hombre
SE 20	Temuco	Temuco/Victoria Victoria/Temuco	Patricio	39 años	Hombre
SE 21	Lautaro	Lautaro/Temuco Temuco/Lautaro	Karina	19 años	Mujer
SE 22	Victoria	Victoria/Temuco Temuco/Victoria	Camila	19 años	Mujer

Fuente: Elaboración propia.

²⁵ S= Sujeto y E= Estudio.

Tal como lo expresa la tabla 6, todos los sujetos de estudio fueron contactados en el ferrocarril y a todos se les realizó al menos una entrevista en profundidad con el objetivo de conocer y analizar sus experiencias de viaje, prácticas de movilidad y espacios de vida.

Categorías y esquema de análisis

Necesidades diversas, experiencias únicas y desplazamientos diferenciados, constituyen un campo de análisis que aglutina variadas problemáticas. No obstante, los objetivos específicos que persigue la investigación permitieron guiar y sistematizar la información obtenida en tópicos estructurados que, a pesar de ahondar en las experiencias particulares, versaron sobre distintas temáticas en tiempos y espacios de movilidad, así como en las implicancias de las diversas movilidades cotidiana en la articulación de los espacios de vida. Algunas de las dimensiones más representativas de la presente investigación quedan sintetizadas en la tabla 7, donde se entrega información genérica que permite organizar las dimensiones observadas, las cuales componen la raíz teórico-metodológica de la investigación.

Tabla 7. Dimensiones de análisis

Dimensión	Definición	Subdimensión
Accesibilidad	Posibilidad de acceder a los lugares de frecuentación cotidiana desde el lugar de residencia, y viceversa.	-Vivienda y comunidad -Entorno -Participación -Recursos -Organización del espacio
Movilidad	Práctica que permite conectar lugares y personas.	-Vida cotidiana
Género	Dimensiones y características socioculturales utilizadas y reproducidas para denominar actividades y roles de hombres y mujeres en la sociedad.	-División sexual del trabajo -Espacio privado -Espacio público -Desigualdad social

Espacios de vida	Acciones realizadas en la vida cotidiana, desde una perspectiva espacial subjetiva que evoca prácticas desarrolladas en diversas esferas.	-Religión -Trabajo -Casa -Viaje -Ocio -Educación, entre otros.
Medios de transporte	Dispositivos móviles utilizados para viajar de un lugar a otro.	-Ferrocarril -Microbús urbano -Microbús rural -Taxi -Colectivo ²⁶ -Caminata

Fuente: elaboración propia.

Técnicas de investigación

Al constituirse como una investigación que entrelaza movilidad y espacios de vida, la mayor parte del trabajo de campo se realizó tanto en los viajes que efectuaron los usuarios del ferrocarril como en sus espacios de vida. Como técnicas metodológicas destacan la observación participante, la entrevista en profundidad, el sombreado y los mapas mentales.

En primer lugar, como preludeo del trabajo de campo y en todo momento se observó el espacio de interacción de los sujetos de estudio²⁷. En tal sentido, 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. Con el objetivo de asimilar e interiorizarse en el tema de investigación se optó por observar, para ello se registraron los hechos que acontecían en los tramos de viaje y en las estaciones del ferrocarril, considerando los elementos significativos para examinar críticamente los conceptos teóricos y anclarlos en realidades concretas (Guber, 2001).

²⁶ En Chile, el colectivo es un medio de transporte público urbano (automóvil). Puede llevar hasta cuatro pasajeros a la vez. Posee una ruta determinada en la ciudad.

²⁷ Para lograr la información se recurrió a la técnica de la observación participante y notas de campo. Cabe señalar que se viajó en promedio 3-4 veces por semana durante el trabajo de campo, y fue precisamente en estos viajes donde se contactó a los sujetos de estudio de la presente investigación.

En segundo lugar, resulta necesario mencionar la utilización de la entrevista en profundidad a través de una pauta de 40-45 preguntas en promedio. Se generaron instancias de diálogo tanto con algunos de los usuarios como con los trabajadores del ferrocarril, ello con la finalidad de considerar sus experiencias cotidianas respecto al viaje cotidiano, los lugares de frecuentación y el papel del ferrocarril.

Se optó por entrevistar a informantes claves, quienes aportaron conocimientos puntuales que contribuyeron a responder los objetivos de la investigación. La entrevista en profundidad es una técnica bastante empleada por los científicos sociales ya que permite profundizar y conocer el discurso de los sujetos de estudio, explorando así en su concepción de mundo y el relato de sus prácticas cotidianas.

El objetivo que persiguió la entrevista fue recopilar información oral y detallada del tema investigado, logrando comprender el sentido mediante la conversación sostenida entre el investigador y el entrevistado (Vargas, 2012). Con la finalidad de analizar las experiencias cotidianas desde el espacio practicado (Certeau, 2000), se profundizó en la relación espacio-lugar, la cual expresa relatos de prácticas cotidianas de usuarios del ferrocarril en sus respectivos espacios de vida. Los tópicos tratados durante la entrevista fueron la rutina cotidiana, el papel del ferrocarril en los espacios de vida, los espacios y lugares frecuentados. Lo anterior, auto-reconociendo el marco interpretativo de lo estudiado y tomando distancia del marco conceptual de los entrevistados (Guber, 2001).

En tercer lugar, conocer las experiencias sociales que emergen en la ciudad desde un enfoque cualitativo resulta sumamente enriquecedor debido a la posibilidad de explorar cómo se articulan las movilidades de las personas, permitiendo así conocer sus historias (Ingold & Vergunst, 2008). En tal sentido, la etnografía permite profundizar tanto en el relato de los sujetos como en la interconexión cultural y espacial. Una de las técnicas que permite observar las movilidades es el sombreado que, como bien dice su nombre, transforma al investigador en la sombra del sujeto de estudio por tiempos de acompañamiento delimitados.

Jirón (2012), define el sombreado como una técnica cualitativa que se desarrolla en tiempo real, permitiendo un conocimiento detallado de las actividades que realizan los viajeros. El ejercicio metodológico desarrollado consistió en observar y seguir las actividades que efectuaban los usuarios del ferrocarril en su vida cotidiana, 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 sombreado 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. La técnica de sombreado ha sido utilizada en investigaciones de carácter fenomenológico con el objetivo de que los investigadores “sigan a los informantes en sus ambientes familiares y salidas por rutas que ellos hubiesen hecho de todas formas, tan cerca como sea posible, por ejemplo con respecto al día particular, la hora del día, y las rutas del viaje regular” (Kusenbach, 2003:463, en Cortés, 2011).

Simultáneamente, durante el sombreado se trató de registrar los 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 fue realizado en un periodo de tiempo delimitado y muy acotado, a diferencia de una etnografía con toda la disponibilidad temporal que requiere.

En cuarto lugar, se solicitó la elaboración de mapas mentales. Los mapas mentales permiten considerar las representaciones que tienen 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. El individuo siempre podrá incluir o excluir, territorializar, pasar del micromapa al macromapa, del mapa individual al colectivo y a su vez mezclarlos; siempre habrá espacios por fundar o refundar” (Agusti, 2005: 106).

Se optó que algunos sujetos dibujaran en una hoja en blanco una rutina cotidiana, considerando los desplazamientos, medios de transporte y lugares de frecuentación cotidiana. Los dibujos resultantes permitieron observar la relación de los espacios de vida y la influencia de éstos en las prácticas de movilidad.

Los mapas mentales fueron utilizados como cartografías que representan la ciudad vivida, poniendo en discusión la imagen como representación y el dibujo como una práctica social para así analizar la imagen en la construcción de los espacios de vida de los sujetos de estudio.

El objetivo de complementar técnicas como mapas y entrevistas, reside en profundizar aspectos visuales y narrativos, logrando enriquecer las dimensiones analizadas a medida que se lograba profundizar en la explicación de los elementos que aparecían en el dibujo.

En síntesis, para lograr un acercamiento con los usuarios, las técnicas metodológicas consideradas permitieron recolectar información en tiempo real. Por consiguiente, los viajes cotidianos y el seguimiento constante de sus rutinas posibilitaron recabar información relevante. Se optó por las técnicas señaladas ya que resultaron pertinentes en el análisis de las acciones que originan una rutina de desplazamiento.

Criterios y características de los participantes

Con la finalidad de organizar las motivaciones de viaje, el cuadro 3 presenta los destinos, aspectos socioeconómicos y el sexo de los sujetos de estudio. Como ya fue señalado, cabe remarcar que las motivaciones de los viajes no son excluyentes, más aún cuando algunos usuarios durante los días laborales utilizan el ferrocarril para acudir a trabajar o estudiar, mientras que los fines de semana para actividades recreativas.

Tabla 8. Motivo principal de viaje y aspectos socioeconómicos²⁸

Motivo de viaje	Destino	Sexo	Jefatura de hogar	Posición socioeconómica²⁹
Trabajo	Lautaro	Mujer	Si	Segundo quintil
Estudio	Temuco	Hombre	No	Tercer quintil
Trabajo	Temuco	Hombre	Si	Segundo quintil
Estudio	Victoria	Mujer	No	Tercer quintil
Trabajo	Lautaro	Mujer	No	Cuarto quintil

²⁸ Los “motivos de viaje” responden a lo que cada viajero identificó como motivo principal de viaje, no obstante, las movilidades de carácter reproductivo como compras, médico, acompañamientos, etc., no fueron explicitadas en el discurso. Junto con ello, existieron casos en los que algunos sujetos que acudían a trabajar también realizaban actividades como dejar a sus hijos en el colegio, comprar medicamentos, etc., aspecto que da cuenta de la yuxtaposición y relación compleja y entrelazada entre lo productivo y reproductivo.

²⁹ En base a la metodología Casen (2015) sobre la medición de pobreza, cabe señalar que en el primer quintil se ubican aquellas familias que no superan una renta per cápita de \$ 53.184 mensuales. En el segundo quintil se incluye a aquellas familias cuyos ingresos van desde los \$ 53.185 hasta los \$ 90.067. En el tercer quintil se sitúan aquellas familias que tienen ingresos superiores a los \$ 90.068 y por debajo de los \$ 140.665. El rango de ingresos de estas familias van desde los \$ 140.666 a los \$ 254.627. El quinto quintil son esos grupos familiares cuyas remuneraciones exceden los \$ 254.627 (Universia s/f). El quintil se calculó preguntando remuneraciones, ayudas del Estado y personas que trabajaban en la familia.

Trabajo	Perquenco	Hombre	Si	Tercer quintil
Trabajo	Pillanlelbún	Mujer	Si	Tercer quintil
Estudio	Victoria	Hombre	No	No registra información
Trabajo	Victoria	Mujer	Si	Tercer quintil
Estudio	Temuco	Hombre	No	No registra información
Ocio	Indefinido	Mujer	No	No registra información
Trabajo	Temuco (Instituto Claret)	Hombre	Si	Quinto quintil
Ocio	Victoria	Mujer	No	Segundo quintil
Trabajo	Lautaro	Mujer	No	Tercer quintil
Trabajo	Temuco	Mujer	No	Cuarto Quintil
Ocio	Victoria	Hombre	No	Primer quintil
Trabajo	Perquenco	Mujer	No	Cuarto quintil
Trabajo	Victoria	Hombre	Si	No registra información
Trabajo	Temuco	Hombre	Si	Cuarto quintil
Trabajo	Victoria	Hombre	Si	Tercer quintil
Estudio	Temuco	Mujer	No	Segundo quintil
Estudio	Temuco	Mujer	No	Tercer quintil
Total= 3 motivos de viaje no excluyentes	Total= 5 comunas	Total= 22 usuarios (10 hombres y 12 mujeres)	Si= 9 No= 13	Primer quintil= 1 Segundo quintil=4 Tercer quintil=8 Cuarto quintil =4 Quinto quintil= 1 Sin información=4

Fuente: Elaboración propia.

Debido al carácter exploratorio de la investigación, la selección de los participantes se ajustó a criterios uniformes que respondieron a cualidades que afloraron en el transcurso de la investigación. A saber: usuarios del ferrocarril, habitantes de las siete comunas/localidades por donde transita el ferrocarril y con residencia en la Región. Tal como sostienen Hernández y Fernández:

“El tamaño de muestra no es importante desde una perspectiva probabilística pues el interés del investigador no es generalizar los resultados de su estudio a una población más amplia. Lo que se busca en la indagación cualitativa es profundidad. Por lo tanto, se pretende calidad en la muestra más que cantidad. Nos conciernen casos (participantes, personas, organizaciones, eventos, animales, hecho, etc.), que nos

ayuden a entender el fenómeno de estudio y a responder a las preguntas de investigación” (2006: 96).

En tal sentido, al ser una muestra intencional se entiende del párrafo citado que, al ser no probabilística, se priorizarán elementos que permitan profundizar en la temática más que buscar generalizaciones de los resultados. Se consideraron tres aspectos para elegir el tamaño de la muestra (Hernández y Fernández, 2006): capacidad operativa de recolección y análisis, número de casos que permitieron responder las interrogantes de la investigación y la frecuencia de accesibilidad en los casos.

Como anteriormente se mencionó, las pretensiones cualitativas distancian la presente investigación de generalizaciones estadísticas, por ende se consideró el método inductivo al momento de realizar el trabajo metodológico y analítico. En tal sentido, la elección de los sujetos de estudio se ajustó a un marco de criterios de frecuencia de utilización de un medio de transporte público en particular.

Se considera que las experiencias de movilidad de los usuarios del ferrocarril de La Araucanía son diversas, ergo, responden a motivaciones particulares, disimiles y multidireccionales que permiten considerar perspectivas múltiples y relacionadas con el ciclo vital de cada sujeto.

La cantidad de participantes se relaciona con la profundidad que se contrajo con los sujetos de estudio. Se propuso que el investigador y el sujeto de estudio estuvieran en contacto por más de una jornada habitual, en la cual el investigador logró profundizar en las actividades que realizaban, tales son caminar de la casa al paradero, esperar el bus, observar las actividades que realiza, sufrir el atochamiento de viajeros en medios de transporte, descender, caminar hacia la universidad, lugar de trabajo, etc.

En lo particular, las características de la investigación propiciaron un muestro por avalancha, el cual se caracteriza por pedir a los informantes que recomienden a posibles participantes (Blanco y Salamanca, 2007). No obstante, el proceso de elección tuvo bastante relación con la identificación durante los viajes que se efectuaron en ferrocarril, es decir, las caras de los usuarios se hacían más familiares a medida que se viajaba. Muchas veces se optó por abordar a los sujetos una vez que se identificó que eran usuarios frecuentes.

En relación al consentimiento informado de los participantes, la totalidad estuvo de acuerdo con participar en la investigación. Para ello se preguntó si se podía contar con su participación y se explicó el objetivo de la investigación, a lo que la totalidad manifestó de manera positiva. Existe material visual como fotografías y mapas que contienen información entregada y autorizada por 16 sujetos, mientras que 6 decidieron participar sólo de manera oral, rehusando su participación en fotografías y mapas. Para estos últimos se garantizó el anonimato.

Cabe destacar que la saturación de información se consiguió cuando se obtuvo una participación de 22 sujetos de estudio, los cuales cumplieron con los siguientes criterios:

1. Utilizar el ferrocarril para viajar, estudiar o realizar actividades domésticas o recreativas.
2. Ser usuario desde 3 meses como mínimo a la fecha de la primera entrevista.
3. Residir en una de las 7 localidades o ciudades que cubre el ferrocarril.
4. Utilizar el ferrocarril al menos 3 veces por semana.
5. Conocer el funcionamiento, ruta y horarios del ferrocarril.

CAPÍTULO III

EL FERROCARRIL DE LA ARAUCANÍA: TRANSFORMACIONES SOCIALES Y DINÁMICAS DE VIAJE

Introducción

Una forma de contextualizar y conocer el funcionamiento del dispositivo móvil en el cual cotidianamente viajan cientos de personas, pasa por la articulación de realidades históricas, experiencias de viajes y criterios de funcionamiento. El ferrocarril de La Araucanía, para los efectos de la presente investigación, se transforma en un medio de transporte que permite observar y analizar las prácticas de movilidad cotidiana de los usuarios que frecuentemente lo utilizan para desplazarse a múltiples lugares.

Para avanzar en su comprensión, resulta primordial conocer desde una perspectiva socio-histórica cómo funciona y se posiciona socialmente el ferrocarril en la Región de la Araucanía. Por un lado, el presente capítulo entrega una mirada histórica de las principales transformaciones e hitos que sucedieron durante la conformación del ferrocarril desde el siglo XIX hasta los días actuales. Por otro lado, se presentan los primeros resultados de la investigación. Desde una perspectiva de observación analítica, se registraron las dinámicas de viaje al interior del ferrocarril, haciendo dialogar tiempos, distancias, paisaje e interacciones sociales.

El ferrocarril en la sociedad chilena ha experimentado profundos cambios respecto al rol social, político y económico que le compete. En la actualidad, los 65 kilómetros que son utilizados para transportar a pasajeros por La Araucanía, reflejan una historia pasada cargada de tensiones y rupturas respecto a la relación entre el Estado y las empresas ferroviarias privadas encargadas de la mantención y funcionamiento. Como ejemplo de ello, no resulta

casual encontrarse con un relativo abandono de máquinas y fierros en algunas de las estaciones, las cuales hace unos cuantos años atrás resultaban ser poderosas locomotoras. Lo mismo ocurre con algunas estaciones que hoy en día funcionan con evidente reducción de espacios³⁰ e indudablemente todos los elementos folclóricos que se desarrollaban alrededor de la estación (trabajo, turismo y comercio) y que hoy en día reflejan un claro decaimiento.

Desde la perspectiva del investigador, las observaciones se combinan con los primeros relatos de los usuarios que con el pasar del tiempo se transformaron en sujetos de estudio, lo cual finalmente se traduce en una descripción de un viaje en un día laboral promedio e incluye relatos que permiten explorar las experiencias de viaje al interior del ferrocarril.

En definitiva, el capítulo pretende constituirse en una radiografía actual respecto a la significancia del ferrocarril para la Región desde una óptica anclada en las transformaciones sociales y las experiencias de viaje de los usuarios.

³⁰ Las estaciones de Lautaro y Victoria son muestra de ello. En éstas se pueden observar grandes edificios que actualmente están abandonados.

El ferrocarril en Chile: entre lo público y lo privado

El 25 de diciembre de 1851 queda en los anales de la historia ferroviaria chilena, puesto que

“Corría en Chile y en América del Sur la primera locomotora; pero solo al año siguiente se entregó al tráfico público una sección de 81 kilómetros [...] poco a poco fue extendiéndose este ferrocarril: en 1854 el ingeniero Campbell, concluía la línea hasta Pabellón [...] en 1868 se adquirían los 42 kilómetros del ferrocarril de Pabellón a Chañarillo [...] y por último, en julio de 1869 dos industriales contrataban la construcción del ramal de Puquios de 50 kilómetros, el que fue entregado al tráfico público en 1871” (Marín, 50:1901).

Para la consecución de aquel hito resultó factor determinante el poder ostentado por empresas privadas que mediante la concesión posibilitaron el auge del ferrocarril. El Estado, si bien aporta de manera medianamente escasa en la actividad ferroviaria, toma como política el desligue paulatino de la actividad. Esta constante se manifiesta desde el siglo XIX hasta la actualidad. En tal sentido, Marín (1901), elabora una lista de accionistas que figuraban en 1849 con \$800.000, la cual está conformada por empresarios que para la historia chilena se tornan actores clave en la economía, entre los cuales destacan: Agustín Edwards, Vicente Subercaseaux, Matías Cousiño y William Wheelwright.

Respecto a la fundación de líneas en el sur de Chile, la labor no estuvo exenta de dificultades: la geografía y los conflictos políticos en la zona contribuían a un clima hostil para el desarrollo del ferrocarril. Alliende sostiene que con los inicios de la construcción del tramo entre Chillán y Talcahuano en 1868 “se había dado comienzo a la penetración del ferrocarril en la región de la Araucanía, cuyo proceso de incorporación al territorio nacional se había iniciado en 1862. Su frontera natural era el río Bío-Bío” (2001: 154).

De esta manera, el ferrocarril cobra un papel fundamental en el afán de modernidad ya que, más allá de lo estrictamente vinculado al transporte, permitió posicionar a la sociedad chilena en áreas culturales, económicas y urbanas. Construir el ferrocarril supuso progreso occidental que pone de manifiesto una nueva problemática: la situación de los pueblos originarios. A pesar del enfrentamiento cultural con los mapuches de la zona, poco a poco las ansias por construir las líneas ferroviarias comienzan a materializarse.

“Las construcciones de las líneas del Valle Central y sur de Chile tuvieron propósitos políticos y nacionales, así como económicos y su finalización fue una cosa de orgullo nacional. La formación de una sociedad mixta entre Estado y particulares fue, después de la formación de la Compañía de Ferrocarril de Valparaíso a Santiago, en 1852, la única forma viable de financiar el ferrocarril en el valle central. El gobierno invirtió en estas sociedades y garantizó el funcionamiento de sus líneas. Esto significó, a la larga, que el gobierno tuvo que comprar estas compañías para que no quebraran e hiciera serios esfuerzos para aliviar sus dificultades y dependencias. Se dieron leyes especiales para su construcción, reducción de impuestos y tarifas para la importación de materiales” (Alliende, 2001: 146).

La construcción, pensada por el gobierno y ejecutada por el sector privado, permitió levantar los cimientos de lo que es en la actualidad el ferrocarril de La Araucanía. Diversas comunas nacen a partir del funcionamiento del ferrocarril y se consolidan a medida que los asentamientos producen trabajo y comercio, al punto que la creación de varias de las actuales comunas son efecto de la generación de las líneas del sur.

El intento por enlazar el país constituye una tarea de primer orden para las autoridades de la época. La geografía del territorio –largo y angosto- permite que el ferrocarril se establezca como un medio de transporte idóneo para fortalecer la conectividad, el espíritu nacionalista y el afán de soberanía. Para la época, y según lo explica Santiago Marín (1901), los ferrocarriles en Chile se dividen en: “ferrocarriles particulares con 2.317 kilómetros y ferrocarriles del Estado con 1664 kilómetros. Lo que hace un total de 3.981 kilómetros en explotación, o sea 12 (k) 44 por cada 10.000 habitantes, y 0 (k) 54 kilómetros cuadrados de superficie” (1901:21).

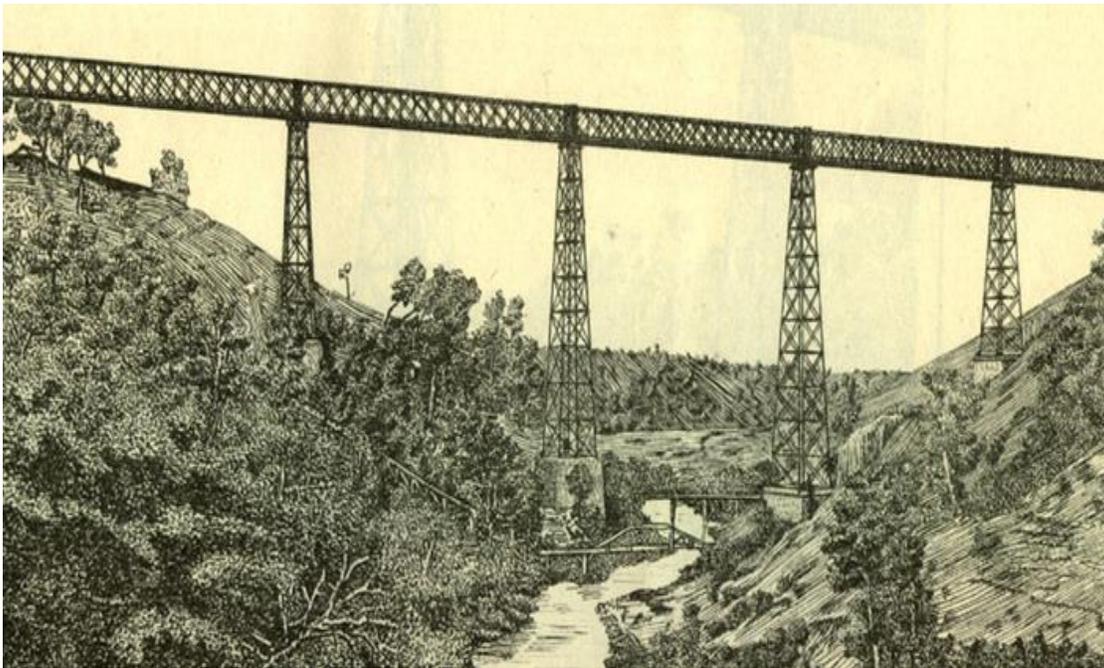
A partir de lo anterior, es necesario enfatizar en cómo las formas económico-administrativas quedan expuestas mediante el funcionamiento del ferrocarril. Tanto el sector privado como el público confluyen en la generación de línea ferroviaria pero de manera disímil. Mientras el sector público lo percibe como una forma de avanzar en la conectividad y soberanía nacional, el sector privado lo usufructúa con el ideal e inyecta recursos para fomentar el crecimiento económico particular.

“La construcción y explotación de los ferrocarriles quedó desde temprano entregada a compañías y sociedades particulares o al propio Estado, y fue tan intensa la actividad que unas y otras llevaron a cabo durante el siglo XIX que en 1898 las vías férreas

construidas y que operaban en el país se extendían a 3.981 km, de los cuales 2.317 estaban en manos de particulares y los restantes 1.664 en las del Estado”. (Barrientos, 2008:55).

Chile, que en ese entonces aportaba escasamente en el desarrollo y crecimiento económico del Cono Sur (Marín, 1901), observaba en el ferrocarril múltiples oportunidades, entre las que destacan: desplegar conectividad, explotar minerales en el norte y posibilitar la soberanía total en el sur debido a las convulsiones políticas, económicas y culturales en el territorio de la Frontera. Junto con ello, en la última década del siglo XIX “se inicia la construcción de cuatro nuevas líneas: de Pueblo Hundido al Inca, de Talca a San Clemente, de Temuco a Carahue y de Pitrufrquén a Antilhue” (Op.cit). Asoman los primeros lineamientos de la extensión del ferrocarril por La Araucanía, al unir Temuco, Carahue y Pitrufrquén, hecho que consolida la matriz de los actuales ramales.

Imagen 3. Viaducto Malleco



Descripción: viaducto de Malleco. Comienza el tránsito de trenes en el año 1890. Extraído de Archivo Nacional de Chile.

En relación a las concesiones otorgadas a empresas privadas, ya por ese entonces el predominio en kilometrajes y administración corre por manos de empresarios. Rutas como Cerro Gordo -en Mayo de 1896 cedida por el Gobierno de Chile a Sotomayor y Compañía-, Tocopilla -funcionando desde 1890 y perteneciente a la anglo-chilena *Nitrate and Railway*

Company Limited- y Copiapó -en manos de Juan Mouat quien en 1848 obtuvo la concesión del ferrocarril- generan una larga lista bajo control de empresas privadas, constante que se mantiene hasta los días actuales.

Imagen 4. Ferrocarril de La Araucanía



Descripción: Ferrocarril de La Araucanía atravesando el Puente Quillén. Fotografía realizada por Sergio Soto (2008). Extraída de <http://www.trenesdechile.cl/>

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el Estado chileno impulsó la generación de rutas ferroviarias en La Araucanía con el objetivo de fomentar soberanía, generar localidades y expandir el poder político en un territorio que hasta entonces había sido la piedra de tope en lo que respecta al control y resguardo de la geografía nacional. Para tales efectos se encomendó a un grupo de ingenieros europeos diseñar los recorridos por La Araucanía, permitiendo la conexión entre la zona norte y la zona sur. Entre los profesionales que

aportaron en la labor figura, durante el periodo 1889-1899, el belga Gustave Verniory, quien residió en algunas de las comunas (Victoria, Lautaro y Temuco) que hoy en día son forma y parte del circuito ferroviario que transporta a pasajeros.

Imagen 5. Oficina Lautaro



Descripción: Oficina de movilizador, ciudad de Lautaro. Para algunos trabajadores sus espacios de trabajo se transforman en “segunda familia, [la locomotora como] su segunda mujer”. Elaboración propia.

La inserción del ferrocarril en Chile trajo consigo nuevos oficios y formas de relación con el territorio. Durante el siglo XIX el auge del ferrocarril permitió conectividad, soberanía y accesibilidad a diversos lugares y personas (Verniory, 2005). No obstante lo anterior, la modernización del transporte y los cambios tecnológicos acontecidos entre la segunda mitad y fines del siglo XX, relegaron la utilidad de la maquinaria ferroviaria, reduciendo la oferta de servicios y los tramos de viaje.

Un primer hecho que determinó el funcionamiento actual del ferrocarril, surge a fines de la década de los setenta. En plena dictadura militar se gestaron importantes esfuerzos políticos por privatizar el ferrocarril. El modelo de concesión puede considerarse el punto de partida de la privatización, aspecto fundamental de las transformaciones económicas del ferrocarril.

Por esos años los volúmenes de carga cayeron poco más de ocho millones de toneladas³¹, generando una separación entre La Empresa Ferrocarril del Estado (EFE), creada en 1884, y su responsabilidad social en infraestructura, restándola así de compromiso en las operaciones de carga. Posteriormente:

“En 1993, el ferrocarril estatal Empresa Ferrocarril del Estado (EFE) creó Ferrocarriles del Pacífico, SA (FEPASA) y para 1995 había concesionado un 56.3 por ciento de los intereses al sector privado por un periodo de 20 años, iniciándose las operaciones independientes. En 1996, el Ferrocarril del Norte (Feronor) fue concesionado con integración vertical, y fue el ferrocarril que unió Arica con La Paz en 1997” (Sharp, 2005: 31-32).

La concesión, como vía de privatización primordial de los ferrocarriles, constituye una problemática que trasciende la realidad chilena. Siguiendo a Martin (2002), la separación entre infraestructura y operaciones resulta sumamente útil para otorgar concesiones, lo cual genera: “concesiones para servicios rentables o potencialmente rentables por separado de los servicios que producen pérdidas que, aunque también pueden ser objeto de concesiones, cuentan con subsidios estatales garantizados” (Martin 2002: 12).

En un estudio elaborado por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) el año 2000, se identifica el modelo chileno como un ejemplo híbrido de privatización. Con una fuerte influencia europea, el modelo consta de una administración de EFE, la cual opera trenes de pasajeros y vende derechos de uso de vía a empresas privadas. A su vez, la empresa que opera se encarga de administrar la infraestructura de los ramales.

Para la CEPAL (2000), la privatización no ha dado resultados óptimos, en ello los dineros de peajes se destinan a costos de pasajeros y administración, en desmedro de proyectos que favorezcan a la Empresa Ferrocarril del Pacífico (FdP). Otro factor que identifica la CEPAL está asociado a la bonificación que paga el gobierno por toneladas transportadas por ferrocarriles. Esta bonificación la recibe EFE, lo cual genera incertidumbre respecto a la destinación de los dineros a proyectos que benefician a FdP.

La concesión, política permanente en lo que respecta a los ferrocarriles, abre dos problemáticas: una relacionada con el relativo éxito económico que debiese producirse (lo

³¹ De 14,7 millones se pasó a 6,6 millones (Sharp, 2005).

cual está en tela de juicio) y otra en relación con la propiedad de los inmuebles. Esto último recae en las estaciones, que en algunas ocasiones se tornan piezas patrimoniales.

Esta transformación impactó considerablemente en la Región de la Araucanía. Comunas como Renaico, Carahue e Imperial dejaron de ofertar servicios, provocando una reestructuración en las pautas de vida cotidiana de sus habitantes y dejando en la actualidad vestigios materiales como muestra de un pasado reciente atiborrado de rieles, estaciones, vida laboral y recreativa que se gestaba en torno al papel del ferrocarril.

A pesar de estas transformaciones en el ferrocarril de la Región, las máquinas ferroviarias, si bien no son las poderosas locomotoras de antaño, cotidianamente transportan a pasajeros, permitiendo de esta manera el acceso a lugares de trabajo, ocio y estudios.

La actualidad de las estaciones del ferrocarril de La Araucanía

Considerando las transformaciones presentadas en la sección anterior, La Araucanía exhibe tres periodos en cuanto a la conformación de la vía férrea y los derivados³² de ésta, los cuales quedan constituidos de la siguiente manera:

- 1) Fines del siglo XIX / década de los sesenta del siglo XX. Periodo que se caracteriza por la prolongación de la política nacional de soberanía. Tiene por finalidad conectar ampliamente la propia Región mediante ramales y servir de puente con el resto del país en un territorio con eminente carga histórica producto de la Ocupación de La Araucanía³³. Este periodo se caracteriza por un notable auge del ferrocarril, un control prioritario por parte del Estado y gran demanda

³² Asentamientos humanos, comercio, urbanismo, neocolonización, entre otros factores.

³³ Para otros denominada "Pacificación de La Araucanía". Proceso de guerra acontecido durante el periodo 1861-1883. El gobierno de Chile realizó una campaña militar en territorio mapuche con el objetivo de implementar la cultura chilena y dominar a través de las armas al pueblo mapuche. No obstante, el pueblo mapuche defendió sus tierras a través de una resistencia armada, generado diversos focos de conflicto. Finalmente, Chile venció y unió el territorio del Bío-Bío con Valdivia. Puede considerarse que este proceso gatilló las actuales reivindicaciones mapuches en La Araucanía.

del servicio, lo cual evidencia la importancia del ferrocarril en la promoción del desarrollo social y económico del país³⁴.

- 2) Década de los setenta / Comienzo del siglo XXI. Reestructuración del servicio de ferrocarriles a partir del papel que juega la administración durante la dictadura militar y en los tiempos de la Concertación. Se agudiza la privatización y pierde protagonismo como medio de transporte basal a nivel nacional.
- 3) Año 2008 / actualidad. Se pone en marcha el ferrocarril Victoria-Temuco bajo concesión de la empresa FESUB S.A.³⁵ El pasaje es subsidiado por el Estado producto de la Ley Espejo Transantiago³⁶.

De esta manera, los períodos nos muestran que el ferrocarril fue un actor clave en el proceso de reestructuración nacional, puesto que creó gran parte del paisaje y, de cierta forma, planificó los asentamientos humanos que en la actualidad originan importantes ciudades. Con el paso del tiempo, y específicamente entre fines del primer periodo y durante todo el tiempo que corresponde al segundo periodo, los esfuerzos por industrializar la Región comienzan a mermar, haciendo desaparecer gran parte de la economía local que evidenciaba progreso en cuanto al incipiente grado de industrialización alcanzado durante el primer periodo. Este traspie impactó en el debilitamiento de localidades que por eso entonces conformaban núcleos económicos relevantes para la economía nacional. Como resultado de lo anterior, se agudizaron la pobreza, la migración y el despoblamiento, lo cual impacta duramente en la Región, que no por factores casuísticos continúa siendo una de las que mayor tasa de pobreza y desempleo presenta a nivel nacional.

Actualmente (tercer periodo iniciado en 2008) se ha organizado un nuevo servicio a partir de las estructuras heredadas y el establecimiento de ciertas innovaciones. Las estaciones que se

³⁴ Vale mencionar que los intereses clasistas de la época encuentran relación con el control que tuvieron los sectores dominantes, y en varias ocasiones amparados por el papel del Estado, en la generación de las necesidades particulares del ferrocarril y en la construcción del país. Para tener una lectura particular en torno a lo expuesto se recomienda ver: Guajardo, Guillermo (2007) *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles/Universidad Nacional Autónoma de México.

³⁵ Desde el 2015 pasa a llamarse *Ferrocarriles del Sur S.A.* Empresa que tiene a su cargo los servicios: Biotren, Corto Laja y Tramo Victoria-Temuco.

³⁶ Ley de subsidio al transporte público. La ley espejo consiste en que el monto de dinero que será invertido en el transantiago (sistema de transporte público de la ciudad de Santiago) se replicará en todas las regiones.

encuentran en el recorrido del ferrocarril de La Araucanía, en términos cuantitativos, presentan una amplia diversidad respecto a la afluencia de usuarios. Mientras las estaciones de Temuco y Victoria constituyen vanguardia, las estaciones de Lautaro y P.U.A. presentan una escasa afluencia de pasajeros. Trato distinto para los paraderos de Pillanlelbún, Perquenco, Lautaro y Quillén, que conservan una cantidad casi inamovible de usuarios en el tiempo reciente.

En términos arquitectónicos, la composición y forma de las estaciones y paraderos es diametralmente opuesta entre sí. De sólidas construcciones de cemento (Lautaro, Victoria y Temuco), se da paso a rudimentarios paraderos en Quillén, P.U.A., Perquenco y Pillanlelbún, los cuales son funcionales pero deficientes en cuanto a brindar confort a los usuarios en estaciones de clima templado. Sin lugar a dudas, factores históricos y económicos influyen en la priorización y consolidación de las estaciones, especialmente debido al papel estratégico que cumplieron Temuco, Victoria y Lautaro en la conformación de las líneas ferroviarias de la Región, principalmente durante fines del siglo XIX.

Imagen 6. Paradero Instituto Claret³⁷



Descripción: Paradero Instituto Claret

³⁷ El ferrocarril presta servicios por las mañanas y tardes de lunes a viernes al colegio Claret, ubicado en la salida norte de la ciudad de Temuco. El servicio es de vital importancia para permitir la conectividad de cientos de estudiantes y profesores que residen principalmente en la ciudad de Temuco.

Imagen 7. Pasajeros aguardando el ascenso



Fuente: elaboración propia.

Pasajeros y transporte

En la actualidad, y principalmente desde que se puso en marcha el servicio Victoria-Temuco, han mutado algunos aspectos que permiten profundizar en términos concretos en torno a qué tipo de servicios se brinda a los usuarios, lo cual está directamente relacionado con el periodo que se inicia en 2008 presentado en la sección anterior. Este ejercicio permitirá conocer algunos detalles técnicos del funcionamiento del ferrocarril.

En el marco de la generación de indicadores que evalúen la calidad del servicio y las fluctuaciones de mercado que ha experimentado la empresa Ferrocarriles Suburbano S.A., se desarrolla anualmente un estudio que exhibe las transformaciones que han experimentado los servicios Corto Laja, Victoria-Temuco y Concepción. La información se sintetiza en el texto *Memorial anual 2015. Ferrocarriles del Sur (MAFES)*.

Para efectos de la presente investigación, resulta necesario destacar los principales antecedentes que se relacionan con el servicio Victoria-Temuco, enfatizando en la sistematización de datos que permitan generar un panorama respecto al funcionamiento desde el transporte de pasajeros, infraestructura y comercio.

En primer lugar, se advierte que desde el año 2014 Fesub se hace cargo del mantenimiento de la infraestructura y el tráfico de la Empresa Ferrocarriles del Estado desde la ciudad de Chillán (Región del Bío-Bío) hasta el sur del país. Dentro de las principales operaciones que desarrolla destaca: tráfico (movilización de pasajeros mediante la labor de funcionarios), infraestructura, mantenimiento, programación, contratos y seguridad (Mafes, 2015).

En segundo lugar, desde una perspectiva económica la empresa registra una disminución de EBITDA³⁸ durante el periodo 2008-2012, logrando repuntar el año 2013. La empresa sostiene:

“El incremento de la pérdida a nivel EBITDA al comparar el resultado del año 2015 con el de 2014 es de \$ 419,82 millones [...] el efecto es fundamentalmente mayor gasto en personal (\$ 535,9 millones), producido por el incremento en la dotación debido a la Nueva Ley Ferroviaria (incorporación de 19 personas), nuevos proyectos de pasajeros (Proyecto Extensión a Coronel). Además, se registraron mayores horas de sobretiempo, principalmente por la adecuación a la nueva Jornada Laboral de los colaboradores que se desempeñan a bordo de trenes. (34.577 años 2015 versus 19.523 en 2014)” (Mafes, 2015: 25-26).

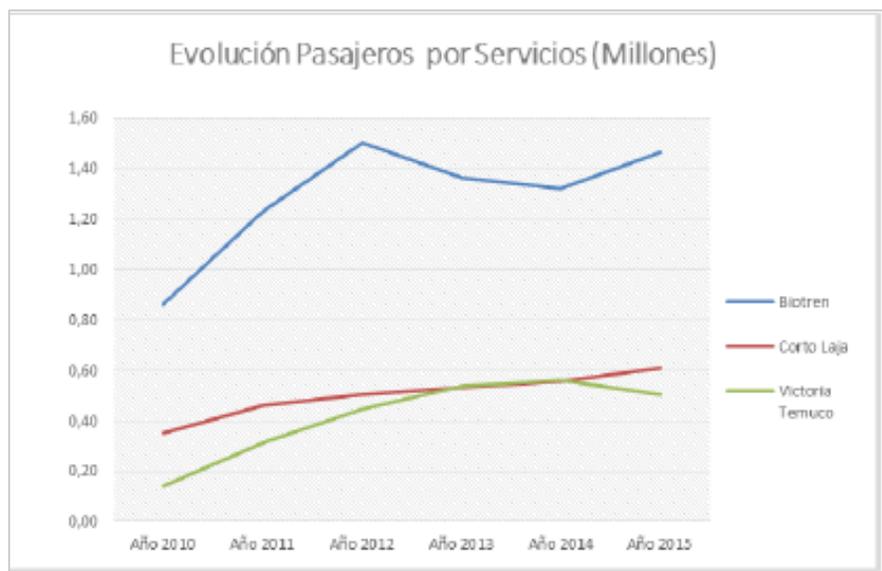
En tercer lugar, según Mafes, para el tramo Victoria-Temuco se registran índices de confiabilidad adecuados durante el año 2015 (97.6%), como también puntualidad (87.2%). Los puntos críticos se originan en trenes atrasados (12.8%) y servicios suprimidos (64). En comparación con los servicios Biotren y Corto Laja³⁹, Victoria-Temuco es el que más deficiencias presenta.

En cuarto lugar, cabe señalar que la evolución de pasajeros del servicio Victoria-Temuco ha sufrido fluctuaciones durante el periodo 2010-2015, lo cual se ve reflejado en el gráfico 1.

³⁸ Indicador financiero que calcula el beneficio bruto de explotación calculado antes de la deducibilidad de los gastos financieros.

³⁹ FESUR, del grupo EFE, actualmente está a cargo de tres servicios ferroviarios de pasajeros: Victoria-Temuco en La Araucanía, y los servicios Biotren (Coronel-Concepción-Talcahuano-Chiguayante) y Corto Laja (Concepción-Laja) en la Región del Bío-Bío.

Gráfico 1



Fuente: Memoria 2015 FESUB.

El gráfico “Evolución pasajeros por servicios”, muestra un aumento gradual durante el periodo 2011-2014 para el tramo Victoria-Temuco, volviendo a descender durante el año 2015. Se considera que una de las principales causas se relaciona con los índices descritos en el tercer punto, a saber: confiabilidad, puntualidad y supresión del servicio.

Si durante los viajes efectuados durante el periodo agosto 2015/febrero 2016 no se experimentaron grandes fallas, es posible contabilizar 4 detenciones producto del hurto de catenaria durante el tiempo en que desarrolló el trabajo de campo. Además, las fallas de automotores suspendieron en otras ocasiones el servicio. Se sondeó la existencia de sensación de un servicio que pierde confianza a medida que las fallas se tornan reiterativas. A pesar de lo anterior, los usuarios consideran que el servicio ha mostrado mejorías en el último tiempo.

Gráfico 2



Fuente: Memoria 2015 FESUB.

Respecto a la evolución de pasajeros, y en concordancia con el punto anterior, se registra una disminución de pasajeros producto de los índices de confiabilidad. Esto trae consigo una pérdida de 53.176 pasajeros para el año 2015, año en que se prestaron 2.577 servicios (Mafes, 2015), 62 servicios más que el año anterior. Finalmente, en el año 2015 se desacoplaron 2 vagones del servicio Victoria-Temuco, esta disminución del 50% de oferta de asientos impactó directamente en viajes al Insituto Claret. Según la empresa se restaron 31.892 pasajeros estudiantes debido al desacoplamiento de vagones.

Todo lo anterior conlleva a plantear un escenario de constante precarización en términos históricos. Como ya se indicó, si a mediados del siglo XIX el ferrocarril constituía un medio de transporte fundamental, en la actualidad, producto de la privatización constante del servicio y la escasa fiscalización e injerencia del Estado producto de una inactiva participación, ha conllevado a que el servicio se haya reducido, lo cual influye en la pérdida de confianza por parte de la ciudadanía, generando que el servicio cumpla a un nivel mínimo si se piensa en su gran potencialidad.

Dinámicas de viaje: registrando la experiencia como usuario

Identificar la relevancia sociohistórica de un dispositivo móvil como el ferrocarril de La Araucanía conlleva a pensar las subjetividades asociadas a las experiencias de viaje. La inserción, desarrollo, consolidación y crisis del sistema ferroviario chileno responde, entre otros factores, a las vicisitudes tecnológicas y económicas de la sociedad chilena, transformaciones en el mercado del transporte que restaron protagonismo al ferrocarril producto del espíritu modernizador de épocas pasadas, dejando la hegemonía del transporte público a merced de empresarios, impactando así en las relaciones cotidianas que se gestaban en y desde los viajes y los fierros.

Vale la pena mencionar la noción de viaje metropolitano desarrollada por Errazuriz (2012) la cual permite comprender, desde una perspectiva anclada en la vida cotidiana, las fluctuaciones en torno a cómo percibir la vida cotidiana. El viaje metropolitano permite considerar aspectos de la vida cotidiana en el espacio público, donde el trayecto cotidiano fue profundamente influenciado por las tecnologías del siglo XX, poniendo en permanente diálogo dispositivos móviles y vida urbana, y en el cual “se combinan en una trama compleja en permanente movimiento, transformación y adaptación, debido a que cualquier cambio en las experiencias y prácticas en la ciudad, en lo construido (físico o normativo) o en mismos vehículos, repercuten en algún nivel sobre total del sistema” (Errazuriz, 2012: 13). En este sentido el ferrocarril, como enlace entre lo público y el sujeto, entrega tiempos de movilidad particulares respecto a las experiencias urbanas.

Imagen 8. Estación de Victoria



Descripción: usuarios descendiendo del ferrocarril.

Si bien la relevancia del ferrocarril en las dinámicas sociales de la Región es acotada en cuanto al impacto cuantitativo, no es así respecto a dimensiones cualitativas como rol social, conexión, inclusión y participación social. Se verá que el ferrocarril conecta lo rural y lo urbano así como entre localidades de escalas pequeña y mediana, moviéndose además por un terreno que para muchas otras empresas y medios de transporte resulta improductivo desde una óptica economicista.

Los usuarios de la periferia, carentes de espacios de comercio, ocio y servicios, perciben el ferrocarril como medio prioritario para el desarrollo de sus actividades, sitúan su tiempo para desplazarse en un espacio de transporte público, el cual se transforma en un espacio de vida a medida que el ferrocarril es utilizado con frecuencia sostenida, acción que en definitiva genera una relación de dependencia. El tiempo de movilidad de los usuarios está condicionado tanto por elementos espacio-temporales subjetivos (la vida cotidiana construida desde el ejercicio de desplazamiento), como por las particularidades materiales del ferrocarril (la objetividad temporal en el uso del transporte).

Aunque resulte una obviedad, los medios de transporte no sólo transportan. Las interacciones o actividades que se producen al interior de los vagones, asientos o pasillos son ampliamente enriquecedoras respecto a la animación de espacios que a simple vista resultan inanimados. La compañía silenciosa de los viajes integra a personas separadas por la ciudad (Caiafa, 2006), ofreciendo charlas desinteresadas, vivencias, objetos y miradas. Viajar constituye una experiencia que trasciende la relación sujeto-objeto, tornándose una experiencia que trae consigo cargas simbólicas y materiales de cada viajero.

Dicho lo anterior, en la presente sección se describe el recorrido que efectúa el ferrocarril desde Temuco hasta terminar el recorrido en la estación de Victoria. Para ello, fue de suma importancia observar y registrar tiempos, espacios y acciones que se desarrollaban a medida que el ferrocarril avanzaba. El registro que se presentará a continuación forma parte de las anotaciones de campo, y es un esbozo de uno de los tantos viajes realizados en el transcurso de la investigación. El objetivo es compartir impresiones como un usuario del ferrocarril en un día laboral.

Lunes 7 de septiembre de 2015

El ferrocarril emprende el primer viaje de usuarios desde la estación de Temuco a las 09.30 am con dirección a la comuna de Victoria. Algunas caras, con el transcurrir del tiempo, han comenzado a resultarme familiares durante mis viajes, gente que va a Lautaro y Victoria en su mayoría, otros que nunca antes vi, y los menos: turistas que viajan por primera vez y llevan consigo bebidas y galletas para amenizar el viaje.

Con los viajes que he realizado en estos meses ya conozco a todos los conductores, son 5. Generalmente llego a la estación de Temuco a eso de las 09.25 am, me subo sin pasar por boletería y me siento. Mi dinámica consiste en observar, simplemente observar con la intención de analizar los movimientos de los usuarios, quiénes suben, quiénes bajan, qué conversan y hacia dónde van. Los usuarios con los que ya establecí contacto visual se han transformado en compañeros de viaje.

Imagen 9



Descripción: usuarios aguardando la llegada del ferrocarril en la Estación de Temuco.
Elaboración propia.

El ferrocarril da el pitazo inicial, se cierran las puertas y comenzamos el viaje. Hoy somos alrededor de 60 usuarios los que emprendemos el recorrido. Lo primero que se deja ver desde mi asiento son supermercados y comercios del Barrio Estación, algunos vagones oxidados y abandonados, y uno que otro hombre saludando al borde de la línea férrea y esperando recibir un saludo de vuelta de algún usuario que se haya entusiasmado con el agite de sus manos.

Van poco menos de 10 minutos de viaje y a lo lejos se ve el campus norte de la Universidad Católica. Si bajo la mirada asoman barrios emergentes de casas de dos pisos que acompañan el trayecto. Pasamos por el paradero del Instituto Claret y luego llegamos a Cajón, localidad fundada durante la primera década del siglo XX y ubicada a 8 kilómetros de Temuco, alberga a poco más de 4.000 habitantes y pertenece administrativamente a la comuna de Vilcún.

Como la mayoría de las comunas, Cajón le debe gran parte de su existencia a la construcción de la línea ferroviaria. Actualmente no posee paradero ferroviario, y más de un usuario me ha comentado lo necesario que sería instalar una parada ahí.

Salir de Temuco con dirección norte permite observar las dicotomías entre un pasado que se manifiesta en antiguas casas de madera que emiten una intensa humareda proveniente de chimeneas durante el invierno, y un presente que se caracteriza por el surgimiento de nuevas construcciones; barrios familiares que se han instalado en las afueras de la ciudad y que invitan a vivir una vida alejada del ruido y el movimiento de la urbe. La línea férrea permite dimensionar parte de la historia pasada y reciente de Temuco, las condiciones de vivienda y los cambios arquitectónicos experimentados.

Mientras el tren se aleja de Temuco, el paisaje se hace cada vez más verde. El tramo Temuco-Pillanlelbún a ratos no deja ver más que una frondosidad de plantas que van construyendo paredes naturales de 2 metros de alto, las cuales sirven de compañía para la línea férrea por varios kilómetros.

No pasan más de 20 minutos y ya estamos entrando a Pillanlelbún, localidad que administrativamente pertenece a la comuna de Lautaro. Lo primero que se ve desde el paradero de ferrocarriles son casas muy similares con sus respectivos patios, donde reluce el ropaje de sus habitantes tendido en cordeles. Desde sus patios uno que otro habitante observa el ferrocarril a medida que atraviesa la localidad.

Pillanlelbún, ubicada en pleno corazón de la Región, fue fundada a fines del siglo XIX por colonos en su mayoría españoles y actualmente residen cerca de 5.000 habitantes. El ferrocarril llega a Pillanlelbún a las 09.49 am, efectúa la primera parada con dirección norte. Al momento de descender por unos segundos, lo primero que se deja entrever es una gran cantidad de restos de madera que se mezclan con barro, escenario que recibe a todo aquel que descienda del ferrocarril. Deduzco que son residuos de los trenes de transporte maderero, no es un escenario estéticamente agradable en este invierno, más aún, cuando la lluvia genera gran cantidad de barro.

Imagen 10



Descripción: Interior del ferrocarril. Elaboración propia.

Al detenerse el ferrocarril, se asoma una plaza de gran tamaño y muy bien cuidada, junto a ella aparecen casas, todas de un piso y de madera. Pillanlelbún, si bien no destaca por tamaño y modernización, posee una posta de salud, retén de carabineros, compañía de bomberos, dos colegios, una sucursal de correos, clubes sociales, almacenes y un cementerio, entre otros servicios de menor envergadura.

La principal vía de acceso a la localidad, para quienes no cuentan con un medio de transporte particular, tanto por su ubicación como por la comodidad que presenta, es el paradero del ferrocarril. Otra forma de acceder es desde la carretera, donde para entrar y salir de la localidad se debe caminar poco más de 15 minutos. Pillanlelbún puede considerarse una localidad dormitorio, la mayoría de sus habitantes trabaja en Lautaro o Temuco, y muchos de los profesionales que ejercen en la localidad provienen precisamente de Temuco o Lautaro.

Imagen 11



Descripción: Paradero Pillanlelbún. Elaboración Propia.

Retomamos el viaje. El tramo Pillanlelbún-Lautaro convierte el paisaje en un campo de mucha vegetación, con incipientes plantaciones de raps⁴⁰, algunas casas solitarias, parcelas y animales pastando. El paisaje rural comienza a destacar y toma fuerza a medida que el ferrocarril se aleja de la estación de Temuco.

A las 10:09 am el ferrocarril está en el paradero de Lautaro, ubicado en el centro de la ciudad. Lautaro, que pertenece a la Provincia de Cautín, fue fundado en 1881 y debe su nombre al *weichafe Leftrarú*, muerto en el siglo XVI en combate durante una emboscada española. La comuna registra un población de 32.218 habitantes (Censo, 2002). La comuna cuenta con dos paraderos: Lautaro centro y la histórica estación ubicada al norte de la ciudad.

El paradero Lautaro presenta mayor afluencia de usuarios en comparación con la estación Lautaro, la principal elección del paradero se produce debido a que está en pleno corazón de la ciudad, cercano a todos los servicios que frecuentan los usuarios que provienen principalmente de Pillanlelbún, como también otros usuarios provenientes de Temuco y que trabajan en la comuna. El paradero es básico en su construcción, una especie de garita

⁴⁰ Planta cultivada de color amarillo. Se utiliza para producir diversos aceites.

resguarda a las personas que esperan el ferrocarril, y detrás asoma el liceo de la comuna, por el frente una iglesia evangélica da la bienvenida.

No pasa ni un minuto y continuamos el viaje. Mientras avanzamos la ciudad evidencia el cariño hacia las máquinas ferroviarias, murales que llevan frases como “Escucho el pitazo del tren cortando en dos al pueblo” del poeta Jorge Teillier, hablan de un pasado en el cual el ferrocarril era factor determinante en la vida cotidiana.

Imagen 12



Descripción: Paradero Lautaro Centro. Elaboración propia.

Una descripción histórica de Lautaro y sus alrededores es la siguiente: “Desde la futura estación de Quillén hasta Lautaro, la línea atraviesa la gran selva ex Virgen del Saco, extremadamente frondosa y cortada por numerosas quebradas, donde pululan pumas. A la entrada de la ciudad de Lautaro se edificará la estación” (Verniory, 2005: 148). A fines del siglo XIX, la estación de Lautaro comenzó a edificarse bajo la supervisión de ingenieros europeos y chilenos, tarea que no estuvo exenta de dificultades y que significó un importante avance en cuanto a la conectividad nacional.

Lautaro es una ciudad particular en cuanto a la diversidad de paisajes y culturas, las calles, el río, las montañas de fondo y las casas que han soportado más de un siglo, hacen que el paso por allí resulte inspirador.

En un par de minutos ya estamos en la estación de Lautaro, cabe señalar que denota abandono y contiene muchas historias pasadas. No presenta mayor fluctuación de pasajeros, generalmente arriban y descienden escasos usuarios en comparación al paradero. En el siglo pasado la estación fue de suma importancia para la conexión de la Región con el resto del país, de ella sólo quedan vestigios; la oficina del movilizador y la caseta de guardias son los únicos espacios operativos de una infraestructura que hoy en día tiene clausurado el *hall* central, el guarda equipajes y otras oficinas, no obstante, diariamente está abierta para todo aquel que pase por ahí o aguarde la llegada del ferrocarril.

Imagen 13



Descripción: Estación Lautaro. Elaboración propia.

El tramo Lautaro-Quillén nuevamente abre camino por la Región. Al salir de Lautaro se da el mismo fenómeno de conurbanización que se experimenta en Temuco. Constructoras inmobiliarias han expandido la ciudad de Lautaro ofertando viviendas recién construidas. El

paisaje se torna más frondoso, con animales que se dejan ver a medida que la línea férrea supera en altura los fundos.

Son las 10:22 horas y el ferrocarril está próximo a detenerse en el paradero de Quillén, localidad que en gran medida logra conectarse con el resto de la región mediante el servicio ferroviario. En las cercanías del paradero siempre hay revoloteando animales que van desde polluelos y gallinas, hasta perros, cerdos y corderos. Quillén es una localidad que ha quedado en el olvido con el paso del tiempo. Según sus habitantes, alberga a 700 personas aproximadamente, pertenece administrativamente a la ciudad de Perquenco. La estación fue inaugurada el año 1892.

Desde el paradero se ven las casas que conforman la localidad y un camino asfaltado que hace muy poco fue construido, por ahí transitan vehículos de vez en cuando. A pesar de ello, Quillén es un lugar donde la calma impera. Cuando el ferrocarril se detiene asoman los usuarios de siempre, aquellos que en su mayoría viajan a Perquenco o Victoria para estudiar, trabajar o hacer trámites.

Imagen 14



Descripción: Localidad de Quillén. Elaboración propia.

El viaje de Quillén a Perquenco se da en medio de un verde intenso. A medida que el ferrocarril avanza el paisaje exhibe una vegetación cada vez más espesa. Cuando el ferrocarril está pronto a llegar al paradero, a eso de las 10:25 horas, comienzan a divisarse casas y calles pertenecientes a la comuna de Perquenco.

Perquenco se ubica en la Provincia de Cautín, alberga a 7.000 habitantes y se funda en el año 1881, mismo año en que se inaugura el Fuerte Quillén. En 1893 la línea de ferrocarriles de Victoria a Temuco comenzó a operar, lo que permitió que la estación de Perquenco estuviese operativa a partir del mismo año. En Perquenco colonos chilenos y europeos se instalan a fines del siglo XIX con el propósito de controlar las arremetidas del pueblo mapuche y promover el desarrollo económico en la Región.

La estación de Perquenco presenta un constante flujo de usuarios. Cabe mencionar que la comuna, al igual que Quillén y P.U.A., presenta evidentes dificultades respecto a medios de transporte público que ofrezcan conexión con el resto de la Región, por lo cual, el servicio que ofrece el ferrocarril y la ubicación geográfica de la estación permite que algunos de los perquenquinos organicen sus actividades cotidianas a partir de los horarios de servicio que ofrece la empresa de ferrocarriles. Otra opción para acceder a medios de transporte público es caminar hacia la carretera y esperar la llegada de algún bus interurbano.

El ferrocarril llega a la estación de Perquenco a las 10:29 horas, en esta oportunidad contabilizo a 28 personas que suben al ferrocarril. Seguimos el viaje, a medida que el ferrocarril avanza aparecen algunos puentes (como el Quino) que impactan por su belleza. Los usuarios que viajan en el asiento posterior dejan exclamar algunos sonidos de asombro⁴¹.

⁴¹ Coincide en mi viaje un grupo de chicos que no sobrepasan los 10 años y están de paseo junto a sus profesores.

Imagen 15



Descripción: Paradero Perquenco. Elaboración propia.

La próxima detención es en P.U.A., que según algunos datos históricos⁴² debe su nombre al general Gregorio Urrutia y el profesional Tomás Albarracín, ambos actores clave en la construcción del tramo Victoria-Lautaro durante el siglo XIX. P.U.A., cuya data de fundación es 1883, según sus habitantes bordea las 1.000 personas, y la gran mayoría de ellos trabaja en Victoria, Lautaro o Temuco. Son un par de cuadras las que conforman la localidad, con calles sin pavimentar. Existen pequeños boliches, una iglesia y casas. Nada de bancos, hospitales, colegios, supermercados y centros comerciales.

El viaje entre Perquenco y P.U.A. tarda alrededor de 14 minutos y creo que es el más breve de todo el recorrido. Llegamos al paradero a eso de las 10:43 aproximadamente. Durante el siglo XIX P.U.A. fue territorio estratégico para el Estado chileno en su afán de ejercer

⁴² Otros datos se remontan al estero Pua o a una derivación del mapudungun.

soberanía, ahí se instalaron torres de vigilancia, se insertó a colonos europeos y se estableció como punto estratégico de conexión territorial en La Araucanía.

Imagen 16



Descripción: Vista panorámica desde puente Quillén. Elaboración propia.

Prontamente concluiremos el viaje. Al llegar a Victoria el ferrocarril viene con un 90% de capacidad. Victoria es la última parada, me atrevo a señalar que el recorrido está pensado para que los desplazamientos de los usuarios sean en dirección sur, es decir, para que todas las personas de las comunas y localidades que cubre el servicio puedan llegar a Temuco a cumplir sus labores cotidianas. Mi impresión se sustenta en los horarios del servicio pensados de norte a sur⁴³.

⁴³ Para que la gente que vive en Victoria, P.U.A. Perquenco, Quillén, Lautaro o Pillanlelbún lleguen a Temuco por la mañana, y vuelvan a sus casas a medio día o en las tardes.

Imagen 17



Descripción: Estación P.U.A Elaboración propia.

La estación de Victoria, en términos arquitectónicos, es muy similar a la estación de Lautaro tanto por las dimensiones como por el tipo de material sólido empleado en la construcción. El ferrocarril arriba a eso de las 11 am y ya se observan algunas personas aguardando el servicio de las 11.40 am en los asientos de la sala de espera. En el trayecto no se vio venta ambulante, ni personas viajando de pie.

La estación presenta un relevante flujo de personas. Consta de una oficina de boletería, guarda equipaje (en desuso), baños, sala de movilizador y un kiosco de confites. Una vez en la estación, desciendo del ferrocarril y me dispongo a esperar el servicio que comienza poco antes del medio día que me llevará de vuelta a Temuco.

Imagen 18



Descripción: Estación Victoria. Elaboración propia.

¿Qué hacer cuando se viaja? Experiencias de viaje y emociones por La Araucanía

Un viaje en el ferrocarril de La Araucanía da para mucho. En una hora y media comienzan a aflorar diversas actividades como dormir, comer, observar el celular, conversar y mirar por la ventana, son las acciones que a simple vista relucen y es lo que observé durante los primeros viajes, y cuando aún tomaba contacto con los informantes clave. A medida que se establecieron las redes de usuarios logré ahondar en las emociones y experiencias de viaje.

Los estudios que profundizan las experiencias de movilidad desde un enfoque fenomenológico anclado en las emociones y experiencias de viaje al interior de dispositivos móviles (Jirón, 2010; Bissell, 2010; Cresswell y Merriman, 2011; Jensen 2012; Muñoz, 2013b; Zunino, 2016), permiten analizar las interacciones sociales que se producen en tiempos de desplazamientos, las cuales refieren diversas prácticas y formas de concebir el viaje.

Dentro de los dispositivos móviles que propician la interconexión de lugares, el ferrocarril cobra un papel fundamental y de alguna forma se distancia de los otros medios de transporte

por lo significativo que resulta trasladarse en un medio de transporte con connotaciones históricas. En tal sentido, Jensen (2012) sostiene:

“Las relaciones construidas en los trenes están en gran medida abiertas a la inclusión de transeúntes y compañeros de viaje con los que los pasajeros entrelazan las comunidades móviles, ya que, año tras año, viajan a través del mismo paisaje a la misma hora, en el mismo entorno material”⁴⁴ (Jensen, 2012: 202).

La combinación de diversos factores permite que los usuarios puedan viajar considerando eventualidades en una ruta medianamente conocida por ellos. El paisaje, los acompañantes y la atmósfera al interior de los vagones permite que exista cierta seguridad respecto a cómo se presentará el viaje. Las eventualidades responden al tipo de viajero no habitual que podría subir en la ruta cotidiana, como también debido a desperfectos en la máquina o inclemencias en el tiempo. El resto está medianamente controlado por cada usuario habitual.

Dentro de las principales distinciones que se encuentran en este medio de transporte destaca, en comparación a otros, la sensación de tranquilidad que experimenta la mayoría de los viajeros del ferrocarril de La Araucanía. Elda, de 50 años nacida en Cuba y actualmente habitante de Pillanlelbún, todos los días utiliza el ferrocarril para volver del trabajo ubicado en la comuna de Lautaro. Ante la pregunta sobre qué es lo que más le incomoda de viajar en el ferrocarril, sostuvo: “cuando presenta fallas, aunque son pocas veces, es lo que más me molesta del servicio”. María Eugenia, de 33 años y trabajadora social de profesión, todos los días viaja en ferrocarril para conectar Lautaro –comuna donde reside- con la localidad de Pillanlelbún y ante la misma pregunta respondió: “Que se me quede algo o que se me caiga algo cuando voy viajando”.

Las dinámicas de viaje de personas que pueden llegar a pasar 15 horas semanalmente en el mismo medio de transporte develan diversas preocupaciones o acciones que se desarrollan a medida que el ferrocarril circula. Oscar, obrero de la construcción de 31 años de edad, utiliza cotidianamente el ferrocarril para trasladarse desde Quillén a Temuco con el objetivo de ir a trabajar, vive a poco más de 150 metros de la parada Quillén y tiene la costumbre de oír el pitazo antes de salir: “yo siempre se cuándo va a pasar porque lo escucho cuando está por llegar, entonces agarro mi mochila rápido y salgo de la casa, y siempre estoy ahí cuando está

⁴⁴ Traducción propia.

por parar [...] son tantos años, que puedo calcular las distancias, me subo al segundo vagón y me pongo a dormir”. Antes de establecer contacto con Oscar llamaba la atención que una de las personas residentes de Quillén subiera al ferrocarril casi volando; precisamente era él, y fue así que comenzó mi interés por contactarlo.

Cuando el ferrocarril pasa por las localidades resulta habitual que asciendan grupos de 3 o 4 mujeres, todas ellas vecinas o conocidas que acomodan los asientos para mirarse las caras y conversar durante el viaje. Algunos de estos grupos incorporan a menores de edad que viajan con ellas, especialmente en el servicio de medio día. Dentro de estas mujeres está Ana María, de 52 años de edad, quien como propietaria de uno de los almacenes en P.U.A., debe viajar a Victoria para hacer las compras y en sus viajes aprovecha de recrearse: “como voy a Victoria a comprar también voy a ventilarme, aprovecho de vitrinear y tomar aire” (Ana María).

Imagen 19



Descripción: interior vagón del ferrocarril.

En el viaje de Temuco a Victoria que sale de la estación poco antes de las 09:30 am los grupos que se forman se repiten (aunque no de manera habitual), los asientos ocupados por los viajeros solitarios son casi los mismos y los horarios de llegada a la estación son parecidos en relación a las personas. Como no hay venta ambulante al interior de los vagones, toda

comida que se deja ver proviene de los propios usuarios y sobre todo en los viajes de la mañana y tarde-noche es donde más alimentos se observa. Al respecto, Marvin, estudiante universitario de 19 años que vive en Victoria y cursa estudios en Temuco, señala: “cuando salgo de clases estoy a veces apurado, entonces me vengo súper rápido a la estación y no alcanzo a comer nada, y como no venden nada de comida adentro [frunce un poco el ceño] me muero de hambre hasta que llego a la casa”.

Lo que sin dudas se ve a toda hora en los viajes es la utilización del celular. Ya hace varios años el celular pasó de ser un aparato para efectuar y recibir llamadas a un aparato multifuncional que provee internet y otros servicios. En un viaje se realizó un conteo somero y de cada 10 viajeros 6 utilizaban el celular durante el viaje para chatear o ver películas. Además es una respuesta muy recurrente entre los entrevistados al momento de preguntar qué hacen mientras viajan. En una escala de prioridades, usar celular es la primera actividad, le sigue mirar por la ventana y luego, dormir.

El paisaje resulta una atracción inherente del viaje. Permite observar la transición entre las cuatro estaciones del año de manera muy detallada. Durante el invierno, la lluvia y el cielo gris destacan. Como el ferrocarril cuenta con calefacción, cuando las personas ascienden tras haber caminado bajo la lluvia con dirección a paraderos como Pillanlelbún o Lautaro Centro, el calor que se encuentra al interior de los vagones es bienvenido.

En invierno, a diferencia del verano, la mayoría de la gente no viaja por motivos turísticos, más bien por actividades productivas. Resulta común encontrarse en los horarios habituales a las mismas personas esperando el ferrocarril, charlando y compartiendo un cigarrillo. En esa espera conocí a Margarita, trabajadora social de 38 años que todos los días viaja de Victoria a Temuco luego de finalizar su jornada laboral; a José, estudiante de secundaria que viaja a Victoria desde P.U.A. cotidianamente con el objetivo de cursar estudios; a Camila, estudiante universitaria de 19 años que viaja de Victoria a Temuco todas las mañanas; a Alberto, de 71 años que reside en Lautaro y viaja a Victoria para visitar a sus hijos y nietos tres veces por semana; y a Jaime, profesor de 41 años que trabaja en Victoria y reside en Perquenco.

Los viajes en invierno, cuando ya no hay sol debido a que por la ventana no se logra ver nada más que el reflejo de lo que sucede al interior de los vagones, invitan a dialogar con el resto de los viajeros. Al respecto José sostiene: “en invierno yo espero dentro de la estación, como afuera hace mucho frío nos empezamos a juntar los que viajamos a P.U.A. y ahí uno *cacha*⁴⁵ gente conocida con la que nos subimos al tren después y nos vamos conversando [...] en verano espero afuera, ahí me pongo los audífonos y no me los saco hasta que llego a la casa”.

Durante la primavera y especialmente en el verano, se observa el florecimiento de la vegetación que a ratos deja ver cuatro capas de colores principales: el azul del cielo, el blanco de la cordillera, el verde de las arboles y el amarillo de la plantaciones de raps. Los viajeros concuerdan en que es el periodo que más alegría da a sus viajes en términos estéticos.

Para Katherine, trabajadora de 28 años que vive en Temuco y utiliza el ferrocarril cotidianamente para volver por las tardes de su trabajo en Victoria, el cambio de las estaciones del año se puede apreciar en un viaje en ferrocarril, al respecto sostiene: “siempre que llega el verano viajo en la ventana. Compro asiento en la ventana porque me voy mirando el paisaje y así pasa más rápido el tiempo [...] en el invierno, como todo es más gris, no me importa tanto viajar en la ventana, voy escuchando música, leyendo o durmiendo”.

Imagen 20



Descripción: Usuarios esperando el descenso. Elaboración propia.

⁴⁵ Observa.

Debido a que el primer viaje en ferrocarril Temuco-Victoria emprende rumbo a las 09.25 am, los viajeros que salen antes de ese horario deben viajar en buses interurbanos. A medida que se realizaron viajes a las 08:30, 08:45 y 09:00 am con el objetivo de comparar y registrar cómo es la experiencia de viaje en bus con idéntico destino, se pudo constatar que algunos de los conocidos en el ferrocarril que fueron entrevistados viajaban en bus. Si en el ferrocarril se intercambiaban palabras y saludos, en el bus sólo bastó con una levantada de cejas o esbozos de sonrisas en señal de complicidad, para más no daba.

Las razones de la poca comunicación que se daba residen en que en el bus la distribución espacial y la disposición de los viajeros no permite mayor interacción social. Cecilia, trabajadora de una empresa inmobiliaria de Lautaro, tiene 25 años, reside en Temuco y todos los días viaja en ferrocarril, sostiene al respecto: “en el bus vamos apretados, incómodos y lo único que quiero es llegar rápido, uno va media insegura, con miedo a que *cartereen*⁴⁶ [...] el viaje en bus es *fome*⁴⁷”. Como es una dinámica de viaje distinta, la disposición también cambia.

Imagen 21



Descripción: Boletería Estación de Temuco. Elaboración propia.

⁴⁶ Hurtar algún objeto en poco tiempo.

⁴⁷ Aburrido.

Los viajeros de bus, aunque pueden llegar a conocerse e inclusive ser compañeros de trabajo, no logran generar una dinámica distendida por un lapso de tiempo mayor, a diferencia de un usuario del ferrocarril. En tal sentido, resulta necesario ejemplificar con el caso de un grupo de compañeros de trabajo que reside en Temuco y trabaja en Victoria. A pesar que durante las mañanas no viajan en grupo, durante las tardes, y específicamente en el servicio de las 18.20 horas, suben los 4 o 5 de siempre, arreglan los asientos y viajan conversando y riendo fluidamente hasta llegar a la estación de Temuco. Casos como el mencionado son muchos que, en comparación con los viajes en bus de las compañías Bío-Bío o Igi-Llaima donde no se dan mayores dinámicas de interacción a pesar del conocimiento facial o laboral de los pasajeros, resultan altamente significativos respecto a las experiencias de viaje y las emociones que emanan.

Las dinámicas sociales que se desarrollan al interior del ferrocarril permiten cercanía y la infraestructura invita a interactuar. El viaje de una hora y media resulta cómodo a pesar que los asientos no son reclinables. Quizás, los vínculos preexistentes entre las personas de localidades pequeñas, permite que exista mayor cohesión entre los viajeros propiciando generalmente un clima ameno y familiar.

Imagen 22



Descripción. Ayudante de maquinista revisando pasajes. Elaboración propia.

Imagen 23



Descripción: Estación de Temuco adornada para Fiestas Patrias. Elaboración propia.

Momentos I



Síntesis

Un actor relevante en la planificación y organización de La Araucanía es precisamente el ferrocarril. La historia de la Región está cargada de simbolismos y relatos que refieren al funcionamiento del ferrocarril. No obstante, más allá de los fierros y los durmientes, los habitantes de la Región se tornan fundamentales para construir la historia de las ciudades y cómo influyó el ferrocarril en éstas.

No se puede desconocer la simbiosis existente entre el relato de los pasajeros y la historia reciente del ferrocarril. A pesar de las transformaciones que ha experimentado el ferrocarril en términos de infraestructura y rutas durante las últimas décadas, los 65 kilómetros de línea actual bastan para rememorar un pasado y articular un presente que da cuenta de la vida cotidiana de cientos de viajeros que utilizan el ferrocarril como medio de transporte, cobrando un papel fundamental en las vidas cotidianas de los viajeros y en las dinámicas de las ciudades y localidades interconectadas.

En términos de servicio, para los usuarios resulta fundamental revitalizar la oferta de viajes actual, generando mayor cantidad de viajes. La demanda reside en los amplios horarios que existen entre los seis viajes diarios. El valor del pasaje y el tiempo de viaje son asumidos sin mayores reparos. Sin lugar a dudas, existe un rol social del ferrocarril, el cual se manifiesta en la tarifa de los pasajes, no obstante, una segunda demanda de los usuarios responde a la ampliación de la ruta con el objetivo de abarcar mayor cantidad de ciudades.

Un factor que podría explicar una baja en la cantidad de viajeros durante el año 2015 puede encontrar origen en horarios que no se acomodan a las dinámicas cotidianas de una parte importante de los posibles usuarios, en tal sentido se recomienda generar mecanismos que incentiven mayor oferta de viajes, lo que a su vez generaría mayor cobertura y visibilidad del ferrocarril.

Respecto a las interacciones sociales durante los viajes, cabe destacar algunos factores específicos del ferrocarril que permiten una mayor cercanía entre los viajeros: la disposición de los viajeros producto de la comodidad que brinda el ferrocarril debido a que cuenta con asientos amplios, la gente generalmente no viaja de pie provocando menor aglomeración; la cercanía que ofrece la vida en ciudades pequeñas; el paisaje que invita a disfrutar a los

viajeros y la generalmente correcta disposición de los trabajadores de la empresa hacia los usuarios, todo ello permite que interactuar durante los viajes no resulte ajeno. A diferencia de otros medios de transporte, el ferrocarril posee una particular atmósfera de confort que permite mayor interacción, por ende, el viaje invita a interactuar y observar el paisaje.

CAPÍTULO IV

REPRESENTAR Y SITUAR: PENSAR LA MOVILIDAD EN LA ARAUCANÍA DESDE LOS MAPAS

Introducción

El presente capítulo 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 usuarios del ferrocarril. Fue posible simbolizar las experiencias de viaje explorando la connotación social que tiene un medio de transporte público respecto a la organización de las rutinas que son desarrolladas en relación a los lugares de frecuentación cotidiana. Con el objetivo de analizar las implicancias socioespaciales, territoriales y temporales de los usuarios del ferrocarril, el presente capítulo se basa en un análisis de las experiencias de movilidad que emergen de la relación entre el ferrocarril, como dispositivo de transporte, y el desarrollo de algunas de las actividades cotidianas de los usuarios.

Al momento de analizar los mapas elaborados por los sujetos de estudio, se identificaron espacios altamente significativos respecto a la relación hábitat-entorno, los cuales representan diversas dinámicas de movilidad a partir de los tiempos de viaje, los lugares de tránsito y las rutinas cotidianas.

Develar subjetividades al momento de pensar la movilidad cotidiana, permite explorar diversos lugares de frecuentación cotidiana. Por lo anterior, resulta sumamente significativo analizar los dibujos de usuarios del ferrocarril en relación a los espacios de vida, y cómo estos se configuran y relacionan en base a las rutinas cotidianas, haciendo emerger lugares

que son identificados por los usuarios del ferrocarril como sitios de uso y frecuentación permanente. En definitiva, el capítulo presenta dibujos y relatos que son analizados en relación al papel del ferrocarril y los circuitos de movilidad como generadores de diversos espacios de vida.

Imagen y subjetividad en la ciudad

Para aquellos sujetos que constantemente se encuentran cambiando, matizando y conectando lugares, las referencias o ideas de los espacios de frecuentación cotidiana serán más amplias, involucrando diversos lugares. 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.

Diversas disciplinas de las ciencias humanas y sociales han centrado sus esfuerzos en analizar la relación entre sujeto y entorno. El dibujo, como práctica milenaria, permite comprender trayectos que se espacializan a medida que se desarrollan y se ven configurados por los espacios de tránsito. Iturra y Jirón, sostienen al respecto:

“La herramienta del diagrama [...] permite ir develando aquello que no es posible verbalizar, otorgando una nueva forma de comunicación que permite develar y avanzar en la discusión de prácticas no discursivas presentes en la trayectoria y cómo éstas son espacializadas en el trayecto” (2016:9).

Estudios que profundizan en la representación de la ciudad habitada, constituyen ejercicios que dejan entrever diversos elementos de subjetividad (Zambra, Álvarez, Ther, Nuñez y Navarro, 2016; Iturra, 2014; Segura, 2009), donde se comienzan a (re)configurar y entrecruzar los espacios públicos y privados. Al respecto, Sennet (1997) recuerda 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.

Una forma de explorar los cambios sociales actuales reside en la incorporación metodológica de los mapas como herramienta de construcción espacial subjetiva, donde la representación del espacio permite explorar las prácticas de movilidad, medios de transporte, desplazamientos y migraciones. Para Jirón & Imilan (2016), la movilidad cotidiana se torna

fundamental en la comprensión de los modos de habitar, donde afloran diversas experiencias espaciales y cotidianas.

La ciudad, habitada por sujetos con experiencias de vida únicas, abre una primera paradoja respecto a la representación del espacio, poniendo a dialogar espacialmente lo percibido, lo vivido y lo concebido (Lefebvre, 2013). 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 (Lefebvre, 2013).

Cómo analizar las imágenes

La existencia de diversos métodos para analizar las imágenes mentales (fotografías, mapas, cuestionarios, etc.) aportan al conocimiento de la identidad urbana y la percepción del espacio urbano 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 (materia) y subjetivos (pensamientos y sentimientos).

Con el objetivo de explorar los lugares de frecuentación cotidiana de usuarios del ferrocarril, se ha optado por escoger mapas de habitantes de Lautaro, Temuco, Victoria y Perquenco, 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:

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

Los dos procedimientos permitieron analizar la imagen y contextualizar la información obtenida desde las implicancias que tiene cada uno de los dibujos en los espacios de vida de los sujetos.

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 queda, 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 determinado, y la práctica, como lo relacionado y organizado en base a las experiencias, se torna revelador de las prácticas de movilidad cotidiana.

Imagen 24



Descripción: Viajeros del ferrocarril.

Pensar, dibujar, proyectar y narrar

A continuación se presentan siete casos de usuarios del ferrocarril: cinco de usuarios cotidianos, uno de una persona que lo utiliza por placer los fines de semana y otro de un trabajador del ferrocarril, los cuales permiten poner en discusión elementos de la vida cotidiana que involucran viajes por diversos lugares, profundizando en aspectos significativos del ferrocarril como medio de transporte posibilitador del desarrollo individual y colectivo.

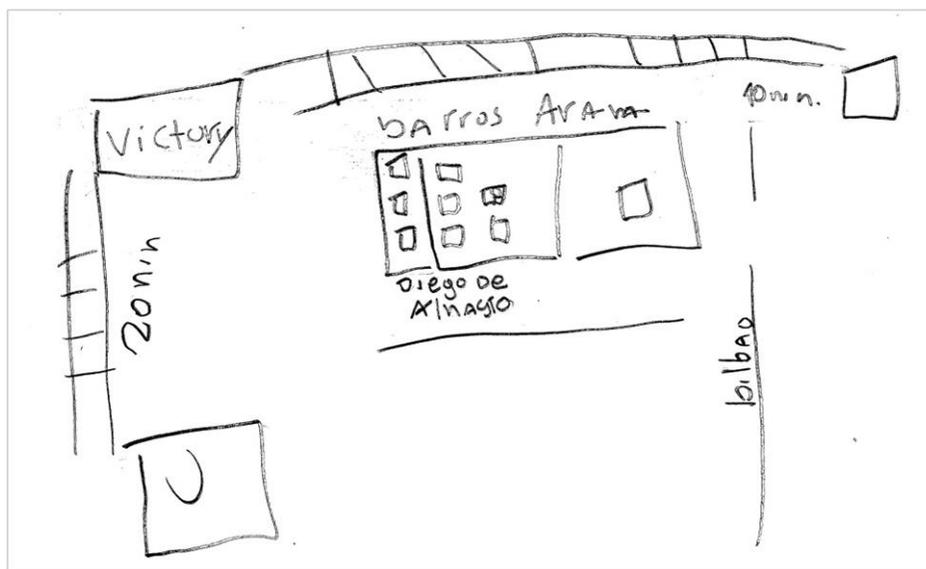
“Cuando pienso qué tengo que dibujar, lo que hago es prestarle atención a dos ciudades”

Allison, mujer nacida en Santiago que emigró a Temuco por motivos educacionales, tiene 24 años y estudia una carrera universitaria en la ciudad de Victoria. Actualmente vive en el sector estación de la ciudad de Temuco y al preguntar por la opinión 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, yo 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, pues se torna un pilar esencial para movilizarse al lugar de estudios, ello no puede desconocerse en el mapa dibujado.

Mapa 3: Allison, estudiante con residencia en Temuco



Descripción: Dibujo realizado por Allison.

Lo primero que deja ver es la ruta del ferrocarril, cobrando énfasis al rodear la parte superior del dibujo. Al centro de 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, y existe, una 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, resultaban 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 y es lugar donde ella pasa gran parte del día cursando asignaturas. El viaje va de derecha izquierda, empezando por el cuadrado dibujado al costado superior izquierdo que representa la estación de Temuco y terminando donde aparece “Victory”. En tercer lugar, en la esquina inferior, aparece un cuadrado con un “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 prestarle atención a dos ciudades, es *cuático*⁴⁸, porque me doy cuenta que me muevo harto. Si me *preguntai* yo estoy *caleta*⁴⁹ 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 ¡*fuuuuumm!*, de vuelta a Temuco ¿qué me decís tú, igual piola o no? [Risas]”.

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*⁵⁰ 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 arreglándomelas. La feria me sirve un montón porque así puedo comer sano y barato [...] lo mismo con el tren, puedo viajar a la U⁵¹, es barato y estoy cerca de mi casa”. En definitiva, Allison comprende que su lugar de residencia le resulta estratégico para optimizar recursos a partir de dos actividades fundamentales: llegar al lugar de estudios y cubrir necesidades básicas como la alimentación.

“Vivir lejos pesa en distancia y dinero”

María Eugenia, trabajadora social de 33 años, reside en vive en Lautaro y trabaja en un colegio en la localidad de Pillanlelbún. Actualmente vive en el sector Ultra Cautín de la ciudad de Lautaro, al preguntarle por su barrio responde:

“Donde vivo 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” (María Eugenia).

⁴⁸ Anormal.

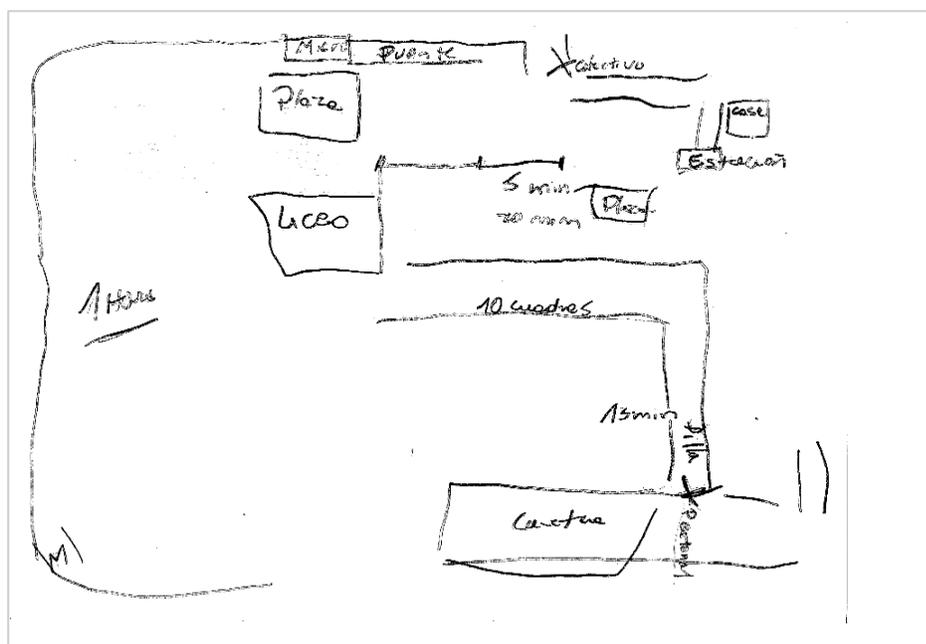
⁴⁹ Bastante.

⁵⁰ Aburrida.

⁵¹ Universidad.

En el relato de María Eugenia se pueden identificar elementos que refieren desigualdad social. Vivir lejos de la ciudad y en una situación de precariedad habitacional y 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, mientras que por otro lado salir de su villa se traduce en costos físicos y temporales elevados. Dentro de los elementos que identifica en su dibujo, el lugar de trabajo (“Liceo”), la distancia (“1 hora”) y la Estación, cobran espacios fundamentales en el dibujo, ello se refleja de la siguiente manera:

Mapa 4: María Eugenia, trabajadora social con residencia en Lautaro



Descripción: Dibujo realizado por María Eugenia. Se puede observar el recorrido cotidiano desde que sale de casa hasta llegar a su lugar de trabajo.

Las distancias y los lugares que debe sortear María Eugenia para combinar casa/trabajo dan cuenta de realidades que representan diversas condiciones. 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 relatado de la siguiente manera:

“Tengo que salir en colectivo muy apurada, caminar y tomar el tren, ahí descanso y miro el paisaje, bajar en el paradero de Pilla⁵² y volver a caminar para llegar al liceo.

⁵² Abreviatura de Pillanlelbún.

Fíjate que el camino que hay es oscuro y generalmente voy caminando sola, eso me asusta un poco” (María Eugenia).

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

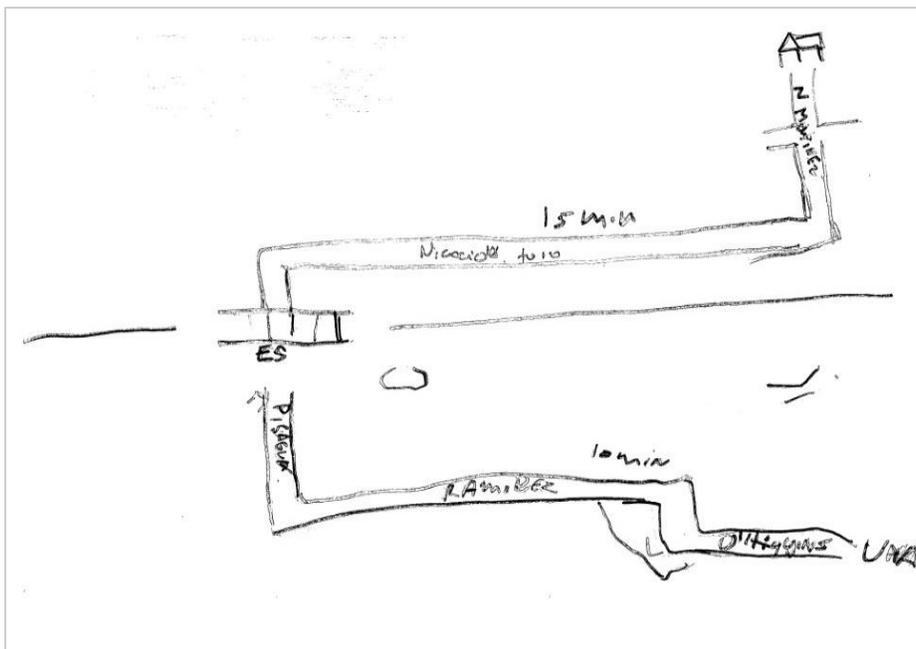
“Estoy bien lejos de todo, medio atrapado”

En tercer lugar, aparece el mapa de Cristóbal, estudiante universitario de 22 años que reside en Perquenco y estudia en Victoria. En la actualidad, Cristóbal vive en el sector Nicasio Toro de la comuna de Perquenco, el cual se encuentra relativamente alejado del centro de la ciudad. Vivir allí supone desconexión de vías de comunicación como internet, tv cable y baja 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”. Salir de su residencia supone un alto esfuerzo para acceder a la ciudad.

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 comuna y la Región ha generado que él organice sus tiempos con mayor apremio que otros

que tienen mayor acceso a transporte y frecuencia de locomoción. Los desplazamientos quedan reflejados en el siguiente mapa realizado por Cristóbal.

Mapa 5: Cristóbal, estudiante universitario con residencia en Perquenco



Descripción: Mapa realizado por Cristóbal.

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

“Ésta calle 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 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*⁵³, no puedo darme el lujo de ir a tomar el tren si no es por una emergencia 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” (Cristóbal).

Optimizar los tiempos de viaje y organizar las entradas/salidas de su lugar de residencia supone una estrategia que ha pulido con el tiempo de viaje, ya que la desconexión existente entre su residencia y el centro urbano de la ciudad se torna sustancial. Cristóbal, comprende que su lugar de residencia no es óptimo en relación a sus espacios de vida, donde estudiar, visitar a sus amigos y realizar actividades recreativas lo obligan a viajar permanentemente.

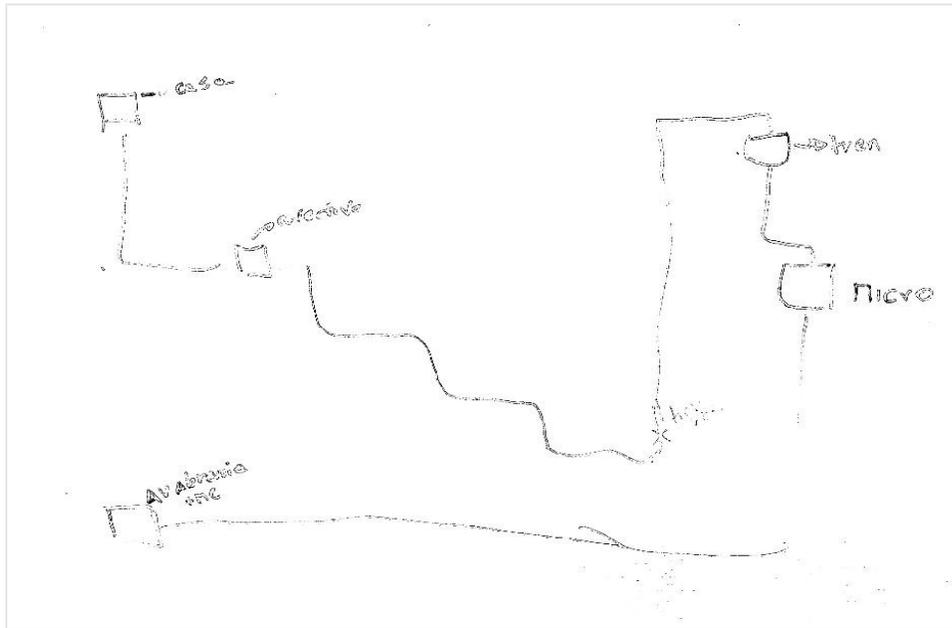
“Cuando me bajo del tren el viaje todavía no termina”

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. 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 brinda una sensación de bienestar y conectividad. Si para Camila vivir en el centro de Victoria supone confort, el desplazamiento hacia Temuco significa un desafío permanente por llegar de correcta manera, al respecto señala:

“Cuando 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”

⁵³ Harto.

Mapa 6: Camila, estudiante universitaria con residencia en Victoria



Descripción: Mapa realizado por Camila.

En su mapa, 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. 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 la 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.

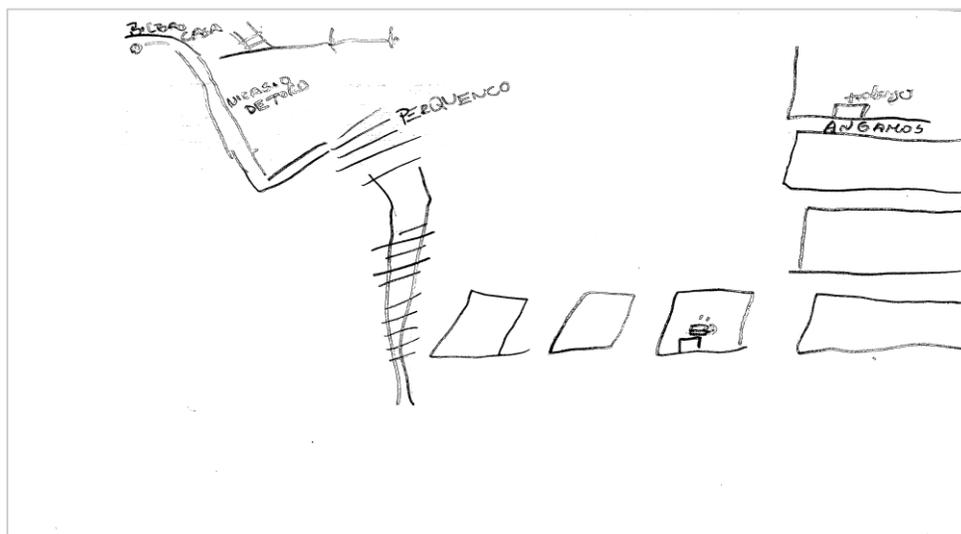
Camila tarda dos horas en conectar su casa con la universidad y viceversa. El viaje de ella involucra diversos medios de transporte, entre los cuales el ferrocarril y el microbús urbano son los más utilizados. El mapa de Camila, divide la ruta casa-Estación de Temuco de la otra ruta que la llevará a la universidad. Esta última es representada por una línea horizontal en la parte inferior del dibujo. Para Camila el viaje resulta tedioso, no obstante “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*⁵⁴ o mis amigas pero qué le voy a hacer... al final si quiero terminar la U tengo que esforzarme”.

“El tren me deja ahí mismo en el pueblo, y los buses me dejan en la carretera que está a cuatro kilómetros”

Viviana tiene 31 años, trabaja en Victoria y actualmente vive en Perquenco junto a su padre y su hijo de 8 años. Todos los días viaja a Victoria en ferrocarril, de lunes a viernes. El motivo principal de viaje, según sus propias palabras, se provoca por la falta de posibilidades laborales que hay en la ciudad de Perquenco.

Mapa 7: Viviana, trabajadora con residencia en Perquenco



Descripción: Mapa realizado por Viviana.

Viviana vive a seis cuadras de la estación de Perquenco. Cuando llega por las tardes a la comuna debe atravesar la línea ferroviaria para llegar a casa. Para ella, el ferrocarril, muy presente en su mapa a través del trazado de durmientes ubicados al centro del dibujo, representa el dispositivo móvil más efectivo para trasladarse a Victoria, en tal sentido manifiesta: “sí es importante, creo que más para Victoria que para Temuco. El tramo

⁵⁴ Novio.

Perquenco–Victoria es más importante aún porque, como te dije, la locomoción es súper mala, de hecho de Perquenco locomoción que salga directo a Victoria es sólo el tren”.

En el dibujo de Viviana el ferrocarril está al centro, dividiendo el mapa entre Perquenco (al lado izquierdo) y Victoria (al lado derecho). La relevancia del ferrocarril resulta fundamental para conectar su residencia con el lugar de trabajo, ambos lugares en las esquinas superiores del dibujo.

Dentro de los símbolos que destacan, el lugar donde almuerza en Victoria cobra realce en el relato de Viviana, mientras dibuja comenta: “yo siempre como aquí [en el mapa señalado con el dibujo de un café], con mis colegas vamos y comemos ahí porque es rico, aparte que no traigo comida de mi casa, entonces nos acostumbramos a este lugar que queda en el centro de Victoria”. Para Viviana el ferrocarril es fundamental como medio de transporte de uso cotidiano, como lo indica el dibujo, la ubicación del ferrocarril puede interpretarse como el eslabón entre los dos lugares donde pasa el mayor tiempo del día: la casa y el trabajo.

Victoria, representado por cuatro bloques, lo cuales asemejan la función de manzanas en la ciudad, es la comuna donde realiza gran parte de las actividades productivas diarias, mientras Perquenco constituye una trama de dibujo con mayor complejidad. Al costado superior izquierdo del dibujo se dejan ver recovecos que evocan la casa, el gimnasio donde realiza actividades deportivas, el paradero del ferrocarril y la calle Nicasio de Toro. Para Viviana, Perquenco representa “el pueblo donde nací y está todo lo que tengo. Acá me crié y mi hijo también se está criando. Me gusta pero siento que cada vez está más dejado de la mano de dios”.

“Escucho el sonido del tren todos los días”

Vanesa tiene 25 años y actualmente estudia antropología en una universidad de Temuco. Ella vive en el Sector Estación, específicamente en el condominio Santa Beatriz, en uno de los tantos departamentos que están ubicados a pocos metros de la estación de Temuco y la línea férrea. En relación al barrio donde reside sostiene:

“Ocurre algo súper extraño, mucha gente cataloga todo este sector desde Barros Arana con Portales hasta el Líder, como Feria Pinto, entonces, la mayoría de las personas le dice feria Pinto, pero yo lo divido en dos áreas, Barrio Estación y Feria Pinto, cruzando la calle Balmaceda para mí empieza el sector Feria Pinto [...] escucho el sonido del tren todos los días, todos los días ¡hasta me se los horarios! Mira, pasa uno como a las tres un cuarto de la mañana, suena fuerte y es de carga. Ese pasa hacia el sur, es súper largo, imagínate que yo vivo años acá” (Vanesa).

Para Vanesa, vivir en el Sector Estación genera un cúmulo de pensamientos contradictorios. Por un lado, le acomoda el paisaje cultural que se desarrolla en un barrio histórico de la ciudad, donde la estación, la feria, la terminal de buses rurales y los viejos almacenes, permiten que aflore un sentido de identidad y pertenencia con el lugar de residencia. Por otro lado, la contaminación acústica, la suciedad de las calles y la inseguridad por las noches, le generan cierto resquemor con el barrio.

Mientras Vanesa desarrolla el dibujo, se sostiene el siguiente diálogo.

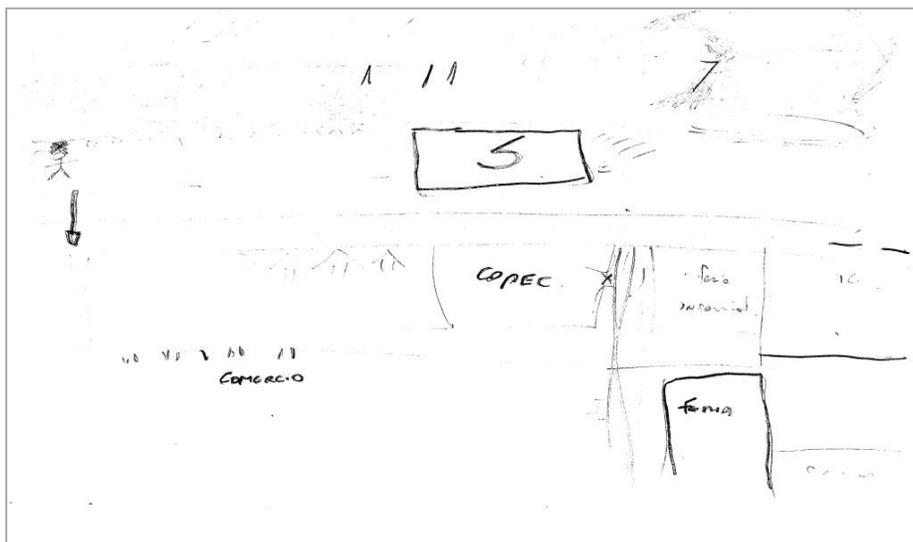
Vanesa: “Voy a dibujar todo lo que más me llama la atención del barrio donde vivo [...] ¿Te gusta comprar en la feria? ¡A mí me encanta! Ya mira, la feria y la estación son dos cosas que quiero dejar súper presentes”.

Hernán: “¿Y qué cosas serían?”

Vanesa: “La feria y la estación. Porque en una me alimento y con la otra puedo pasear y salir de esta ciudad un rato”

Para Vanesa, utilizar el ferrocarril con fines recreativos se ha transformado en un pasatiempo recurrente desde que emigró de la ciudad de Río Bueno a Temuco. Generalmente, los días sábado, cuando tiene más tiempo a disposición, junto a su novio emprenden el viaje a Victoria en ferrocarril y en esa dinámica de viaje aprovecha para “mirar el paisaje, es que es bastante lindo, es bastante verde. También voy comiendo, llevo mi canastito chiquitito de mimbre, con mate, té, pan, un termo. Típico eso. Es que tú has visto los asientos, es relajante el viaje y el trayecto” (Vanesa).

Mapa 8. Vanesa, estudiante con residencia en Temuco



Descripción: Mapa realizado por Vanesa.

En el dibujo de Vanesa se pueden apreciar diversos elementos provenientes del Barrio Estación de Temuco. Ella se ubica al costado superior izquierdo de la imagen, representada por una persona con una flecha que apunta hacia abajo, donde sitúa su desplazamiento de manera descendente hacia el comercio de la Avenida Barros Arana. En el lado derecho del dibujo se observan tres lugares: la feria, la bomba de bencina Copec y la estación de ferrocarriles, al respecto, Vanesa sostiene:

“Por acá siempre paso cuando voy a la “U”, cuando espero la micro en la bomba [Copec] veo la estación y la feria ¿cachai? En la estación veo de repente a los *cabros*⁵⁵ del colegio llegar [...] y los sábados me toca viajar a mi [...] Yo lo hago para relajarme [...] En los paseos veo siempre muchas mujeres, cargando cosas y cansadas. Viajan más mujeres que hombres encuentro yo, y siento que no es la típica vieja del Barrio Inglés, es gente más humilde”.

La posibilidad de utilizar el ferrocarril como un dispositivo móvil con fines recreativos es una práctica que Vanesa aprovecha debido a su lugar de residencia, muy próximo a la estación, en tal sentido sostiene: “si yo viviera lejos de la estación no viajaría en tren pero como lo tengo cerca me puedo dar unas vueltas y así mirar el paisaje”.

⁵⁵ Niños.

“Me puedo ir en tren pero en la mañana tengo que estar en un paradero de micro”

Rodrigo tiene 37 años, nació en la comuna de San Rosendo, región del Bío-Bío, es casado y tiene dos hijas, una de 12 y otra de 14 años. Actualmente vive en Temuco y trabaja en la Estación de Lautaro. Rodrigo proviene de familia ferroviaria, su padre y hermano trabajaron en ello, y es en su niñez donde comenzó a adquirir las habilidades y costumbres ferroviarias, sostiene: “de pequeño jugaba con los trenes, mi papá las reparaba, era mecánico y electricista. Yo, los fines de semana me iba a la *pega*⁵⁶ de mi viejo ahí pasaba hasta 4 horas jugando”.

La cercanía de Rodrigo con las costumbres ferroviarias generó que decidiera incorporarse al equipo de profesionales que actualmente permite el funcionamiento del ferrocarril en la Región, realizando las actividades de movilizador. Para Rodrigo, viajar para conectar Temuco y Lautaro cotidianamente es una obligación.

Rodrigo, al vivir en Temuco, llega al trabajo todos los días en su automóvil, viaje que realiza debido a factores asociados a la comodidad y la autonomía. A pesar de resultar en términos económicos más costoso que la utilización del transporte público⁵⁷, se ha transformado en una opción determinante. Sale de casa a las 6:30 de la mañana y llega a las 7 de la mañana a la Estación de Lautaro, para ello se levanta a las 6, mientras se incorpora deja unos minutos calentando el auto y emprende el viaje.

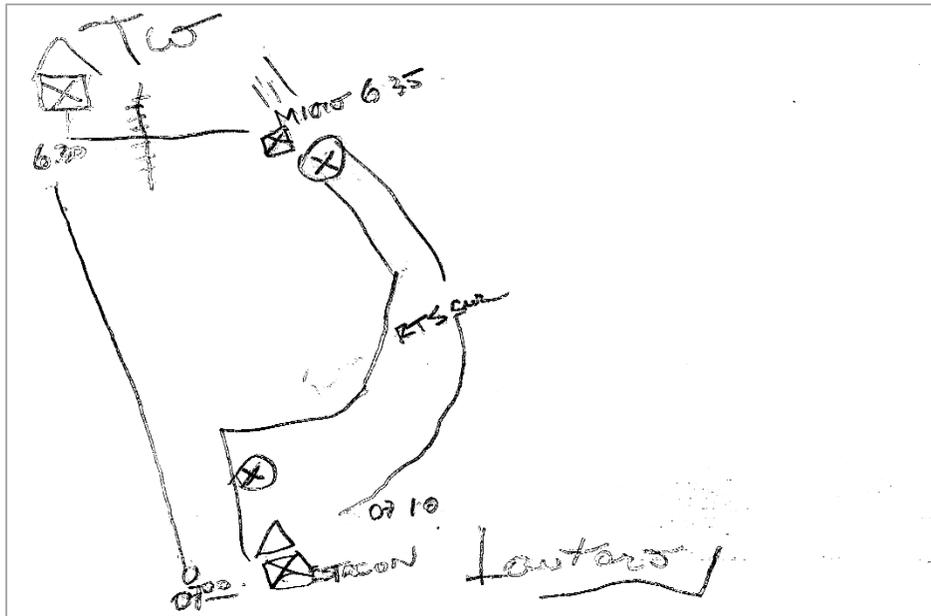
“No tengo tren para llegar a las 7 de la mañana. En la tarde podría venirme en tren, salgo a las 19 y el tren pasa a las 19:07, me puedo ir en tren pero en la mañana tengo que estar en un paradero a las 6:15 en el centro para tomar la micro y estar acá las 7. Entonces en el auto tú a las 6:15 te levantas, 6:20 calientas el auto un ratito y a las 6:30 ya vienes viajando. Y me demoro media hora en llegar, clavado, a 100 kilómetros por hora. Me vengo solo”. (Rodrigo).

No obstante lo anterior, el ferrocarril es un elemento que está muy presente en la vida cotidiana de Rodrigo. Más allá de trabajar allí, lo representa como un elemento dentro del dibujo realizado.

⁵⁶ Trabajo.

⁵⁷ En su automóvil gasta 3.200 pesos al día (en peaje paga 1.200 pesos y 2.000 pesos en combustible); en autobús pagaría 1.600 pesos al día.

Mapa 9. Rodrigo trabajador con residencia en Lautaro



Descripción: Mapa realizado por Rodrigo.

En el mapa realizado por Rodrigo, se pueden observar diversos lugares que dan cuenta de su rutina. La casa, ubicada en la esquina superior izquierda del dibujo, es circundada por la línea férrea y por el viaje de Rodrigo en automóvil, representado por una línea recta al costado izquierdo de la imagen, el cual, como anteriormente se mencionó, comienza a las 06.30 am de Temuco, llegando al lugar de trabajo en Lautaro a las 07.00 am.

Rodrigo, mientras realiza el dibujo, sostiene: “el tren igual es un medio de transporte que utilizo de repente para volver a Temuco de la pega. No lo uso mucho pero igual hay que tenerlo presente, sobretodo porque está saliendo de la oficina”. Él, como trabajador de la estación de Lautaro, tiene a disposición el ferrocarril cotidianamente pero debido a que generalmente se traslada en automóvil particular es un medio de transporte secundario. Otra vía que utiliza para trasladarse de Temuco a Victoria es el microbús, reflejado al lado derecho de la línea férrea en Temuco, ahí aguarda el transporte que lo llevará a Lautaro a las 06.35 am, llegando a las 07.10 am. El viaje se da por el tercer trazado realizado de izquierda a derecha que representa la carretera sur.

“El tren me ha acompañado casi toda la vida. Lo conozco un montón. Trabajo acá [en el tren], lo veo desde mi casa, lo tengo en mi cabeza siempre, por mi viejo, por mi familia. La vida me lo presentó y creo que nunca lo voy a dejar [...] fijate que lo puse [en el dibujo] cerca de la casa y también en el trabajo” (Rodrigo).

Para Rodrigo, el ferrocarril está muy presente en su relato y su dibujo. Coincidentemente, Rodrigo representa su lugar de trabajo y su casa de la misma forma, dibujando dos imágenes idénticas (atravesadas en el centro por una “x”). A su vez, despliega dos rutas de salida desde su casa, y tres rutas de llegada desde el trabajo. La del centro representa la ruta del ferrocarril, mientras que las de los costados las rutas por carretera.

Movilidades y espacios de vida

Existen diversos factores que inciden en las experiencias de movilidad, 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 a través de experiencias 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 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 en relación a Allison, María Eugenia y Camila, que aunque al igual que Cristóbal consideran al ferrocarril como un medio de transporte fundamental, en sus relatos y dibujos se dejan entrever otros medios de transporte público que offician de nexos en sus espacios de vida cotidianos.

El ferrocarril, como medio de transporte de uso cotidiano, refleja diversas experiencias en relación al habitar. Algunos, como Allison, Rodrigo y Camila, más próximos a servicios, encuentran mayores redes, nexos y experiencias cotidianas con lo que ofrece la ciudad,

mientras que otros, como Cristóbal, Viviana 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. 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 de éstos 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 aspecto 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 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 quien priorizará algunos aspectos por sobre otros, no obstante, factores culturales y económicos inciden en la producción del espacio, por ende, en las experiencias socioemocionales contraídas en el espacio habitado.

Momentos II



Síntesis

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 medio de transporte público fundamental⁵⁸ que permite la conectividad con el resto de la Región. El presente capítulo permitió observar y analizar cómo los habitantes de la Región representan los lugares que frecuentan, identificando espacios que construyen sus respectivas cotidianidades en ciudades de escala mediana y pequeña con realidades disímiles entre sí. Las ciudades donde viven y que frecuentan, 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 salir 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 reflejan 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.

El objetivo de estudiar los mapas permite obtener una idea genérica respecto al estudio de 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

⁵⁸ Principalmente para los habitantes de Perquenco, P.U.A. o Quillén.

profundizar el análisis respecto a las distancias, medio de conexión interurbana y lugares frecuentados cotidianamente.

Como fue indicado en el capítulo I, los espacios de vida reflejan las diversas actividades desarrolladas en la vida cotidiana, dando cuenta de desplazamientos que permiten conectar unos lugares con otros. Como se apreció en cada uno de los mapas, los sujetos utilizan el ferrocarril para actividades de corte laboral, educativo o recreativo, y la relevancia de este está dada por diversos motivos, como distancia entre lugar de residencia y estación, factores económicos, experiencias de viaje, etc. Del mismo modo, la oferta de servicios ferroviarios puede actuar como factor limitante.

CAPÍTULO V

ENTRELAZANDO LA ARAUCANÍA: EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD INTERURBANA

Introducción

La problemática de la accesibilidad, como una dimensión inmersa en la movilidad cotidiana, resulta altamente significativa para los usuarios del ferrocarril. Aunque pequeñas localidades como Quillén, Pillanlelbún y P.U.A. presentan menor disponibilidad u oferta de medios de transporte público, existen ciudades como Perquenco que también presentan una problemática similar. No así Temuco, Lautaro y Victoria, las cuales sí presentan una variada red de transporte público a disposición.

No obstante lo anterior, los circuitos de movilidad de las personas, al ser heterogéneos, pueden presentar carencias particulares, independientemente si residen en ciudades medianas o pequeñas. Motivos como escasa oferta de locomoción pública para los habitantes de las pequeñas localidades, y el difícil acceso que se tiene para éstas, condiciona la baja inversión de los empresarios para crear circuitos de transporte que involucren el recorrido de dispositivos móviles por el interior de las pequeñas localidades, dejando así una compleja vacancia de oferta de transporte público⁵⁹.

Algunos de los habitantes de la Región que necesitan trasladarse cotidianamente a otras comunas por diversos motivos y no cuentan con un medio de transporte particular, deben generar diversas estrategias de movilidad para acceder a los lugares de frecuentación, provocando que los factores que inciden en la accesibilidad afloren como problemáticas no

⁵⁹ El año 2016 se identificó que transitan por el interior de P.U.A. servicios de buses con dirección a Victoria. En total son cuatro servicios diarios, con horarios al medio día y a eso de las 16 horas.

resueltas. Aunque no se desconoce que los habitantes de Temuco, Lautaro y Victoria también presentan problemáticas de infraestructura de accesibilidad a diversos lugares de interés, se identificó que la ausencia de medios de transporte público agudiza la aparición de desigualdades sociales producto de factores socioeconómicos y culturales.

En el presente capítulo se enfatiza en la relación movilidad/accesibilidad a partir del caso de estudiantes y trabajadores, identificando diversas problemáticas asociadas a criterios como utilización de transporte público, lugar de residencia y oferta de servicios en el entorno de residencia próximo. Se estima que existe una multiplicidad de barreras que inhiben la participación social de los habitantes, provocando desigualdades urbanas que dan cuenta de una movilidad interurbana particularmente compleja.

El capítulo se organiza en tres secciones que contribuyen a problematizar la accesibilidad a servicios y lugares de usuarios del ferrocarril que realizan actividades fuera de sus comunas, puesto que la totalidad de los usuarios del ferrocarril con los que se estableció contacto realizan gran parte de sus actividades cotidianas fuera de los límites de las comunas donde residen.

En primer lugar, se problematiza teóricamente en relación a la accesibilidad desde una perspectiva anclada en la movilidad. En segundo lugar, se presentan sombreos (Jirón, 2012) que permiten graficar las movilidades de usuarios del ferrocarril; los circuitos cotidianos de desplazamiento; las diversas barreras que deben sortear cotidianamente para conectar diversos lugares; y los diversos niveles de ausencia/participación social y pública a partir de su lugar de residencia. Finalmente, se elaboran algunas reflexiones y contraste analíticos a partir de la síntesis producida entre los elementos teóricos y el trabajo de campo.

Por dónde y para qué viajan

Para los fines del presente trabajo, se sostiene que la posición de clase influye directamente en las experiencias de movilidad cotidiana, por ende, posicionarse en los estratos socioeconómicos medios/bajos influirá en la generación de mayores barreras de accesibilidad. En términos salariales, cabe señalar que del total de los entrevistados considerados como jefes de hogar⁶⁰ el ingreso promedio mensual alcanzaba los \$400.000⁶¹, lo cual se traduce, siguiendo la metodología de la CASEN, en familias que se encuentran en “Línea de pobreza”, ya que debido a los tamaños de cada hogar no se supera la suma de \$361.310 para una familia compuesta por 4 personas en promedio. Al mismo tiempo, la investigación muestra que no sólo influyen las desigualdades de ingreso, sino que también se identificaron otras condiciones y barreras que producen accesibilidades diferenciales.

La Araucanía, al igual que el resto de las regiones del país, concentra una gran cantidad de servicios, comercios, oferta laboral y educativa en la capital regional (Temuco), la cual se posiciona en el quinto lugar a nivel nacional respecto a la densidad poblacional (INE, 2009). Dentro de las principales actividades destaca la industria forestal y la vida universitaria.

Respecto a la industria forestal, cabe señalar que la expansión ha sido sostenida en el tiempo y resulta un relevante nicho de empleabilidad para obreros y campesinos de la Región, no obstante, el impacto de la industria forestal influye en la aparición y agudización de problemáticas como la migración rural-urbano, desempleo y crecimiento explosivo de conurbación (Fréne y Ávila, 2010). Junto con ello, cabe destacar el conflicto existente entre empresas forestales, Estado chileno y pueblo mapuche. Las consecuencias de plantaciones no nativas y ocupación de tierras indígenas ha generado en algunos periodos de la historia un clima social hostil.

En relación a la oferta educativa cabe señalar que a nivel nacional la matrícula en el sistema de educación superior durante el periodo 2005-2015 se ha duplicado, alcanzando 1.152.125 estudiantes que están inscritos en alguna institución universitaria (CNDE, 2015). El acceso a financiamiento, mediante becas y créditos entregados por el Estado e instituciones privadas, ha generado un panorama favorable para los estudiantes pobres del país. En tal sentido, las

⁶⁰ 9 de 22 se autodefinieron como jefes de hogar en las entrevistas realizadas.

⁶¹ 603 USD aproximadamente.

universidades estatales muestran un alza en relación al 10% de matrículas para el año 2015 en comparación al año anterior (CNDE, 2015). En este sentido la Región de la Araucanía, aunque se caracteriza por registrar índices de precariedad económica críticos que la ubican en el primer lugar a nivel nacional con un 23.6% de pobreza por ingresos (CASEN, 2015), se posiciona en el cuarto lugar a nivel nacional con estudiantes matriculados en el sistema de educación superior durante en el periodo 2006-2014 con un total de 50.304 estudiantes (Univerciudad, 2014).

No obstante lo anterior, factores como territorio, espacio y temporalidad influyen en la generación de nuevas desigualdades y exclusiones sociales que van más allá del acceso gratuito a la educación superior. El caso de la movilidad de los estudiantes universitarios de estratos socioeconómicos precarios, se torna sustancial para develar dificultades de acceso al transporte y los lugares de frecuentación cotidiana. Algunas de las investigaciones existentes en el ámbito chileno refieren a la relación entre mercado a nivel educacional y las inequidades territoriales; patrones de movilidad urbana entre residencia y universidad; y análisis estadísticos de movilidad geográfica y su impacto en el poblamiento territorial a nivel nacional (Donoso, et al, 2012; Álvarez et al, 2009; Donoso y Arias, 2013).

Dentro de las movilidades específicas, los estudiantes representan un grupo heterogéneo y versátil. Aunque no todos los estudiantes universitarios pertenecen a estratos sociales precarios, el acceso a la gratuidad universitaria, becas y créditos se torna determinante para profundizar en las experiencias de movilidad de estudiantes que cotidianamente se trasladan para cursar estudios⁶² desde un enfoque anclado en la accesibilidad. En tal sentido, asoman nuevas barreras que exacerban las posibilidades de accesibilidad como residir en lugares periféricos, destinar recursos para el traslado y organizar las rutinas fuera de los espacios cotidianos de confort.

Temuco, ciudad que concentra gran parte de las actividades sociales en la Región, representa el nexo entre La Araucanía y el resto del país, lo cual obliga a que los habitantes de las 31 ciudades restantes que conforman la Región deban programar desplazamientos con el objetivo de conectar su lugar de residencia con los lugares de frecuentación cotidiana. Por

⁶² Todos los estudiantes entrevistados sostuvieron que recibían ayudas estatales para financiar sus estudios.

consiguiente, la relación entre movilidad y accesibilidad se torna problemática si se consideran las barreras que deben enfrentarse en la rutina cotidiana. A modo de ejemplo, la perspectiva socio-espacial ofrece un enfoque anclado en las consecuencias económicas, sociales y culturales que involucra la relación entre el espacio urbano y los habitantes.

El ferrocarril, como se vio en el capítulo III, al tener una historia pasada y presente muy enraizada en la Región, se torna un medio que permite explorar dinámicas de movilidad no metropolitanas, específicamente de aquellos sujetos que viven distantes de los servicios que ofrece la ciudad. No resulta azaroso que los horarios del ferrocarril estén diseñados para acercar a los usuarios de la región a Temuco, con el primer viaje a las 06:30 am desde Victoria a Temuco, arribando a las 08:00 am, hora en la que comercios, universidades, empresas y fábricas se preparan para comenzar la jornada.

La relación entre movilidad y accesibilidad, para algunos autores permite conocer la influencia que tiene la accesibilidad en la generación de exclusión social, debido a que permite explorar las relaciones entre conexión/desconexión, entrar/salir, participar/no participar, en definitiva, la posibilidad (o no) de realizar actividades cotidianas y permitir la generación de lugares que promueven la participación social (Jirón y Mancilla, 2013; Cass et al., 2005). Señalado lo anterior, el presente capítulo, si bien comparte la importancia de analizar la relación entre movilidad y accesibilidad con el objetivo de explorar las relaciones dicotómicas planteadas y los niveles de participación, parte de una realidad particular de los sujetos de estudio: todos ellos manifiestan ser de estratos sociales medios/precarios, lo cual permite considerar las necesidades y esfuerzos cotidianos que realizan cotidianamente cuando utilizan el ferrocarril para acceder a sus respectivos lugares de actividad.

El ferrocarril es un medio de transporte en el cual convergen diversos viajeros, alberga un sinfín de motivaciones y rutinas de viaje que refieren trayectos disimiles, algunos de los cuales alcanzan de 4 a 5 horas de viaje al día⁶³. Si se considera este tiempo como un tiempo cargado de significados y no muerto, merece la atención preguntarse: ¿De qué manera influye el lugar de residencia tanto en la programación y realización de las actividades cotidianas como en las experiencias y motivaciones de viaje? Una forma de conocer las experiencias de accesibilidad es mediante la movilidad cotidiana de un grupo de viajeros de La Araucanía

⁶³ Los casos de Camila o Allison, presentados en el capítulo anterior, por nombrar algunos.

que confluyen en un medio de transporte público, y que experimentan barreras que en gran cantidad de ocasiones traspasa lo netamente socio-espacial, transformándose en un síntoma de un territorio que deja en evidencia la precariedad económica, la desigualdad social y las diferencias culturales.

Accesibilidad y movilidad

El estudio de factores que generan exclusión social ha sido ampliamente abordado por las ciencias sociales. Dimensiones como vivienda, educación y salud son ampliamente trabajadas mediante diversos paradigmas, no así la movilidad cotidiana y la relación que tiene con la generación de pobreza urbana (Avellaneda, 2008). El interés de las ciencias sociales por investigar las variables o dimensiones que inciden en la generación de exclusión con características urbanas aúna esfuerzos en hacer dialogar pobreza, localización espacial, segregación residencial y recursos familiares (Kaztman, 2001).

Si bien durante la última década existen considerables esfuerzos por avanzar en el estudio de la exclusión urbana desde la movilidad (Segura, 2006; Cebollada, 2006; Jirón 2007, 2010; Jouffe, 2011; Avellaneda y Lazo, 2011), los estudios que permitan considerar la relación movilidad/accesibilidad desde una perspectiva socio-espacial son reducidos en Latinoamérica (Gutiérrez, 2011; Vaccaro, 2011; Jirón, 2013; Pérez, 2014, entre otros).

Para Avellaneda y Lazo (2011), el contexto latinoamericano, caracterizado por ciudades cada vez más congestionadas, conlleva a una movilidad carente de calidad y forzada para los sectores más vulnerables. No obstante, para los territorios no metropolitanos, considerar la movilidad exclusivamente desde el tráfico vehicular resultaría estéril respecto a las necesidades de los diversos sujetos que interactúan en la sociedad actual. En tal sentido, se propone pensar la movilidad a partir de las posibilidades de interconexión que tienen los sujetos con la ciudad, como también el acceso a diversos lugares y servicios ofertados. Indudablemente ancianos, niños, dueñas de casa y estratos sociales precarios se tornan sujetos con movilidads reducidas producto de la relación particular que sostienen con la ciudad, por consiguiente, pensar la movilidad mediante las necesidades individuales, accesibilidad territorial y colectivos urbanos, permite reflexionar respecto al funcionamiento

actual de la sociedad (Avellaneda y Lazo, 2011), logrando de esta manera evidenciar las exclusiones y asimetrías sociales que proliferan al momento de experimentar la vida cotidiana.

Moverse, como actividad de larga data, responde a diversos criterios de desigualdad que operan en la ciudad, una gran cantidad de los desplazamientos que se realizan cotidianamente reflejan cuotas de disconformidad, cansancio y hastío, o bien, momentos de distracción, descanso o recreación. Las relaciones sociales para una minoría se extienden y son menos dependientes del trabajo y de la residencia, pero “para una gran mayoría se han empobrecido debido a la precarización del trabajo y el tiempo gastado en la movilidad cotidiana” (Borja, 2014:111). Aquellos sin mayores oportunidades de movilidad pública y condicionados por medios de transporte con horarios de circulación preestablecidos, conciben su vida cotidiana a partir de las escasas posibilidades de acceso a los servicios que ofrece la ciudad, por ende la planificación temporal de sus actividades diarias tiende a carecer de autonomía.

Mientras unos pocos poseen los medios para acceder a lugares y personas de manera ágil, planificada y con un alto grado de autonomía, muchos otros dependen de un tercero que permite la conexión cotidiana a diversos lugares y personas. Precisamente, las diferencias comienzan a acentuarse, en términos de movilidad, cuando se vive en lugares periféricos, no se posee un medio de transporte particular, la oferta de transporte público es escasa y gran parte de los ingresos se destina a la realización de los viajes en transporte público. Esta situación puede comprobarse en diversos estudios, los cuales abordan la problemática de la conectividad en ciudades latinoamericanas caracterizadas por la proliferación de barrios periféricos con alta densidad poblacional, o bien, cuando no se cuenta con una sólida y planificada oferta de medios de transporte público para acceder a los lugares de frecuentación cotidiana (Pradilla y Márquez 2007; Jouffe, 2011; Rodríguez, 2008; Segura, 2012; Jirón y Mancilla, 2013; Di Virgilio y Perelman, 2014).

La accesibilidad, como aspecto significativo (aunque no valorativo) en la generación de participación social, conlleva a pensar en dos frentes analíticos (Jirón y Mancilla, 2013). Por un lado, aspectos de carácter económico-cultural (ingresos, edad, sexo, género y etnia), y por otro lado aspectos relacionados con la infraestructura (disponibilidad de transporte y condiciones de la estructura urbana). Sin embargo, según Jirón y Mancilla (2013), se debe

pensar en elementos que van más allá de los impedimentos que presentan los sistemas de transporte en la accesibilidad, lo que conlleva a analizar la “multiplicidad de obstáculos que las personas enfrentan cotidianamente, comprendiendo los ritmos, rutinas y hábitos propios de la vida diaria” (2013:54). Para Jirón y Mancilla (2013), la comprensión del espacio en la producción social permite ahondar en las experiencias de vida sin dejar de pensar en las características físicas del espacio (distancia-localización), en tal sentido los autores utilizan la metáfora de “espesura” como indicador de las diversas barreras que presenta la movilidad en la vida cotidiana, al respecto sostienen:

“Cuando las barreras se encuentran concentradas, entrelazadas y muy juntas unas de otras, generan que la movilidad se torne más pesada y difícil de resolver. De esta forma, la experiencia espaciotemporal de la movilidad cotidiana urbana no siempre es fluida, ya que se encuentra condicionada por diversos factores” (Jirón y Mancilla, 2013:2).

El nivel de espesura está relacionado con las experiencias de movilidad, que a su vez están condicionadas por la relación y el tipo de movilidad que tienen los sujetos en la ciudad. Dentro de las principales barreras destacan: físicas, organizacionales, temporales, tecnológicas, financieras, entorno y de orden (Jirón y Mansilla 2013; Poll, 2006).

Dentro del amplio abanico de barreras que promueven/dificultan la accesibilidad, una barrera estructural responde a las desigualdades sociales, en tal sentido, se considera que los cambios se producen a partir de las experiencias adquiridas en la estructura social y las formas de relación con los medios de producción.

Vivir distante del lugar de producción social, no contar con medios de transporte privado, destinar largas horas al viaje y realizar más de una combinación en dispositivos de transporte público, producirá experiencias de movilidad con mayor grado de complejidad, por consiguiente, las barreras de accesibilidad se relacionan tanto con la posición económica de los sujetos como con las experiencias de viaje contraídas socialmente en determinados tiempos-espacios.

Cabe destacar que no todas las barreras están supeditadas a una relación económica pero dado el contexto particular de La Araucanía, las condicionantes monetarias suelen exacerbarse cuando se consideran criterios de accesibilidad para los habitantes de la Región,

por tal motivo, se considera la existencia de diferencias respecto a la ubicación residencial y tipologías de movilidad cotidiana, lo que Jouffe (2011) denomina “configuración territorial individual”, en estrecha analogía con el surgimiento de clases-socio territoriales en relación al capital social obtenido.

La movilidad no sólo encuentra relación con el desplazamiento físico de las personas, sino que también refiere a las consecuencias y significados sociales, culturales y económicos, así como el conocimiento de las experiencias individuales (Jirón, 2015). No todos perciben y viven la ciudad del mismo modo. Una gran diferencia que permite diagnosticar el tipo de ciudad habitada pasa por cómo, cuándo y dónde se reside, trabaja, estudia y pasa el tiempo libre.

Casos estudiados: acceso y participación

Con la finalidad de describir e interpretar los elementos teóricos y la metodología empleada en la investigación, se presentan 5 casos de usuarios del ferrocarril que trabajan o estudian fuera de su ciudad de residencia. Ello permite analizar los circuitos de desplazamientos y las prácticas de movilidad en relación a las barreras que emergen en su vida cotidiana.

La accesibilidad a las actividades cotidianas encuentra diversos niveles de complejidad en los usuarios del ferrocarril, si bien en todos los casos pesquisados se detectó la existencia de barreras de accesibilidad a distintos niveles, se optó por exhibir experiencias que demuestren un nivel de mayor complejidad respecto a las barreras de accesibilidad de corte físico (distancias recorridas y lugares transitados), temporal (oferta de servicios del ferrocarril y tiempos de viaje) y económico (costo de utilización de los medios de transporte). La organización del material empírico responde a dos fases: se presentarán 5 sombreados que fueron realizados durante la primavera del año 2015, y en algunos casos, se incorporarán otros sujetos de estudio a través del análisis de las entrevistas realizadas.

Los 5 casos de sombreados representan realidades disímiles pero circunscritas a factores comunes, como amplia distancia entre el lugar de residencia y el lugar de frecuentación cotidiana, dificultades financieras para optar a medios de transporte de mayor sofisticación y desplazamientos cotidianos que en algunos casos involucran más de 3 horas diarias.

Como se mencionó, estos casos implican a tres estudiantes y dos trabajadores. De los 5 casos hay 3 que fueron tratados en el capítulo IV (María Eugenia, Allison y Cristóbal), y que serán retomados en el presente capítulo puesto que a la vez que permiten analizar los espacios de vida, ya que presentan también barreras de accesibilidad en sus rutinas cotidianas. A los 3 casos nombrados, se suma Oscar, obrero que vive en Quillén y trabaja en Temuco, quien ve condicionada su asistencia al trabajo a partir del funcionamiento del ferrocarril; y Marvin, estudiante universitario que vive en Victoria y estudia en Temuco, todos sus días son organizados en función a la disponibilidad horaria del ferrocarril, por ende, sus espacios de vida involucran movimientos y estrategias cotidianas en Temuco.

Los cinco casos comparten una percepción del ferrocarril como medio de transporte que, a pesar de tener algunas desventajas como larga duración del viaje, les reporta ahorro económico y supremacía como único medio de transporte en su entorno geográfico cercano. No obstante, se incluyen en la sección analítica nuevos casos que no fueron sombreados pero sí entrevistados.

Finalmente, se advierte que gran parte de los usuarios del ferrocarril (más allá de que formen parte del grupo de participantes de la investigación) por motivos asociados a la oferta de servicios que en algunas ocasiones no coincide con sus horarios de actividades, utiliza el microbús como medio de transporte alternativo, por lo cual, en algunos relatos se hará referencia a otros medios de transporte. Sin embargo, un criterio determinante para que fuesen incluidos en la presente investigación fue que el ferrocarril adquiriera el primer lugar dentro de la escala de prioridades de medios de transporte utilizados cotidianamente⁶⁴.

María Eugenia: de Lautaro a Pillanlelbún

Como ya fue observado mediante su mapa, María Eugenia nació y actualmente vive junto a su madre y hermano en la Villa Ultra Cautín de Lautaro. Estudió Trabajo Social en Temuco y en este momento se dedica a aplicar el programa de integración escolar en el Liceo Los Castaños de Pillanlelbún. Entre sus labores profesionales habituales destaca: “asistir a las

⁶⁴ Tanto en el capítulo V como el VI, se apreciará como algunos de los sujetos sombreados matiza el uso del ferrocarril con un medio de transporte alternativo cuando no puede viajar en ferrocarril.

familias y alumnos que tienen problemas con el aprendizaje, tengo que ver qué problemas influyen como familia y enfermedad, dependiendo de lo que pesquise entro información y se genera un plan de trabajo. Asimismo veo convivencia escolar y apoyo actividades que se den en el establecimiento, también realizo talleres”.

María Eugenia, de lunes a viernes, se despierta a eso de las 06.45 horas para acudir a trabajar, luego de levantarse y desayunar sale de su casa para comenzar su jornada habitual. Lo primero que hace es caminar una cuadra⁶⁵ para tomar el colectivo que la acercará a la plaza principal de la ciudad. La elección de colectivo, en desmedro del micro⁶⁶, se debe a la comodidad y el ahorro de tiempo, a pesar que el pasaje del colectivo cuesta \$250 (\$50 más que el micro), la costumbre y la comodidad la han transformado en usuaria habitual del colectivo.

Han pasado 20 minutos desde que salió de casa y está a la espera del microbús de las 7:45 horas que la llevará a Pillanlelbún (ya está al tanto de los horarios, por lo cual, siempre toma el mismo). María Eugenia, en gran cantidad de los viajes que realiza en la mañana, opta por el microbús intercomunal ya que el ferrocarril la dejaría muy temprano en el colegio:

“Entro a trabajar a eso de las 8:30 am y el tren está en Pillanlelbún a las 7:30 am, entonces para qué llegar una hora antes a trabajar. Hay veces donde lo hago, cuando tengo que estar muy temprano, pero como yo hay mucho otros a los que no les sirve mucho el horario de la mañana”.

El microbús va repleto de pasajeros, razón por la cual debe viajar de pie, me dice: “menos mal que en el primer viaje me toca parada ¡a la vuelta sería horrible!”. Hacia Pillanlelbún no van muchos, tanto así que hoy es la única en bajar. El viaje del micro con dirección a Temuco no incluye en su ruta el interior de la comuna, producto de ello debe bajarse en la carretera y caminar 15 minutos para llegar a Pillanlelbún. Según María Eugenia, hace varios años que el microbús dejó de pasar por dentro y ello supone un aislamiento de la comuna con el resto de la Región, a diferencia del ferrocarril que sí tiene un paradero cercano al centro. La caminata de la carretera a Pillanlelbún es descrita por María Eugenia de la siguiente manera:

⁶⁵ Equivale a 150 metros aproximadamente.

⁶⁶ “La micro” es un medio de transporte urbano, el microbús o bus es un medio de transporte interurbano.

“Para ingresar hay dos pasarelas, la peatonal y la de vehículos, yo generalmente voy por la peatonal, por el clima y la luz, en invierno era más riesgoso por la oscuridad, ahí hago el trayecto. Camino 15 minutos por camino de cemento, es una calle recta, son 9 cuadras todo recto. Y camino... y ahí ingreso recién a la ciudad y de ahí hacia dentro son como 10 cuadras y ahí llego al liceo [...] Es diferente caminar en la ciudad a caminar en sitios eriazos donde no hay vereda, donde no hay buena iluminación. Tú no disfrutas ese caminar porque es riesgoso. Generalmente hago este trayecto sola, a lo más viene gente de Pillanlelbún que trabaja en las fábricas de la carretera, o los que toman micro para ir a Lautaro. Por ejemplo, ahora hay más luz en la mañana, en invierno es salir oscuro y llegar oscuro. Al menos hasta el año pasado no había vereda ni iluminación, ahora pusieron postes de luz cada 100 metros, hay más iluminación pero aun así no es un lugar seguro para caminar, está el camino y alrededor solo campo y no hay afluencia de gente y todo eso hace que sea inseguro, si hubiera más luz o presencia policial, o más gente, esas cosas ayudan”.

Una vez que ha llegado al liceo, a eso de las 08:25 horas, comienza sus labores, tales son: organizar el acto del día lunes, el cual consiste en compartir las efemérides de la semana; coordinar un show artístico realizado por los estudiantes; y, finalmente, sistematizar información alusiva a los casos del programa y situaciones particulares que involucran a las familias de los estudiantes.

Su jornada laboral concluye a las 17:00 horas. La organizó de esta manera para retornar a su hogar desplazándose en el ferrocarril. En un principio trabajaba hasta las 17.30 horas pero sus colegas le informaron que existía la posibilidad de retornar en ferrocarril, específicamente en el servicio de las 17:07 horas. Es así que María Eugenia acomodó sus horarios para volver a Lautaro en ferrocarril. Otros factores que la impulsaron a utilizarlo quedan reflejados de la siguiente manera:

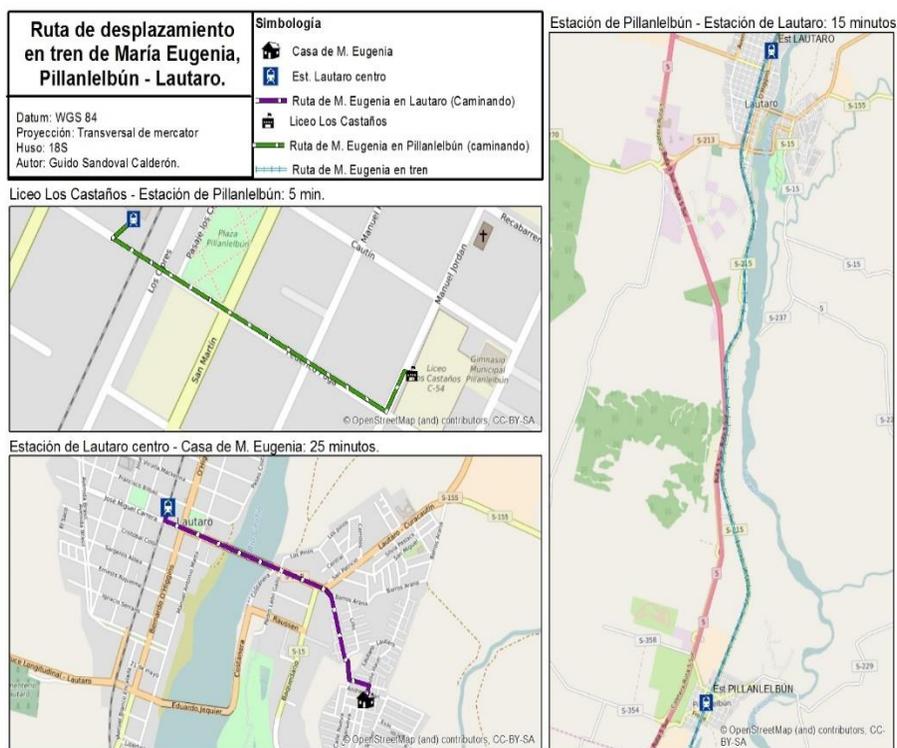
“Comodidad, porque me sale mucho más barato el pasaje, y la razón principal es ya que el tren pasa por dentro de Pillanlelbún a diferencia de los buses que tengo que tomarlos en la carretera. Me gusta mucho el ambiente que se da en el tren, es entretenido, he conocido gente en el tren de repente conversando, siento que es un ambiente distendido y de relax, a diferencia del bus que es más individualista, cada uno está en su asiento y no comparte con el de al lado. Y en el tren se da esto de conversar y de atreverse a mirar al otro a la cara porque estás de frente muchas veces”.

El desplazamiento en ferrocarril para conectar Pillanlelbún con Lautaro lo realiza desde marzo del año 2015, no obstante, con anterioridad utilizaba el ferrocarril para acudir desde

Lautaro a su ex lugar de trabajo en Perquenco. El viaje de Pillanlelbún a Lautaro tiene un costo de \$450, mientras que un pasaje en autobús equivale a \$600. Mientras viaja observa el paisaje, lee y escucha música, y en algunas ocasiones conversa con otros usuarios: “a veces cuando me siento al lado de alguien me preguntan “¿dónde vas?, ¿cuál es la próxima estación?” y de ahí se da interacción con más personas. A veces pasa que con un desconocido se genera un ambiente rico de conversación”.

Lautaro es la comuna donde ha residido gran parte de su vida, para ella supone un lugar de resguardo y tranquilidad. Como es aficionada a la poesía, Jorge Teillier⁶⁷ es un poeta que la inspira constantemente, hay veces donde viaja leyendo sus poemas. Hace 15 años que vive al otro lado de la ciudad, específicamente atravesando el río Cautín, es el territorio más antiguo y los costos de vivir en la periferia para ella impactan en la accesibilidad a servicios como supermercados, bancos, correos y comercio variado. En su barrio sólo hay almacenes pequeños y casas.

Mapa 10. Ruta María Eugenia



⁶⁷ Poeta chileno nacido en Lautaro (1935-1996).

Luego de caminar un par de cuadras desde el liceo al paradero, esperamos el tren de las 17:07 horas rumbo a Lautaro. Mientras viajamos me comenta que durante sus estudios universitarios vivió en Temuco, ciudad que le generaba estrés debido a la congestión vehicular, la contaminación, las calles aglomeradas de gente y el ritmo de vida. Por lo cual, Lautaro siempre estuvo presente para ella, siempre pensó en retornar, lo define como un lugar que siempre llama a volver. María Eugenia observa el paisaje y comenta:

“A mí lo que me gusta de viajar en tren, a diferencia de viajar en micro, es que me siento más tranquila y reflexiono de mi vida ¡Algo importante es el paisaje!, por ejemplo, cuando viajo en micro veo sólo casas y casas, y en tren veo ríos, bosques, la cantera que es un lugar que está entre Lautaro y Pillanlelbún, es un cerro grande y emblemático. Cuando viajo en tren noto otro ambiente, el tren bordea el río Cautín, y eso te permite reflexionar, te da otro tema, ¡están los cerros! a mí me gusta la poesía, y me sirve para pensar otras cosas y abstraerme de lo que he hecho en el día”.

Hoy el ferrocarril lleva consigo un número importante de pasajeros, el viaje no tarda más de 20 minutos, ya estamos dispuestos para bajar en el paradero Lautaro centro, el motivo es que para María Eugenia resulta más cercano de su hogar, a diferencia de la Estación de Lautaro. Una vez que llegamos se dispone a caminar hacia la plaza principal, donde esperará el colectivo número 1. Al descender del ferrocarril y pensar en llegar a su casa comenta: “ahora viene la vuelta, tengo que caminar para tomar el colectivo, atravesar el puente, bajar del colectivo y caminar *¿cachai* que todavía me queda su resto? Ya cuando me bajo del tren me viene el cansancio y quiero puro llegar a la casa”.

Hay días donde prefiere caminar, tarda poco más de 20 minutos, mientras que en colectivo el viaje se reduce a la mitad. Para ella realizar otro tipo de actividades supone tiempos de desconexión con el trabajo, entre estas actividades destaca: andar en bicicleta, tocar algunos instrumentos musicales, compartir con sus amigas, practicar zumba, *kickboxing* y salir a caminar, “son momentos que me permiten vivir no sólo para trabajar”, me dice.

Hoy volverá a casa para descansar, no tiene ninguna actividad en mente, sólo llegar, escuchar algo de música, compartir con su familia y planificar su trabajo de mañana. Como hoy camina hacia su casa la acompaño, mientras avanzamos me indica el paradero del microbús, el paradero del colectivo, las calles por donde camina frecuentemente. Una vez en el puente, comenta: “el puente divide la ciudad, para allá [atravesando el puente] vivo yo *¿te dai* cuenta

que son más casas nomás? Si queremos salir de la población tenemos que atravesar el puente”. Nos despedimos y quedamos de juntarnos en la semana para hacernos compañía durante el viaje nuevamente.

Oscar⁶⁸: problemas de accesibilidad para ir a trabajar

Oscar tiene 31 años de edad, es soltero, nació y actualmente reside en Quillén junto a su padre. Desde que comenzó a trabajar a los 18 años ha debido desplazarse hacia otras comunas con la finalidad de trabajar. Oscar es obrero de la construcción y para desarrollar su oficio en el transcurso de su vida ha trabajado en Perquenco, Victoria y Temuco.

Todos los días Oscar utiliza el ferrocarril para desarrollar distintas actividades, compras, trabajo y recreación son las actividades que mayormente realiza. Considera que Quillén es una localidad tranquila: “lo bueno de la juventud, es que usted puede dejar una bicicleta y al otro día aparece, no es como Perquenco o Lautaro que tiene que andar con la bicicleta en la cartera para que no se la roben [risas], en Quillén puede quedar su mochila botada y ahí queda o se la recogen y le avisan y se la entregan”.

Todas las mañanas, de lunes a sábado, se levanta poco antes de las 7 de la mañana. Como Quillén comprende un territorio considerablemente reducido⁶⁹, calcula la hora de salida de casa rumbo a la estación con total perfección, no existen inconvenientes ni eventualidades que puedan retrasar su destino y no depende de otro medio que no sean sus pies para alcanzar el paradero. En menos de 3 minutos de caminata, Oscar está esperando el ferrocarril de las 07.10 horas que lo llevará a Temuco. Junto a él hay otras personas que lo acompañan, todos ellos habitantes de Quillén que le devuelven el saludo y lo invitan a conversar mientras aguardan el ferrocarril. Una vez dentro y viajando rumbo a Temuco, Oscar comenta:

“Antes era muy lindo Quillén, era muy hermoso, donde estaba la estación era todo cerrado eso, transportaban animales y todo. Ahora creo que hay olvido, antes había más trabajo y todo, antes había mucho movimiento y era bonito todo... la gente ahora se ve los domingo nomás, durante la semana salen todos y llegan a dormir nomás, los domingos nos juntamos a jugar a la pelota... yo ya no juego... a mí me gusta la

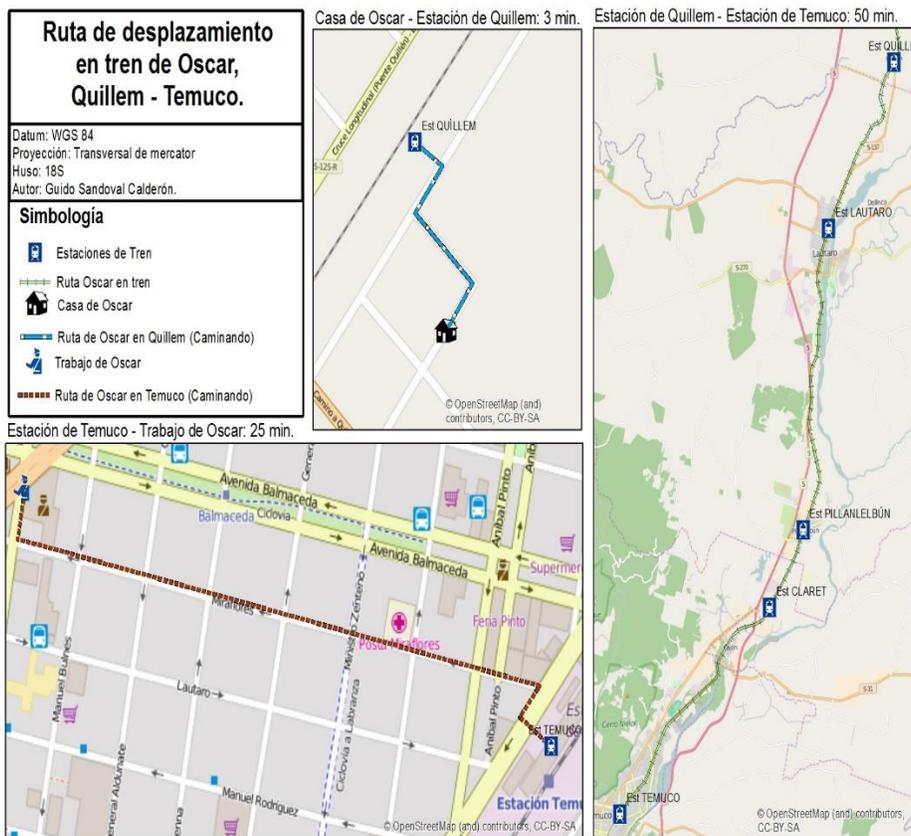
⁶⁸ Oscar no estuvo de acuerdo con dibujar su ruta, tampoco quiso que se le hicieran fotos.

⁶⁹La zona de aglomeración de viviendas comprende no más de 80 metros de longitud.

tranquilidad de Quillén , no me cambiaría y yo viviría siempre acá, es muy tranquilo para vivir, la gente es buena y nos ayudamos entre vecinos, en cambio en otra parte si uno no conoce es imposible. Aquí de repente pasa el tren y choca una oveja, ya saben de qué familia es y pasan a avisarle. La mayoría de la gente acá se mueve mucho en tren, nos cambió mucho la vida”.

El ferrocarril viaja con capacidad completa, Oscar sostiene que la mayoría va a trabajar a Temuco y en la noche retornan a sus hogares sólo para dormir, al día siguiente repiten lo mismo. Mientras viajamos revisa su celular y con una sonrisa manifiesta que la comodidad del tren es impagable, estira sus piernas y se dispone a observar el paisaje.

Mapa 11. Ruta Oscar



Para Oscar el paradero ferroviario de Quillén resulta de gran ayuda para él y sus habitantes, ya que sin este medio de transporte difícilmente podrían conectarse con otras comunas de la Región. El motivo de ello se debe principalmente a que la localidad estuvo por mucho tiempo

sin servicios públicos de transporte, sus habitantes debían acudir a la carretera a esperar algún bus. Oscar recuerda que sólo pasaba una vez en la mañana y luego en la tarde, y ese era el principal medio de transporte para conectar con Perquenco, comuna a la cual pertenecen administrativamente. Actualmente se construyó un camino pavimentado y Oscar señala que se ve mayor movimiento vehicular e inclusive ha realizado dedo⁷⁰ para trasladarse, cosa que antes no podía efectuar porque rara vez pasaban automóviles por el interior de Quillén, puesto que la mayoría de la locomoción privada y pública prefería la carretera.

El ferrocarril llega a Temuco poco antes de las 8 de la mañana, fueron 50 minutos de viaje. Una vez en la estación de Temuco, Oscar debe acudir a su lugar de trabajo, para tal efecto realiza un desplazamiento pedestre por 15 minutos con dirección oeste, entra a trabajar a las 08:30 horas. Nos despedimos en la estación con la finalidad de volver a encontrarnos.

Oscar considera que Quillén es un poblado con una enorme dificultad de acceso y conexión, para él es un costo que asume con la mejor disposición, no obstante, los problemas que trae ello para la realización personal de sus habitantes es preocupante, sostiene:

“Nos hace falta para que haya más trabajo para la gente, la gente se va mucho para salir a buscar trabajo, nos hace falta más trabajo, eso es súper importante. Lo otro es que para mí todo el pueblo usa el tren, los 500 que somos, es como una salvación para nosotros desde que llevo hace como 2 o 3 años nos mejoró mucho la vida”.

Para Oscar el servicio que ofrece la empresa de ferrocarriles es “muy bueno, me deja salir de acá”, no obstante, al no contar con un servicio los sábados o domingos por la mañana debe reemplazar el viaje en ferrocarril por viaje en bus, situación que se traduce en un gasto económico importante. Si Oscar por viajar en ferrocarril debe pagar \$ 600, el viaje en bus equivale a \$1000, “así [al viajar en ferrocarril] me ahorro plata que utilizo para viajar los otros días. El sábado [el tren] debería pasar en la mañana, porque pasa solo a las 12 y a la mayoría de la gente no nos sirve, porque hacemos los trámites en la mañana, para los que trabajamos no nos conviene. Y ahí tiene que moverse uno para salir a la carretera y enganchar algo para el trabajo, ahí el tren debiera tener más horarios”.

⁷⁰ Hacer dedo o “autostop” es una modalidad de viaje que generalmente depende de la solidaridad de un tercero para trasladar sin costos a una persona que esté esperando viajar.

En síntesis, para Oscar el principal medio de transporte cotidiano es el ferrocarril, se va a Temuco por la mañana y vuelve a Quillén por la tarde, específicamente en el servicio de las 20 horas, como segundo medio de transporte está el bus. En términos económicos y de comodidad el ferrocarril representa confort.

“El bus estresa mucho, que anda y que para, al final uno llega con la cabeza llena. En cambio el tren tiene sus estaciones y nadie lo detiene hasta la otra estación y eso es bueno. Uno ya conoce a los que viajan en el tren y lo bueno es que los que cobran los pasajes son simpáticos, y uno aprovecha de dormir un rato en el tren, en el bus uno no puede dormir”.

Una vez concluida su jornada laboral, Oscar está de vuelta en Quillén a eso de las 20:40 horas. Su casa está ubicada cerca de la posta de salud.

Cristóbal: ¿cómo llegar a la universidad?

Algo de Cristóbal se vio en el capítulo IV, cuando relató y dibujó su rutina cotidiana. Retomando y profundizando en su caso, se puede señalar que actualmente estudia kinesiología en la Universidad Arturo Prat. Todos los días laborales se desplaza a la ciudad de Victoria con el objetivo de cursar asignaturas, pero dado que Perquenco queda a 22 kilómetros de Victoria y el ferrocarril que va en la mañana en algunas ocasiones no es compatible con el horario de clases, viaja en bus intercomunal⁷¹.

Cristóbal vive con su madre en la calle Nicasio Toro. Por las mañanas se levanta a las 07:15 am, luego de desayunar sale de casa a eso de las 08:00 am, camina 4 cuadras para esperar el bus de las 08:15 am. Cristóbal me comenta que con dirección a Victoria por la mañana pasa sólo el bus que él (junto con otros perquenquinos) espera, lo cual en más de una ocasión le genera esperar algunos minutos en Victoria antes que comiencen las clases. Dado que el viaje demora 20 minutos está llegando a eso de las 08:40 am a Victoria y algunos días recién entra a las 11.00 am a clases. En sus palabras:

⁷¹ Para algunos sujetos de estudio viajar en microbús fue una práctica que matizaban con el ferrocarril, como caminar, utilizar colectivo, automóvil particular, etc., no obstante el ferrocarril era el medio que con mayor frecuencia utilizaban.

“El bus de la mañana es uno no más. Pasa a las 8.15, es la única opción que tengo para salir, sino la carretera, somos sólo los que vamos a Victoria los que tenemos la falta de locomoción por la mañana, los que van a Temuco cada media hora tienen locomoción. Me gustaría que pasaran más buses, me podría levantar más tarde, el tren pasa muy tarde... y a veces no me sirve por las mañanas, aunque en las tardes sí. Es un problema porque si tengo que llegar más tarde llego muy temprano y ahí tengo que hacer hora, en Perquenco no todos viajan a Victoria”.

El bus va a media capacidad y el viaje se hace relativamente rápido. Cristóbal observa el paisaje y mientras viaja puede descansar antes de cursar estudios. Como sus profesores están al tanto de sus viajes cotidianos y los lapsus de tiempo que debe sortear, invierte ese tiempo en desarrollar proyectos de investigación. Él es el único de sus compañeros que vive en Perquenco y viaja cotidianamente, me dice que hay otros que son de Collipulli y Angol que cotidianamente viajan, y los menos se radicaron en Victoria para evitarse los viajes.

Hoy Cristóbal cursa a las 08:30 am, el bus lo deja relativamente cerca de la universidad, por lo cual, llega justo a tiempo, un par de minutos caminando y ya está en la sala de clases. Va en tercer año de universidad y está pensando en especializarse en kinesiología respiratoria y músculo esquelético, también realiza ayudantías a sus compañeros, ahí aprovecha de recibir ingresos y poner en práctica sus conocimientos.

En Perquenco Cristóbal vive en El Alto, un sector donde no llega buena señal de internet y sólo hay un negocio pequeño, por lo cual no tiene acceso a mayores servicios dentro de la comuna y si necesita de algo debe salir del barrio para encontrarlo. Cristóbal nació en Lautaro pero al poco tiempo su familia se trasladó a Perquenco: “Es un pueblo tranquilo, chico y relajado, pero no tiene buena locomoción para Victoria pero para Temuco sí. La gente en Perquenco, mis amigos, no siguieron una carrera como yo y se dedican al sector agrícola o empresas cercanas de Temuco y Lautaro”.

Cristóbal pasa la mayor parte del día en la universidad, y a las 17:30 horas emprende camino a la estación de Victoria para tomar el ferrocarril de las 18:20 que lo llevará de vuelta a casa. Camina por la calle Pisagua, sin detenerse, y en 20 minutos está en la estación. Una vez en la estación conversamos respecto a las posibilidades de transporte que tiene para salir de Perquenco, me comenta que no son muchas, ya que no tiene automóvil particular, por lo cual depende en gran medida del transporte público para salir de su comuna.

Si en las mañanas sólo pasa un bus, en las tardes el ferrocarril cumple un papel fundamental tanto para él como para el resto de la comunidad. La otra opción para salir de Perquenco es caminar 5 kilómetros, o unos 25 minutos a paso normal, hasta la carretera y hacer dedo o esperar algún bus interurbano que no siempre para: “me ha tocado caminar con lluvia, frío y esperar horas ahí, incluso me he tenido que devolver porque nadie me ha parado. Ir a la carreta es algo que siempre intento evitar”.

Todas las mañanas se desplaza en bus para ir a la universidad, y todas las tardes retorna en ferrocarril. Cristóbal debe pagar \$500 en el bus, mientras que en el ferrocarril paga \$200. Si en bus tarda 20 minutos, en ferrocarril son alrededor de 35 minutos de viaje. Comenzó a utilizarlo hace unos años en el tramo Perquenco/Pillanlelbún, comenta: “antes estaba estudiando y tenía práctica y el horario me convenía porque llegaba un poco antes de las 8 de la mañana a *Pilla*, y ahí llegaba a la posta y preparábamos las cosas y en la tarde igual lo tomaba porque pasaba antes de las 5 y me venía antes”. Él piensa que el ferrocarril tiene un horario adaptado para los que viajan de Victoria con dirección a Temuco, no así para los que se dirigen a Victoria, lo cual le genera una incomodidad respecto al servicio.

Son las 18:15 horas y el ferrocarril llega a la estación, deja bajar a un centenar de personas que retornan a Victoria, en 5 minutos todos deben subir, ahí nos embarcamos y nos disponemos a viajar. En el intertanto Cristóbal saca de la mochila unos audífonos y los enchufa al celular, escuchará algo de música mientras observa el paisaje por la ventana. Cristóbal conoce el servicio del ferrocarril desde el año 2010, le gusta la atención de los trabajadores, la comodidad y los paisajes, no obstante, el viaje cotidiano comienza a generarle cansancio pero a pesar de eso prefiere viajar a trasladarse de ciudad.

Estamos en P.U.A., desciende un grupo de estudiantes secundarios. Cristóbal, con la detención de la máquina, abre los ojos y retomamos la conversación. No tiene mayores pasatiempos, sólo estudia y al terminar la licenciatura piensa especializarse y quizás trabajar en la Teletón⁷² de Temuco, ciudad dónde vive su hermano, y donde algunos fines de semana va de paseo, justamente en ferrocarril, ya que es más barato el pasaje en comparación al bus.

⁷² Fundación que trabaja en la rehabilitación de niños y jóvenes.

“Me gusta mucho donde vivo pero siento que no tenemos nada acá. Para ir a buscar lo que me gusta tengo que viajar, salir de acá. Yo pienso que no debería pasar eso de que si no tengo auto y el bus no me para tenga que dejar de hacer mis cosas, da *lata*⁷³ la cuestión, aburre y a veces pienso que sería mejor irme” (Cristóbal).

El ferrocarril ha llegado al paradero de Perquenco a las 18:50 horas, nos despedimos, Cristóbal vuelve a ponerse los auriculares y desciende del vagón, le esperan 15 minutos de caminata antes de llegar a casa.

Marvin: cruzando La Araucanía para acudir a estudiar

Marvin tiene 19 años y nació en Victoria, comuna en la que actualmente reside junto a su madre, padrastro y dos hermanos. En la actualidad cursa el segundo año de la carrera de Psicopedagogía en un Instituto Profesional ubicado en la Avenida Alemania de la ciudad de Temuco. Marvin utiliza el ferrocarril de lunes a viernes desde el año 2014 con la finalidad de asistir a clases. El viaje tarda una hora con 30 minutos y los motivos que lo impulsan a la utilización del ferrocarril son variados: “Muchas veces lo uso porque me ahorro dinero y a la vez porque la panorámica es diferente. A veces cansa viajar en bus porque al final uno ve lo mismo y termina aburriéndose de mirar lo mismo todo el rato”. Los días que con mayor frecuencia utiliza el ferrocarril son martes, miércoles y jueves, para el resto de conexiones utiliza el autobús, medio de transporte que finalmente jerarquizó como el segundo de mayor uso (primero está el ferrocarril, luego el autobús, el microbús y caminar).

Marvin hoy se levantó a las 11 de la mañana. Reside en el sector Saavedra, a 300 metros de la estación, por lo cual no tarda más de 5 minutos en llegar a la estación para tomar el ferrocarril que a las 11:40 de la mañana lo llevará a Temuco. Mientras viaja observa el paisaje, para él “es más lindo el viaje de Victoria a Temuco porque podríamos partir viendo la cordillera y todo el paisaje, en cambio acá [en Temuco] empieza con pasto todo el rato... y no es muy pintoresco que digamos”.

Cuando llega a la estación son las 13:10 horas y como es un día soleado caminará por la ciudad rumbo al instituto, a diferencia de un día lluvioso, en el cual opta por esperar a la

⁷³ Sensación de malestar.

salida de la estación el microbús urbano que en 15 minutos lo dejaría en la puerta del Instituto. Mientras transita observa el paisaje y escucha música, avanza a paso lento para no llegar tan temprano. Me comenta que viajar en ferrocarril en algunas ocasiones le quita tiempo⁷⁴ y las veces que necesita llegar temprano al Instituto opta por el autobús, no obstante, dicha elección supone una mayor inversión monetaria.

Mientras un pasaje en ferrocarril equivale a \$250, en autobús significa un desembolso de \$1400. Para él, el tiempo de viaje aún no se traduce en una problemática relevante ya que asegura tener tiempo libre, puesto que no trabaja ni practica otra actividad que no sea estudiar: “en tercer año yo *cacho* que va a ser una pérdida de tiempo, por las prácticas y esas cosas... de momento lo llevo bien, así destinaria este tiempo a hacer otras cosas. Para mí es viajar solamente, nunca lo veo desde el tiempo. Yo elegí estudiar acá, el ambiente de allá no me gustaba y tomé la oportunidad de estudiar acá”.

Junto con ello, utiliza el ferrocarril algunos fines de semana para desplazarse de Victoria Temuco a visitar a su padre, pasear con su novia y comprar ropa, viaje que realiza por dos motivos fundamentales: el viaje en ferrocarril le resulta cómodo y de mayor cercanía con sus acompañantes, a diferencia del autobús que supone un desplazamiento incómodo y de menor interacción social, lo que en definitiva le significa disfrutar en menor medida sus tiempos de recreación.

“Algunas veces nos ponemos de acuerdo y otras veces acá mismo, somos todos estudiantes. En el tren igual se puede conocer otra gente, hay veces que estoy cansado y duermo y otras con audífonos cuando no quiero escuchar a nadie [...] Mis compañeros de universidad saben que viajo y me preguntan: ¿Qué se siente viajar en tren? y yo les digo que no es la gran cosa pero el paisaje es genial. En el bus me da sueño, acá no [risas]”.

A las 13:40 horas, luego de atravesar el centro de la ciudad, llegamos al Instituto, ahí me despido de Marvin, quien se dispone a almorzar para posteriormente entrar a clases. Nos volveremos a encontrar a las 19.00 pm en la Estación de Temuco.

⁷⁴ Un viaje de Victoria a Temuco en ferrocarril tarda 1 hora con 30 minutos, mientras que en autobús el mismo recorrido tarda 55 minutos y la frecuencia es mucho mayor.

A las 19 horas la estación alberga poco más de una decena de personas. Marvin está sentado en una silla observando una película desde su celular junto a su prima, quien también reside en Victoria, ambos esperan el ferrocarril de las 20:00 horas. Al verme llegar me comenta que casi toma el autobús para irse a Victoria, ya que salió de clases a las 18.00 horas. “En ese momento dije: ya, si el bus sale un cuarto para las siete me voy en ese pero sólo habían asientos para las siete, por eso decidí venirme en tren, porque el lapso de hora no es mucho”. En su espera ve películas, repasa materias de las clases, conversa con sus amigos o escucha música, para él así el tiempo pasa más rápido.

“Este tiempo igual ahora lo uso para divertirme ¿cachai que si viviera más cerca y no tuviera que viajar podría estar descansando en mi casa? Igual llego cansado y todo, yo elegí venirme para acá porque no está lo que quiero hacer donde vivo entonces ahí debo viajar en el tren y asumir el tiempo que viajo” (Marvin)

Mientras esperamos me comenta que este es el segundo año que utiliza el ferrocarril. Desde que optó por estudiar en Temuco los desplazamientos de Marvin son cotidianos y en ello sus padres lo apoyan y le dan el dinero para viajar. En el aspecto económico es cauteloso, como sabe de la gran diferencia de precios que existe entre un pasaje de autobús y uno de ferrocarril, opta por el segundo para destinar el dinero ahorrado en otras actividades. Para él hay dos motivos que impiden su radicación en Temuco: “uno es porque Victoria es tranquila y no es como Temuco, donde hay mucho ruido. Y el otro punto es que en Victoria está mi familia y entonces en Temuco me sentiría solo, y no es el mismo ambiente”. El servicio que ofrece la empresa de ferrocarriles le parece adecuado, no obstante, mejorar los horarios y la frecuencia es necesario puesto que así podría prescindir del autobús y posicionar al ferrocarril como absoluto medio de transporte para conectar ambas comunas.

Ya son las 19:40 horas y la estación acoge una gran cantidad de gente, la mayoría son trabajadores y estudiantes que vuelven a sus respectivas comunas luego de una extensa jornada; entre ellos Marvin, que se dispone embarcar rumbo a Victoria. La boletería deja asomar una larga fila de usuarios dispuestos a comprar sus pasajes para así concluir sus respectivas actividades fuera de casa. Llegará a casa eso de las 20.20 horas, tras desplazarse en el día por más de 4 horas entre Victoria y Temuco, desplazamientos espacio-temporales que efectúa de lunes a viernes entre los meses de marzo a diciembre. Antes no se desplazaba fuera de Victoria, debido a que el colegio donde estudió quedaba cerca de su casa.

Marvin sube al ferrocarril junto a su prima, les espera un viaje donde pasarán por diversas comunas. En casa estará su familia, con quienes charlará y cenará para reponer energías. Al despedirnos me comenta que mañana tiene certamen, por lo que se desvelará estudiando y repasando materias.

Allison: de Santiago a Victoria

Allison formó parte de los participantes que dibujaron mapas, lo cual pudo ser comprobado en el capítulo anterior. Nació y vivió en La comuna de El Bosque, Santiago, hasta los 18 años, edad en la cual decidió emigrar a La Araucanía con la finalidad de cursar la carrera de derecho. Actualmente reside en Temuco junto a su novio, específicamente en el Barrio Estación.

“Cuando yo llegué le decían el *Bronx*, mi departamento estaba todo pintado, abajo habían *curados*⁷⁵. Yo vivo entre Barros Arana con Basilio Urrutia. Hay unos departamentos súper antiguos, sobrevivieron para el terremoto de los 60’s, ahí vivía mi abuela con sus primeros críos. De ahí llegué yo de *chiripazo*⁷⁶, lo estuvieron arrendando a universitarios y estaba para la cagada. Cuando llegué le di más cariño, hay muchos curados y cantinas por ahí, mean en las esquinas y no les importa. Yo tengo un portón para entrar y ahí dormían los curaditos. Ahora se pagan gastos comunes. Y está más lindo. El barrio me gusta, es barato y el tema de la feria... ¡alimentos de verdad! la zanahoria es rica, y tiene sabor de verdad y me gusta eso”.

Todas las mañanas, de lunes a viernes, se traslada a Victoria para cursar estudios universitarios. Se levanta temprano, a eso de las 7 de la mañana, desayuna junto a su novio y sale de su departamento, a pocos metros de su casa toma el microbús número 7, paga \$150 (precio estudiante) y en un viaje de 25 minutos está en Cajón para desplazarse hacia Victoria. Una vez que desciende del microbús camina unos metros y hoy está decidida a hacer dedo.

El hacer dedo, junto con la utilización del ferrocarril, es la manera habitual de traslado a Victoria, lo ha hecho durante los 6 años que lleva viviendo en Temuco. Ha viajado en camiones, automóviles funerarios, automóviles particulares, motocicletas, entre otros. Hoy la llevó un empresario en su jeep hasta Victoria. Para ella, viajar a dedo supone un

⁷⁵ Borrachos.

⁷⁶ Suerte.

desplazamiento de mayor relaxo, puede interactuar con el piloto, fumar un cigarrillo, disfrutar el viaje y, lo que considera de mayor importancia, ahorrarse el dinero para así destinarlo a otros gastos.

Para Allison vivir en Victoria nunca fue una opción, sostiene que no le causó mayor impresión tener que viajar más de una hora para llegar de Temuco a Victoria, puesto que en Santiago realizaba un recorrido temporal similar para acudir de Buin a Santiago centro. Junto con ello, la comuna de Victoria no le resulta atractiva: “Victoria no me llena, no me gusta su frío ni su gente, pero esto de que el tren llegue está bien, me conecta y me hace el viaje más grato. Lo único es que el viaje con el tiempo que llevo ya me *caga*⁷⁷, llevo 6 años viajando y son más de dos horas diarias de mi vida, pero ya lo asumí”.

Una vez que llega a Victoria su jornada comienza a las 9 de la mañana. A esa hora se dispone a atender público en la clínica jurídica hasta las 13 horas. Sus labores consisten en asesorar a personas. Luego se da un tiempo para almorzar junto a sus compañeros de clase. A eso de las 15 horas debe cursar asignaturas hasta las 19 horas, pero se retira con anterioridad para alcanzar el ferrocarril de las 18:20 horas. Sus profesores están al tanto de los viajes que programa, por lo cual existe cierta flexibilidad horaria.

Mientras caminamos, hablamos de otras actividades que desarrolla más allá de estudiar. Allison combina estudios y trabajo. Al no recibir ayuda monetaria de ningún familiar se dedica a la elaboración de comida que posteriormente vende en eventos musicales, también vende ropa en la Feria Pinto, al respecto sostiene: “en las tocatas vendo cocadas a \$100 y pilsener clandestina, lo que más me deja plata son las cocadas. Tocata que hay en la calle ahí estoy con mis cocadas, aparte de *jaranear*⁷⁸ lo paso bien y gano *lucas*⁷⁹, tengo que trabajar y me va bien. Ahora para el 18⁸⁰ vendí volantines de verdad, no esos cometas sino que de papel. Y bien, me fue bien”. Desde que emigró al sur Allison debió hacerse cargo de sus gastos personales, si bien recibe una ayuda alimenticia por parte de la universidad, el resto de los gastos debe costearlos a partir de los trabajos que realiza.

⁷⁷ Arruina.

⁷⁸ Ir de fiesta.

⁷⁹ Dinero.

⁸⁰ Se refiere al 18 de septiembre, fecha de celebración de las fiestas patrias.

Para ella, viajar en ferrocarril involucra dos factores fundamentales: ahorro económico debido a que el viaje equivale a \$250, mientras que un bus cobra \$1.500⁸¹, y un momento de desconexión y distracción. Si bien desde que llegó a Temuco utilizó el tren de forma esporádica, este año lo ha utilizado cotidianamente y ello ha impactado positivamente en su economía. Es la única de su grupo de amigos en la universidad que viaja en ferrocarril, no obstante, ya reconoce a otros usuarios que hacen el mismo viaje y a los trabajadores, y con algunos de ellos ha entablado una relación de viajeros que durante el desplazamiento comparten: “yo ya conozco a varios, vamos mirándonos en las estaciones y nos vamos reconociendo. El tiempo hace que uno pueda compartir con otros”. Para Allison el ferrocarril es un medio de transporte fundamental, junto con el dedo y el desplazamiento pedestre. Durante el viaje en ferrocarril las actividades que generalmente realiza son: estudiar, escuchar música, conversar con otros usuarios y mirar el paisaje.

Sale de la universidad, que está ubicada en el extremo norte de la comuna, a las 18 horas. Camina a paso rápido durante 20 minutos para llegar a la estación de ferrocarriles de Victoria y durante la caminata atraviesa el centro de la ciudad. Llega a las 18:17 horas a la estación, en el quiosco de la estación compra algunos chocolates, no queda mucho margen de tiempo, por ello nos disponemos a subir al vagón.

El ferrocarril comienza el viaje con su capacidad a un 90%, la mayoría son estudiantes, trabajadores, entre ellos mayor cantidad de mujeres, suponemos que todos ellos retornan a sus hogares luego de una jornada de actividades desarrolladas en Victoria. Allison no compra el pasaje en la boletería, nos sentamos y nos disponemos a viajar rumbo Temuco. El primer paradero es P.U.A., ahí desciende un nutrido grupo de escolares que habitualmente viaja a Victoria para cursar estudios.

Mientras viajamos Allison me comenta que para ella existe gran diferencia entre viajar en bus y viajar en tren: “el tren es más cómodo y uno puede socializar, los asientos son para 4 y para 2 obligatoriamente, ese enganche es bonito, me gusta eso. En cambio en el bus ¡no! Porque va la guagua⁸² llorando en la esquina, la vieja comiendo papas fritas, yo me mareo...

⁸¹ Precio estudiante.

⁸² Niño.

en el dedo me gusta también porque voy conversando y fumando... en el bus no, el olor no me gusta”.

Allison disfruta el paisaje y le genera inquietud que la gente de la Región no se impresione con la cantidad de colores que ofrece el viaje en ferrocarril: “la gente no mira para afuera, está tan acostumbrada al verde, al ciruelo en primavera, que no miran, y yo pegadísima mirando, y más cuando voy en tren que es mi momento para pensar y estudiar, hasta guardar silencio”. Durante el viaje y mientras mira por la ventana sostiene:

“Me encanta viajar mirando el paisaje y el contraste del cielo, los pájaros... la línea pasa por lugares que no son tan *matrix*, es más *pacha*⁸³ y lo único que impone es la línea y nada más, pasa por lugares preciosos, los puentes, el río... lo describiría como algo bello, precioso, varias veces he llorado mirando el paisaje... es que el cielo acá es brutal, te come”.

El viaje continúa y hoy, como sucede habitualmente, el mayor flujo de usuarios ocurre entre Perquenco y Lautaro, personas que bajan y suben acudiendo a sus respectivos lugares. Allison aprovecha para contarme algunas anécdotas, como por ejemplo cuando el ferrocarril se llenó de humo por una falla mecánica y ella pensó en saltar por una ventana, por suerte el tema se resolvió con rapidez y no fue necesario materializar su idea. En relación a las diversas combinaciones de medios de transporte y lugares que conecta en un día habitual, Allison comenta: “yo vivo en la parte vieja de Temuco, ahí es más popular, la vida, la gente. La universidad me queda lejos entonces, como te decía, me las ingenio para llegar. Ahora, aquí lo único bueno que tengo es la feria y la estación, el resto me complica, me complica ir para el centro, para la universidad”.

Ya son las 19.30 horas, estamos próximos a llegar a Temuco, el ferrocarril ya no traslada a tanta gente como cuando lo hizo al iniciar el viaje. Aprovechamos para charlar en torno a su próximo proyecto de vida, me comenta:

“Voy a egresar este año, voy a prepararme para mi examen de grado el próximo. Y el que sigue postularé a la Corporación a Punta Arenas, al sur... me voy, chao, era... sé que puedo vivir y mantenerme. La práctica me va a servir bastante en un lugar donde la gente realmente lo necesita, eso pensaba con mis compañeros, yo tengo un lado

⁸³ Tierra.

súper social. Donde van las *lucas*⁸⁴ uno va ¿y qué pasa con lo social? Quiero ayudar a la gente con la información privilegiada que uno tiene. Aparte, lo bueno es que trae hartas cosas positivas más que negativas, en el sentido de irme lejos y aprender cómo se mueve la cosa en otro territorio. Yo mochileo bastante, viajo harto... y me gusta sacar los rollos de cómo se vive ahí, ser yo forastero”.

Estamos próximos a llegar a Temuco, se divisan los primeros edificios del viaje, primer síntoma de urbanización. Los rostros cansados de los usuarios se han transformado en rostros ansiosos, algunos de ellos comienzan a ponerse de pie y aglomerarse en las puertas de los vagones. Con Allison continuamos sentados. La estación está ubicada muy cerca de su hogar, por ende, retorna caminando a casa, desplazamiento que no tarda más de 15 minutos. El ferrocarril ha terminado su recorrido poco antes de las 20 horas. Allison pasará a comprar pan al supermercado que está al frente de la estación para así llegar a su casa y descansar.

Cuando el trabajo está afuera

Un motivo fundamental que ha conllevado a pensar la movilidad por motivos laborales, reside en la lejanía que presenta el lugar de trabajo con el lugar de residencia (Susino, 2010). En tal sentido, los casos de María Eugenia y Oscar reflejan prácticas de movilidad por motivos labores que contienen motivaciones particulares en relación al entorno.

María Eugenia, habitante de una ciudad pequeña pero con circuitos de transporte medianamente efectivos, reside en un barrio alejado del centro urbano de Lautaro, el cual presenta deficiente conectividad y escasa oferta de servicios. Los viajes de Lautaro a Pillanlelbún, involucran una alta espesura (Jirón y Mancilla, 2013) en lo que respecta a las distancias y tiempos empleados en la movilidad. De sus experiencias de viaje se desprenden barreras de accesibilidad que se agudizan producto de vivir en un barrio periférico y trabajar en un lugar (Pillanlelbún) con deficiente disponibilidad de medios de transporte. Ambos factores inciden en que deba combinar diversos medios de transporte, caminar por lugares que le resultan incómodos y, en definitiva, experimentar de manera precaria la movilidad.

⁸⁴ Dinero.

Oscar, habitante de Quillén, localidad que presenta una conectividad altamente reducida en términos de medios de transporte disponibles, cuando realiza los viajes con destino a Temuco comienza a percibir barreras de accesibilidad a medida que intenta acceder a servicios. Si bien Oscar no cubre largos desplazamientos para acceder al ferrocarril ya que su lugar de residencia está a unos pocos metros del paradero de ferrocarril, manifiesta barreras a nivel de acceso a espacios de recreación, trabajo y educación: en Quillén no hay más que casas, algún boliche y un rudimentario centro de salud. Por consiguiente, la participación social y la calidad de vida se ven altamente reducidas debido al alto grado de aislamiento que experimentan los habitantes de Quillén.

Sentirse excluido y buscar estrategias de acceso a la ciudad se torna una realidad tanto para María Eugenia como para Oscar, aunque ambos casos refieran un habitar en espacios opuestos respecto al tipo de ciudad⁸⁵ las experiencias de viaje refieren sentimientos de abandono y frustración.

No obstante lo anterior, en sus experiencias cotidianas se puede encontrar interesantes esfuerzos por garantizar su presencia en sus respectivos lugares de trabajo. Oscar y María Eugenia han incorporado el ferrocarril como medio de transporte fundamental de entrada y salida, por ende, de conexión entre los lugares, y ello resulta determinante, puesto que permite evitar desplazamientos pedestres que debiesen hacer si es que utilizaran buses interurbanos, ya que a diferencia de estos últimos el ferrocarril circula por el interior de Quillén y Pillanlelbún. Oscar y María Eugenia han organizado sus horarios laborales en función de los horarios del ferrocarril por razones de acceso, y otras como el costo del pasaje, una experiencia de viaje más amena y, particularmente en el caso de Oscar, por ser el único medio de transporte público que le permite entrar y salir de Quillén sin tener que caminar a la carretera.

La relevancia del entorno en ambos casos, permite demostrar la disminución de la calidad de vida producto de no contar con opciones de transporte y movilidad que fomenten la comunicación con otros espacios y lugares, por lo cual, el déficit de equipamiento en sus

⁸⁵ Mientras Lautaro es una ciudad donde se encuentra prácticamente todo tipo de servicios, Quillén es una localidad pequeña, sin servicios y con baja densidad poblacional.

lugares de residencia conlleva a que deban salir de sus ciudades para así participar en la vida social pública.

Barreras de accesibilidad y estrategias de movilidad: el caso de los estudiantes⁸⁶

El desplazamiento de los estudiantes no es homogéneo respecto a los horarios particulares que manejan en sus rutinas cotidianas. En tal sentido realizan desplazamientos en directa relación con las demandas de sus centros educativos. De los 6 sujetos de estudio que se desplazan por motivos educativos, la totalidad se enfrenta a una rutina dinámica producto de las ventanas⁸⁷ que deben sortear en un día promedio.

Para comenzar, los casos de Marvin y Camila, ambos estudiantes de 19 años que viajan de Victoria a Temuco, representan la utilización máxima del ferrocarril (de punta a punta), lo cual se traduce en 90 minutos de viaje de ida y 90 minutos de viaje de vuelta, lo que hace un total de 3 horas de viaje sólo en ferrocarril durante una jornada⁸⁸. En ambos casos existe la percepción de llegar a la sala de clases con desventaja respecto al resto de sus compañeros producto del cansancio que supone el viaje, lo cual afecta el rendimiento académico y supone que en algunos casos deban prestar el doble de esfuerzos por rendir académicamente. Al respecto Camila sostiene: “si parto de que yo elegí estudiar en Temuco no tengo mucho de qué quejarme pero sí hay una diferencia con mis compañeros que son de allá, ellos tienen todo ahí mismo, incluso después se juntan a estudiar y yo tengo que viajar, entonces igual eso se nota”.

A los anteriores (Marvin y Camila) se suma Karina, quien cursa el primer año de universidad y producto de ello es el primer año que viaja cotidianamente. Para los tres, el cambio en la organización de sus vidas, producto del ingreso a la universidad, es percibido de manera

⁸⁶ Para el caso de los estudiantes se advierte que el presente análisis incluye los casos de aquellos estudiantes que no fueron sombreados (3) pero que sí son parte de la investigación. Los tres casos no sombreados son Karina, Camila y José, a quienes se les aplicó entrevistas en profundidad, realizaron mapas de ruta y se les hizo compañía en los viajes en ferrocarril en algunas ocasiones. Por motivos prácticos no se logró sombreadar, no obstante, los insumos provenientes de las respectivas entrevistas son utilizados con el objetivo de incluirlos en el análisis de experiencias de viaje.

⁸⁷ Tiempos “muertos” entre la cursada de una asignatura y otra.

⁸⁸ Aunque en ocasiones utilizan microbús interurbano para volver o ir, ello reduciría en un 30% el tiempo de viaje.

contradictoria: “antes tenía el colegio súper cerca de la casa, hoy debo viajar y más encima levantarme más temprano [...] cuando llego en la tarde a mi casa lo único que quiero es dormir” (Karina). La reestructuración de sus hábitos impactó profundamente en la interacción social que llevaban antes de entrar a la universidad. Si antes tenían tiempo para compartir con los amigos del barrio y del colegio, hoy ven reducida sus posibilidades de recreación producto del tiempo que destinan a los estudios y viajes.

Por otro lado, para Allison, que cursa el último año de la universidad, el escenario resulta menos complejo que los estudiantes ya señalados debido a que en Santiago, lugar en el que vivió antes de trasladarse a Temuco, debía viajar por largas horas en transporte público para acudir al colegio o visitar a sus amigos. Allison comprende la movilidad como forma constitutiva de la interacción social y la visualiza como una estrategia de vida en la ciudad. No obstante lo anterior, existen cambios en sus experiencias de viaje ya que para ella resulta: “*bacán*⁸⁹ viajar en tren, yo en Santiago con las micros y el metro quedaba *chata*⁹⁰, en cambio acá me puedo relajar, no hay esa cosa del choque de cuerpos de los malos tratos del chofer. En el tren me relajo”. Si para Marvin, Camila y Karina la movilidad es un elemento que han incorporado recientemente, priorizando los estudios y relegando tiempo que hasta hace no tanto tenían destinado para otro tipo de actividades de corte social, para Allison es una forma de conexión placentera, ella descubrió en los viajes en ferrocarril momentos de confort que en Santiago eran impensados, lo que no quita la existencia de barreras como distancias, tiempo empleado en el viaje, modos de viaje, entre otras.

Los casos de José, estudiante secundario de 17 años que vive en P.U.A. y estudia en Victoria, y Cristóbal, de quien hemos visto detalles de su rutina tanto en el mapa como a través del sombreado, representan un mayor esfuerzo por alcanzar la conexión territorial. La ruta de ambos está determinada por las posibilidades de adaptar sus horarios a los servicios que ofrece el ferrocarril. Para ambos, salir de sus respectivas comunas en otro medio de transporte que no sea el ferrocarril supone una grave alteración en la planificación de sus actividades diarias. José puede contar con el transporte privado familiar en caso que necesite llegar de P.U.A. al colegio o viceversa. Para Cristóbal, en cambio, vivir “alejado de la carretera es todo

⁸⁹ Genial.

⁹⁰ Hastiada.

un tema, es difícil que pare un bus y me lleve a Victoria”, en tal sentido la segregación residencial de la cual es parte es un claro ejemplo de desigualdad en comparación al resto de los estudiantes de la investigación. El caso de Cristóbal es homologable a cualquier otro sujeto de escasos recursos que viva en P.U.A. o Quillén. Para los habitantes de estas localidades que no cuentan con medios de transporte particular la conexión con el resto de la Región se torna compleja y a ratos imposible. El sacrificio es una palabra incorporada en la rutina cotidiana.

Imagen 25



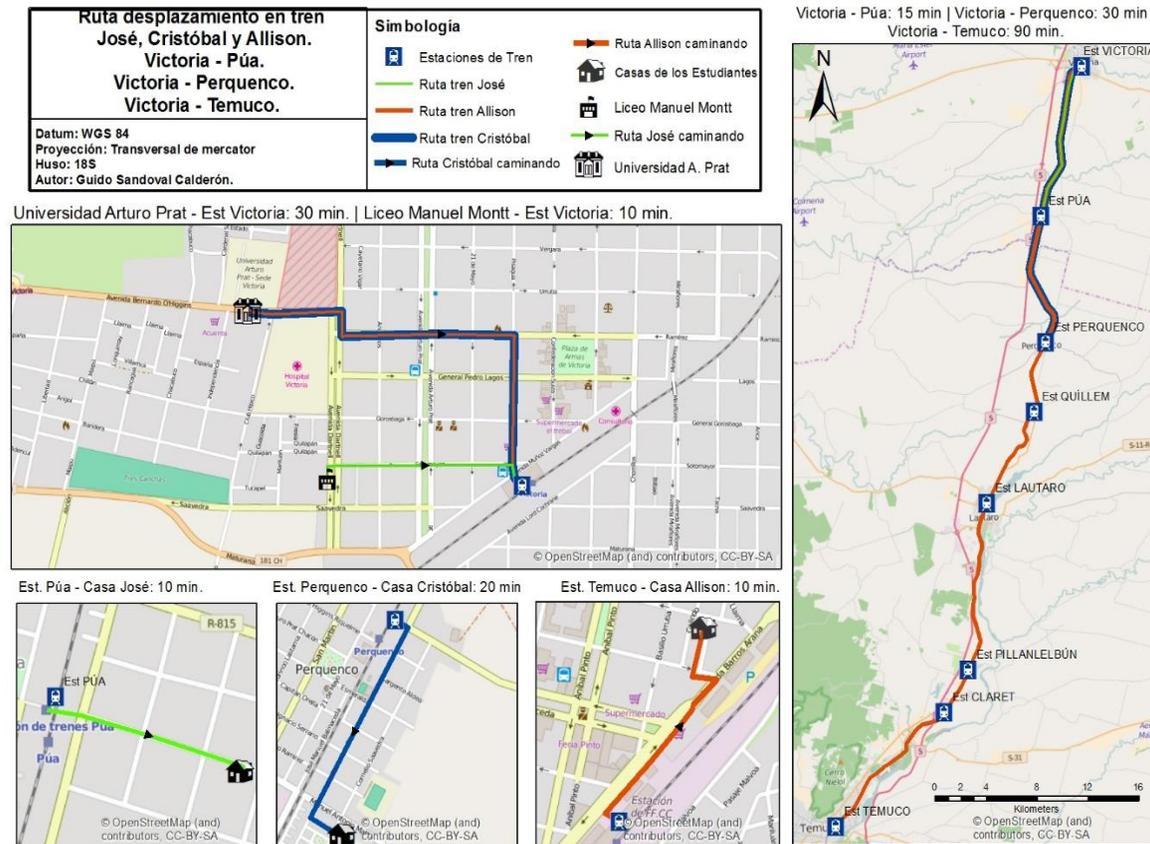
Descripción: Estudiantes del Instituto Claret. Elaboración propia.

En términos temporales, José es el que menos tiempo destina a viajar en ferrocarril (15 minutos) y estando próximo a egresar de la enseñanza media, considera que viajar en ferrocarril, luego de ser usuario por 4 años, representa un ciclo que está pronto a finalizar: “ya casi estoy, cuando termine el cuarto medio me quiero ir a Temuco y vivir allá. Uno se acostumbra a su tierra pero en Temuco está todo”.

Mapa 12



Mapa 13



A José, le sigue Cristóbal con 30 minutos de viaje en ferrocarril, quien a pesar de ser uno de los que menos tiempo viaja es el que mayor dependencia tiene del servicio ferroviario para acudir a la universidad. Los motivos de esta determinación de movilidad responden tanto a residir en un territorio que está excluido de un sistema de conexión expedita, con alta frecuencia y a plena disposición. En tal sentido, el mapa 12 refleja su rutina cotidiana. En la figura se puede apreciar que no reside en las cercanías de la estación de ferrocarril de Perquenco, lo que supone una doble lejanía. Por este motivo Cristóbal, antes de salir de su hogar, debe planificar cada actividad que desarrollará con el objetivo de no desperdiciar tiempo y recursos. La vuelta a su hogar está determinada por los horarios de regreso del ferrocarril, por ende, en muchas ocasiones ha debido aguardar en plazas, restaurantes, bibliotecas y en la propia estación. Al respecto, Cristóbal sostiene: “estoy acostumbrado a esperar cuando me desocupo antes, me hago el ánimo y escucho música, camino más y voy a la biblioteca de la universidad. No queda otra”. Mientras pueda evitará acudir a la carretera

para esperar un bus, puesto que significa un gran costo económico y temporal. De algún modo, la utilización del ferrocarril lo mantiene en un estado de incertidumbre, generándole cansancio mental y físico extra.

Karina, estudiante universitaria de 19 años que vive en Lautaro y estudia en Temuco, viaja de Lautaro a Temuco y viceversa de lunes a viernes. Si bien no utiliza el ferrocarril los 5 días hábiles de manera uniforme, los principales motivos que la han transformado en usuaria se asocian tanto al bajo valor del pasaje como a la cercanía que existe entre el paradero Lautaro y su casa. Karina viaja por 30 minutos en ferrocarril. Comenzó a utilizar el ferrocarril ya que su hermana también lo hace pero por motivos de desplazamiento laboral. Karina, como muchos de los usuarios, prefiere aguardar el ferrocarril y así ahorrar dinero. En los 30 minutos de viaje aprovecha de estudiar y descansar, sostiene: “en las tardes descanso y estudio en el tren. Cuando entré a la universidad empecé a viajar más en tren [...] Lo que más prefiero es andar en tren y caminar. Los motivos principales son comodidad, economía y tranquilidad para usar el tren. Y cuando tengo que juntarme con mis amigas en Temuco también uso el tren”.

Marvin, José, Camila y Karina priorizan viajar que trasladarse a vivir a Temuco. Los motivos responden al apego que mantienen con sus respectivas comunas de origen. Además, para ellos resulta más económico viajar todos los días que alquilar una habitación o casa en la ciudad donde estudian.

No obstante lo anterior, consideran que cuando vayan en un nivel más avanzado de sus carreras es probable el traslado de ciudad, opiniones como “cuando comience las prácticas se me va a hacer más difícil viajar todos los días” (Marvin) o “estoy pensando en arrendar algo con mis amigos más adelante, todos somos de afuera y para nosotros es un tema complicado viajar tanto” (Camila) representan inquietudes respecto a la resolución de sus respectivas movilidades en un futuro cercano.

Como ya fue señalado, Allison, Camila y Marvin viajan de punta a punta, lo que equivale a 90 minutos para conectar Victoria y Temuco. Los tres son los que más tiempo destinan al viaje exclusivo en ferrocarril. Se debe considerar que Allison, Camila y Marvin viven en el perímetro cercano a la estación de sus respectivas ciudades, lo que de algún modo aliviana el

arribo-descenso, sin embargo, para llegar a sus respectivas universidades deben atravesar gran parte de Victoria y Temuco respectivamente. Los tres realizan desplazamientos pedestres, como lo ejemplifican los mapas 12 y 13, tardando entre 30 a 40 minutos en llegar, cuestión que termina por transformar a estos tres estudiantes en los que mayor tiempo y combinaciones de lugares destinan en conectar lugares.

Quizás, en Allison puede existir un aliciente producto del cúmulo de significativas experiencias de movilidad contraídas en Santiago. Para ella, el tiempo destinado diariamente (4 horas) en sus viajes, es un promedio estándar para un santiaguino que no vive cerca de los lugares de frecuentación, al respecto sostiene: “me da lo mismo el tiempo de viaje pero acá lo disfruto más, puedo ver el verde, las vacas, la gente amable ¡hasta baño tiene el tren!, en cambio en Santiago veía *carachos*⁹¹ feos todos los días, malos olores y malos ratos”. Si bien reside en La Araucanía hace más de 5 años, aún genera un ejercicio de reflexión comparativa espacial entre Santiago y Temuco. Junto con ello, presenta una mayor fluctuación respecto a los medios de transporte que utiliza producto de “hacer dedo”, aspecto significativamente diferenciador respecto a un estudiante-viajero promedio.

Marvin, a diferencia de gran parte de los estudiantes de la investigación, en algunas ocasiones viaja en compañía de familiares y amigos, ello le permite amenizar los viajes. Tres horas diarias en ferrocarril comienzan a pasar la cuenta a mitad de semana, es por ello que resulta de suma importancia generar instancias de recreación en los tiempos de viaje, sostiene: “cuando viajo con mi prima y su pololo me voy conversando, vamos riéndonos y pasándolo bien. Ellos viven en Victoria igual, así que viajamos todo el trayecto juntos”. Para Marvin viajar no adquiere una connotación explícitamente valórica “simplemente es viajar. Yo asumí esto para mi futuro, pensando en ser alguien más preparado”.

Desde una perspectiva económica la totalidad de los estudiantes están conformes con la tarifa que inclusive es menos costosa que un pasaje en bus. También muestran conformidad con el trato humano que reciben, a diferencia de los buses, donde en algunas ocasiones sienten discriminación por su condición de estudiantes: “en los buses nos miran en menos porque pagamos menos, creen que uno no se cansa y debe viajar de pie” (Camila). El ferrocarril

⁹¹ Caras.

brinda comodidad y el costo asociado es un aumento en el tiempo de viaje en un 30% aproximado para algunos casos. Los sujetos de estudio, a pesar de contar con ayudas económicas como gratuidad universitaria, becas de alimentación, becas indígenas y/o del municipio local, deben acudir a recursos familiares para costear gran parte de sus movilizaciones cotidianas. Evidentemente este costo aumenta o disminuye en función a la cantidad de becas obtenidas. En tal sentido, el primer cálculo que realizan es económico.

Los estudiantes entrevistados consideran que la ayuda económica ofrecida por sus padres les permite realizar los viajes de manera cotidiana, de otro modo les resultaría casi imposible. Asumen que sus respectivas transiciones venían supeditadas por experiencias familiares o personales. Más de algún familiar por motivos laborales o académicos también viaja o viajó a Temuco, ello explica un conocimiento previo de las dinámicas de desplazamientos que deben enfrentar en el primer año universitario. Otros viajaban con anterioridad a Temuco para cursar estudios durante el ciclo de enseñanza media.

El segundo cálculo se relaciona con la accesibilidad. En torno a la accesibilidad a la universidad operan diversas barreras cotidianas, dejando un espacio entreabierto para analizar condicionantes sociales que emergen entre los estudiantes de sectores rurales y periurbanos a Temuco, como también los factores sociales que involucra planificar el viaje (Jirón, 2013) , entre los cuales destacan: acceder al medio de transporte, destinar tiempo y dinero cotidiano en movilización, someterse a las condiciones espaciales del medio de transporte y los aspectos psicosociales que emergen y mutan en cada uno de los viajeros. Para los sujetos de estudio las barreras de accesibilidad están incorporadas desde que enfrentan una rutina, destacando estructura vial, disponibilidad de transporte público, trato deficiente como usuario, horarios de arribo a la universidad y llegada a la casa.

En tercer lugar, y directamente relacionado con la economía y la accesibilidad, la vida cotidiana de los estudiantes viajeros está supeditada a diversas problemáticas dentro de las cuales la movilidad cotidiana cobra un papel fundamental. Los estudiantes presentan movilizaciones menos estructuradas en comparación al resto de viajeros.

Los estudiantes universitarios realizan diversos y heterogéneos desplazamientos, no obstante, al residir en comunas periféricas planifican las movilizaciones cotidianas desde la oferta de

transporte público disponible, lo cual reduce altamente su autonomía móvil. Se considera que al residir en lugares donde el acceso a espacios de interés es considerablemente delimitado, las posibilidades de movilidad se tornan determinantes para permitir el acceso a lugares de estudio, trabajo y recreación.

En definitiva, residir en lugares periféricos cuando se proviene de estratos socioeconómicos precarios y la vida cotidiana se hace en la ciudad, supone que la calidad de vida se vea altamente disminuida por los aspectos físicos y emocionales que involucran las experiencias de viaje precario. De algún modo, la centralización de servicios en la capital regional excluye del desarrollo social a las comunas aledañas, y a su vez determina la vida cotidiana de sus habitantes en función a los quehaceres en la ciudad. Esta dependencia se ve reflejada en los miles de estudiantes que viajan cotidianamente y sueñan con mejorar su calidad de vida al conseguir un título profesional. De momento, continúan realizando sus rutinas cotidianas y afrontan el día a día viajando, con la esperanza de que algún día cercano disminuyan los viajes o las condiciones mejoren.

Imagen 26



Descripción: Llegada de estudiantes a Temuco. Elaboración propia.

Momentos III



Síntesis

Una Región con altos indicadores de pobreza involucra realidades complejas que refieren, entre muchas otras acciones, experiencias que emergen entre los habitantes para planificar actividades cotidianas. No todos los sujetos experimentan de la misma manera la ciudad, algunos de los motivos de las diferentes experiencias responden al lugar de residencia y las actividades que realizan.

A un nivel micro analítico, dentro de las comunas de estudio se identificaron dos grupos que están directamente relacionados con el nivel mediano y pequeño. La distinción, más allá de la densidad poblacional entre ciudades medianas y pequeñas, está directamente relacionada con el nivel de accesibilidad y el grado de participación social que desarrollan los sujetos en la esfera pública a partir de su lugar de residencia.

Para el caso de Temuco, Lautaro y Victoria, como ciudades medianas, los residentes y usuarios del ferrocarril encuentran una mayor cobertura de servicios, mayor oferta de transporte público y menores barreras de accesibilidad en comparación al resto de las comunas. Como tónica, la ciudad ofrece acceso pero no a todos de la misma forma. Aunque los usuarios del ferrocarril que viven en Temuco demostraron un mayor grado de conformidad respecto al acceso a sus lugares de interés, sortear la conectividad con los diversos lugares de frecuentación cotidiana resulta altamente engorroso cuando los lugares de frecuentación están distantes de la comuna de residencia. Al realizar desplazamientos fuera de la comuna de residencia, los habitantes de Temuco que por diversos motivos acuden a otras comunas o localidades por donde circula el ferrocarril, se enfrentan a amplias barreras de accesibilidad, las cuales comienzan a presentarse, en algunos casos, antes de salir de la residencia. Labores domésticas, medios de transporte, rutas, nivel socioeconómico, horarios, etc., dan cuenta de las diversas movilidades y percepciones respecto al espacio público.

Por un lado, los habitantes de Temuco, Lautaro y Victoria, cuentan con diversos medios de transporte público (taxis, microbuses urbanos, buses intercomunales, ferrocarril, taxis colectivos, entre otros) que colaboran en la ejecución de movilidades. El ferrocarril, como uno más en la lista, no es un medio de transporte convencional y de alta demanda para los habitantes de Temuco, no obstante, es utilizado por quienes se desplazan a otras comunas

principalmente por motivos laborales, siempre y cuando los horarios que son planificados por FESUB en relación a una jornada promedio así lo permitan.

Por otro lado, las comunas pequeñas, al presentar una escasa conectividad con el resto de la Región, exhiben evidentes barreras de accesibilidad, ello se evidencia en la escasa oferta de transporte público, difícil acceso a lugares de interés y escasas rutas expeditas, generando situaciones de limitación en los desplazamientos para sus habitantes. Pillanlelún, Quillén, P.U.A. y Perquenco son ejemplo de comunas que han sido desconectadas de la realidad regional con el paso del tiempo. Si para los habitantes de Temuco, Lautaro y Victoria el ferrocarril no es un medio de transporte público primordial, para los habitantes de las pequeñas comunas que no cuentan con automóvil particular sí lo es.

En el caso de los usuarios de comunas pequeñas, la utilización del ferrocarril para el desempeño de las actividades cotidianas está condicionado por la escasa oferta de buses interurbanos existentes, como también por la privilegiada ubicación en el núcleo urbano del territorio. No contar con servicios en el lugar de ejercicio de actividades cotidianas, reduce considerablemente los espacios de participación y genera asimetrías que penetran en las experiencias de vida.

Los estudios en torno a la movilidad cotidiana y su impacto en la generación de problemáticas sociales han sido ampliamente desarrollados en metrópolis europeas y norteamericanas por disciplinas como la geografía humana, sociología urbana y antropología (Sabaté et al., 1995; Avellaneda, 2008; Jirón, 2013; Segura, 2015). No obstante, resulta relevante también preguntarse: ¿qué tipo de movilidades se desarrollan en regiones donde coexisten comunas pequeñas y medianas?

A pesar de la insistencia de los científicos sociales por concentrar esfuerzos en el estudio de los fenómenos que emergen en las metrópolis, ello no quiere decir que en ciudades de escala intermedia no se generen problemáticas asociadas a la movilidad, más aún, cuando el desamparo, la desconexión y las barreras de accesibilidad producen similares realidades sociales o inclusive con mayor grado de complejidad.

Vivir en regiones no metropolitanas conlleva a pensar la movilidad desde las particularidades del territorio y cómo la oferta de servicios se concentra en un espacio altamente acotado,

produciendo en muchas ocasiones la disminución de posibilidades de accesibilidad, gran cantidad de viajes, largas horas de desplazamiento y una planificada rutina que permita obtener o desarrollar lo deseado (Micheletti y Letelier, 2015).

La movilidad cotidiana se transforma y desarrolla dependiendo de las opciones y condiciones materiales de los sujetos. En términos objetivos, no todos optan a los mismos medios de transporte y los criterios de selectividad dependerán de los tiempos, economía y experiencias de viaje de cada sujeto. A partir de lo anterior, las barreras de accesibilidad responden a los criterios de selectividad en relación a la ubicación espacial. En términos subjetivos, analizar la movilidad cotidiana desde una perspectiva de accesibilidad, permitió explorar temáticas vinculadas al sistema de transporte e infraestructuras, no obstante, se genera una relación dependiente que involucra el desarrollo de subjetividades ancladas en las morfologías y la planificación de la ciudad.

CAPÍTULO VI

MOVILIDAD COTIDIANA: ENTRE LA PRODUCCIÓN Y REPRODUCCIÓN SOCIAL

Introducción

El presente capítulo da cierre a los análisis desarrollados en el transcurso de la investigación. El género, como dimensión transversal a la vida social, resultó sumamente revelador para profundizar en las experiencias de movilidad de usuarios del ferrocarril de La Araucanía. Las diferencias entre hombres y mujeres desde una perspectiva de movilidad, encuentra asidero en dos aspectos fundamentales, a saber: la naturalización histórica del rol preponderante de la mujer en los espacios y las actividades de carácter doméstico y, por otro lado, las diferencias culturales respecto a masculinidades y feminidades que contribuyen en la división sexual del trabajo. En tal sentido, la movilidad cotidiana cobra importancia en la detección de desigualdades a partir de la significancia del género en las esferas sociales productivas y reproductivas.

En el presente capítulo se presentan tres momentos que contribuyen a problematizar la movilidad cotidiana desde una perspectiva de género⁹² en usuarios del ferrocarril. En un primer momento, se problematiza teóricamente en relación a la producción y reproducción social desde una perspectiva de movilidad cotidiana. En el segundo, se presentan sombreados que permiten graficar las movilidades de mujeres usuarias del ferrocarril. Finalmente, se elaboran algunas reflexiones y contrastes analíticos a partir de la síntesis producida entre los elementos teóricos y el trabajo de campo.

⁹² Aunque se optó por incluir principalmente casos de mujeres, en la sección analítica también serán incluidos hombres con el objetivo de contrastar algunas experiencias de movilidad desde una perspectiva de género.

En el ferrocarril de La Araucanía viajan diversas personas, entre las cuales destacan trabajadoras, dueñas de casa y estudiantes mujeres. Algunas de ellas realizan más de una actividad, generando movilidades que involucran actividades domésticas. En tal sentido, el ferrocarril se torna un medio de transporte que permite la conectividad con lugares que representan actividades asociadas al cuidado.

De esta forma, se pretende contribuir en el impacto que tienen los estudios de movilidad y género para develar las contradicciones entre los espacios privado y público y cómo la ciudad permite/niega la participación de algunas mujeres en ciertos lugares. Como una forma de describir la naturalización cultural de las tareas reproductivas en las mujeres, se optó por presentar principalmente casos de mujeres que dan cuenta de la relación entre productividad y reproductividad. Los casos de estudio que se presentarán en el presente capítulo exploran los espacios de vida de mujeres que entran y salen del espacio doméstico y cómo ello impacta en su cotidianidad.

Movilidad y género en lo productivo y reproductivo

Las relaciones y tensiones entre lo público y lo privado adquieren particular relevancia para pensar las relaciones entre movilidad y género. Al respecto Soto (2009), con el objetivo de conceptualizar lo privado y lo público, identifica cuatro relaciones (expresadas en dicotomías) que dan cuenta de diferentes perspectivas teóricas. En primer lugar, la relación *individuo-grupo*; mientras que lo grupal encuentra concordancia con lo público y se relaciona con un interés comunitario y político, lo individual tiene una connotación de privacidad, alejando así los intereses personales y domésticos de la vida política pública. En segundo lugar, la relación *invisibilidad-visibilidad*, donde los acontecimientos que se relacionan con la vida privada son atenuados producto de la carencia de interés para la sociedad, mientras que en cambio las problemáticas que requieren de pensamiento intelectual han sido visibilizadas socialmente, constituyéndose en temáticas de interés público. En tercer lugar, la relación *interioridad-exterioridad*, donde la interioridad es identificada como lo que ocurre adentro y que involucra actividades personales asociadas a la cultura reproductiva y la exterioridad refleja la oposición a lo que ocurre adentro, gestando movimientos diversos y

tránsito peatonal constante. Finalmente, Soto (2009) desarrolla la relación *calle-casa*. La casa, más allá de representar un lugar de descanso y comodidad, refleja relaciones de poder, las cuales trazan actos políticos y culturales (sexualidad, afectividad, etc.). En contraposición, la calle se torna un espacio abierto, incierto e impuesto. Es en la calle donde se revelan condiciones, interacciones y formas cotidianas de socialización.

A partir de las cuatro relaciones elaboradas por Soto (2009), se concibe una relación íntima y contradictoria entre cada una de ellas, generando el efecto de oposición y similitud al momento de pensar el papel de cada una de las cuatro relaciones en las múltiples interacciones sujeto-sociedad. En este sentido, para Delgado (2007) *el lugar de implantación* (adentro) y la *esfera de desplazamientos* (afuera) permiten generar distinciones respecto al actuar de los sujetos. La vivienda ocupa un papel fundamental en la construcción de diferenciaciones, tornándose un factor paradigmático de la vida moderna. Entrar y salir supone una relación móvil basada en la incertidumbre espacio-temporal, provocando que en el dentro se puedan establecer roles estructurales específicos (oficinista, dueña de casa, estudiante, etc.), no así en el afuera, donde la ambigüedad e incertidumbre se tornan factores decisivos de lo no construido, adornado por calles, luminaria, publicidad, etc. (Delgado, 2007).

Considerando el espacio como producto material donde las interacciones sociales se desarrollan a partir de relaciones de poder (Salcedo, 2002) y lugar de diferentes significados (Ramírez, 2015), movilidad y género se encuentran sumamente imbricadas. A medida que el espacio es pensado dicotómicamente (Soto, 2009), movilidad y género permiten disgregar y profundizar en lo relativo a las diferencias sociales que emergen desde el espacio.

Los aportes de la Geografía del Género resultan esenciales al incorporar la dimensión género en los tiempos actuales, puesto que apelan a dejar de reproducir la figura de la mujer blanca, de clase media y escolarizada, incorporando aquellas mujeres relegadas e invisibilizadas de la historia social. En este sentido, los aportes de Sabaté et al. (1995) resultan reveladores. La autora sostiene que los países periféricos padecen una doble desigualdad: geográfica y de género. Producto de la masculinización de la vida cotidiana en la sociedad posindustrial, se ha producido, entre otras realidades, que las mujeres tengan una dificultad de acceso a medios de transporte público, generando la realización de trabajos dentro de la economía sumergida.

Asimismo, la movilidad, desde una perspectiva de género, refiere una relación desigual y ajustada a diversas categorías (condición socioeconómica, imaginario social, edad, ocupación, etc.) que exacerban las condiciones y posiciones desiguales en las formas de concebir el espacio mediante las relaciones de convergencia entre las diversas tareas cotidianas. De algún modo, la movilidad responde a las actividades remuneradas y no remuneradas que se desarrollan para acceder a otros espacios (Hanson, 2010), los cuales generan prácticas de género fragmentadas que expresan la invisibilidad de la mujer en la ciudad moderna (Soto, 2014).

A partir de la histórica división entre los espacios privados y públicos, se encuentra el primer condicionamiento de la práctica de movilidad y el desarrollo humano entre hombres y mujeres, sustentado por una división entre los sexos, por ende, en las formas de experimentar la vida social. En tal sentido Scott sostiene:

La historia de la separación del hogar y el trabajo selecciona y organiza la información de tal modo que ésta logra cierto efecto: el de subrayar con tanto efecto las diferencias funcionales y biológicas entre mujeres y hombres que se termina por legitimar e institucionalizar estas diferencias como base de la organización social[...] recibió ya el nombre “de ideología de la domesticidad” [...] discurso que, en el siglo XIX, concebía la división sexual del trabajo como una división natural del mismo (1993:407).

Desde una perspectiva histórica, mientras que en la época preindustrial la mujer realizaba labores relacionadas con la agricultura, la manufactura y el servicio doméstico, a partir de la industrialización de la sociedad se generó una profunda escisión en la relación trabajo-casa, reformulando la percepción hacia el trabajo y las pautas laborales femeninas.

McBride (1984) identifica tres estadios para analizar la escisión casa-trabajo: 1760-1880, periodo que se distingue por la producción artesanal y la expansión de la manufactura doméstica; 1880-1949, caracterizado por la industria minera y metalúrgica; y el tercero comprende el periodo posterior a la segunda guerra mundial, y se define por la incorporación de la mujer en una diversidad de ocupaciones.

Si se tiene en consideración los tres estadios, se encuentran marcadas fluctuaciones en cuanto a la percepción y acción de la mujer en el espacio público. Esto fue observado por Rendell

(en Ortiz-Guitart, 2007), quien analizó los modos de movilidad entre hombres y mujeres en el siglo XIX, específicamente en Londres de la época victoriana. En relación a lo anterior Ortiz-Guitart, parafraseando a Rendell, sostiene:

“Los hombres paseaban libremente por las calles, haciendo uso del control masculino del espacio urbano a través de su movilidad, las mujeres, sólo por el hecho de pasear solas por las calles, eran vistas como amorales y confundidas por trabajadoras sexuales” (Ortiz-Guitart, 2007: 18).

Estos cambiantes procesos resaltan la necesidad de adentrarse en el concepto de reproducción social considerando el conocimiento de los sujetos en la vida cotidiana. Siguiendo a Rizzo (2012), la reproducción social es un proceso significativo y desigual. Significativo ya que permite analizar las interacciones sociales entre los sujetos desde la intersubjetividad cotidiana, y desigual debido a los condicionamientos objetivos que operan desde la estructura social.

Se comprende el concepto de reproducción social de forma diversa y diferenciada. Para el presente estudio, se remitirá a las implicancias biológicas, familiares y sociales, enfatizando tanto en la reproducción cotidiana de tareas domésticas como en las extraproductivas dirigidas a la mantención del sistema social (Jelin, 1984). En este sentido, las investigaciones existentes sostienen que las relaciones sociales se basan en principios estructurales históricos, donde la mujer ha sido un sujeto medianamente privado de espacios de participación pública, con una eminente carga cultural que la constriñe a los espacios privados y suprime su participación en la esfera política (Del Re, 1997; Mazzei, 2013; Aguilar et al., 2013).

La vida social reproductiva está ligada a la posición socioeconómica de los sujetos, donde lo exterior condiciona la cotidianidad mediante lógicas de poder que promueven, entre muchas otras diferencias, desigualdades de género. En consecuencia, se comparte la definición de Soto respecto a que: “la ciudad es una fuente de regímenes urbanos de género, donde la lógica patriarcal produce y reproduce formas de coerción y dominio masculino” (Soto, 2014:204). Asimismo, el factor socioeconómico no logra explicar por sí solo la reproducción social debido a los elementos culturales que operan en las relaciones de dominación.

En tal sentido, al encontrar la dicotomía producción/reproducción social en experiencias de movilidad particulares, se presentan dos posibles escenarios no excluyentes: la emergencia

del desplazamiento cotidiano y las posibilidades de concreción existentes y, por otro lado, los factores estructurales externos que influyen en la experiencia de movilidad⁹³. Por consiguiente, la movilidad cotidiana a partir de un enfoque productivo/reproductivo permite considerar los factores sociales tanto subjetivos como objetivos y, a su vez, el anclaje con las relaciones de poder que promueven la reproductividad desde la lógica de género, donde la casa pareciera ser el lugar por excelencia de la mujer y la reproducción de la vida social.

El estudio de la movilidad, desde una perspectiva de género en las últimas cinco décadas, refiere a las desigualdades sociales que se desarrollan en la ciudad. Por un lado, los estudios de mujer y movilidad, mediante un enfoque geográfico, desarrollados en Europa y Estados Unidos desde fines de la década de los setenta, priorizan la temática movilidad en sus respectivos análisis a partir de la utilización del transporte público por las mujeres, diferencias en torno a la movilidad espacial entre hombres y mujeres, movilidad y trabajo femenino, movilidad reducida de mujeres y cuidado y movilidad (Sabaté, 1984).

Para Sabaté los estudios desarrollados durante las décadas de los setenta y ochenta, coinciden en que “la mujer utiliza preferentemente los transportes públicos, la movilidad es escasa por la ausencia de relaciones exteriores en el ama de casa, mientras que la movilidad de la mujer trabajadora está fuertemente limitada por la falta de tiempo” (Sabaté, 1984:275). Por consiguiente, para la autora la movilidad se apoya normalmente en la aceptación de división de funciones según el género, en un menor conocimiento de la ciudad por parte de las mujeres y una limitación de las conductas en el espacio público, donde el trabajo es una actividad básicamente masculinizada, y las actividades como compras y cuidados son feminizadas.

En un trabajo que resulta pionero y lleva por título “Activités féminines et transports urbains”, Fagnani (1975) sostiene que las mujeres parisinas que trabajan fuera del hogar se dedican a empleos terciarios con localización en el centro urbano, lo que supone un desplazamiento originado desde su residencia suburbana. Respecto a los desplazamientos de dueñas de casa, señala que están determinados por funciones asociadas a llevar a los niños al

⁹³ Desde el lugar de residencia: oferta de transporte público, posibilidades de interconexión en la ciudad, oferta de servicios variados, entre otros. Desde posición económica individual: disponibilidad de medio de transporte privado, costear medios de transporte, seguridad en la ruta, entre otros.

colegio, asistencia sanitaria, compras, etc. lo que supone un desplazamiento a otras zonas periféricas con deficiente comunicación.

Planteamiento similar es el de Díaz (1989), en su estudio desarrollado en Madrid la investigadora sostiene que la menor frecuencia de desplazamiento por la ciudad de las mujeres se debe principalmente al papel reproductivo, en el cual los quehaceres vinculados al cuidado y acompañamiento obligan a reducir su movilidad más allá del barrio de residencia.

Por otro lado, los estudios efectuados durante la última década se orientan al análisis de movilidad y género a partir de las desigualdades de desplazamiento experimentadas en la ciudad (Ferré y Serra, 2006; Jirón, 2007; Lazo y Contreras, 2009; Scheiner, 2014; Figueroa y Waintrub, 2015; Chaves et al., 2017), lo cual abre una nueva perspectiva en cuanto a la exclusión social y el carácter multidimensional al momento de practicar la movilidad. Las mujeres presentan mayor dificultad en relación a los hombres debido a que “deben al mismo tiempo preocuparse de las tareas domésticas. Esto último se pone en evidencia al comprobar una menor diversidad en los desplazamientos de los hombres en relación con las mujeres” (Lazo y Contreras, 2009:3).

De esta manera, como lo demuestran los estudios iniciales y los recientes, la movilidad de las mujeres reposa en las dinámicas de reproducción y producción social, con fluctuaciones vinculadas a las consecuencias de la planificación urbana, el mercado de trabajo y la paulatina inserción de la mujer en el espacio productivo.

La vida social transcurre tanto en las relaciones de producción como en la reproducción de las condiciones materiales y simbólicas cotidianas. Ante ello, tradicionalmente existe un consenso por separar ambos espacios en la socialización de los sujetos. Desde una perspectiva de cotidianidad -en términos de actividades y relaciones sociales- la articulación de los espacios de vida permite superponer residencia, trabajo, espacios públicos y un sinfín de actividades, pero más allá de las generalidades que puedan encontrarse, los hechos materiales indican nuevas realidades, con lógicas particulares y formas de experimentar la vida cotidiana de manera disímil entre hombres y mujeres.

La sociedad continuamente ha necesitado de la combinación de diversas tareas para la subsistencia de los grupos sociales, por lo cual, tanto el trabajo productivo como el trabajo doméstico cobran igual relevancia en términos objetivos, no así en el plano subjetivo. La participación femenina en espacios reproductivos supone un primer acercamiento para develar las actividades que emergen en la vida doméstica.

El cuidado, la crianza y el bienestar de los sujetos que componen el núcleo familiar se encuentran atravesados por la división sexual y espacial de las actividades cotidianas (Riquelme, 2014), lo cual origina una participación diferenciada en cuanto a los sexos (Bergesio, 2006). Mientras las mujeres han sido estimuladas por preocuparse y ocuparse de actividades ligadas al hogar, los hombres son impulsados a interesarse por las actividades públicas, donde economía y política son temáticas de interés (Batthyány, 2010).

El espacio público incorpora y promueve la superposición de los sujetos, independientemente del género, pero con diferenciaciones sociales ancladas en la división del trabajo y los papeles que emergen en cuanto a las actividades desarrolladas por cada quien.

La marginación socio-espacial y la asignación espacial operan desde una lógica binaria y posibilitan tres condiciones fundamentales para el desarrollo de los espacios reproductivos de la mujer: en la reproductividad biológica, en tareas domésticas y en la socialización y cuidados (Jelin, 2000). Esta triada obliga a practicar la movilidad de manera reducida y desde la casa, como espacio que por excelencia fuerza una interacción corporal con dinámicas de privacidad, de propiedad y de reproducción hacia los sujetos que componen el núcleo familiar.

De esta manera, si antes del siglo XX los espacios públicos eran mayormente controlados por los hombres, quienes confinaban la participación de la mujer a la casa como espacio privado por excelencia, durante la segunda mitad del siglo XX y hasta los días actuales las mujeres reconfiguran parcialmente la clásica división entre lo productivo y reproductivo, por ende, la división espacial, la división del trabajo y la división sexual del trabajo. Reestructuración política y urbana que propicia nuevos enclaves de movilidad y nuevas espacios de participación que no solamente se encuentran en la casa, ya que al participar en los espacios productivos, el espacio público se torna primordial tanto por las lógicas de

interconexión que operan en la relación casa/trabajo-educación-ocio como por las actividades que permiten el desarrollo del cuidado familiar (compras, paseos, acompañamientos, etc.).

La movilidad reducida en la generación de cotidianidad

Para Hernández (2012), la accesibilidad responde a conceptos como equidad y derecho, encontrando una profunda relación con las opciones individuales para acceder a lugares y actividades desde un enfoque anclado en la territorialidad. Esta capacidad de los sujetos se torna relevante cuando se analizan las diversas formas de acceder a bienes en la ciudad. Para Jirón la movilidad responde, más allá del desplazamiento físico, a los “significados que estas movilidades generan en términos de sus consecuencias sociales, culturales, económicas, físicas, entre otras y por otro lado, las experiencias de las personas sobre estos desplazamientos. Este enfoque resulta fundamental para entender la relación entre sociedad y tiempo-espacio” (2015:49).

Tal como lo plantea Hernández (2012), un sujeto puede tener escasa capacidad de moverse pero una adecuada accesibilidad por cercanía. O bien, puede estar muy cercano a diversos puntos de la ciudad pero no al de frecuentación cotidiana o al que necesita llegar. Las mujeres transitan entre ambos casos, aunque los criterios se acentúan por factores socioeconómicos y culturales que agudizan desigualdades y exclusiones sociales.

La necesidad por vincular los espacios productivos y reproductivos en la sociedad actual posibilita la emergencia de factores particulares que inciden en la síntesis productiva y reproductiva articulada mediante la movilidad, como categoría que refiere el desplazamiento y conexión en un territorio específico (Kaufmann, 2006), lo cual está directamente relacionado con la accesibilidad a lugares y personas.

Ante ello, el panorama de la movilidad puede sostenerse en dos perspectivas: movilidad cotidiana y movilidad reducida. Jirón (2007) sostiene que en la vida urbana se encuentra con mayor cobertura la movilidad cotidiana, y como contraparte asoma la movilidad reducida, categoría que contiene una eminente carga de desigualdad urbana, definida mediante la

restricción espacial por motivos ligados al género y la desigualdad social que influyen en las formas de practicar el desplazamiento por la ciudad⁹⁴.

Los espacios de reproducción social se desarrollan, generalmente, en lugares con eminente carga de movilidad reducida, donde se condensa una amplia cantidad de servicios que deben ser realizados para contribuir a la estabilidad del hogar. Las tareas domésticas, al desconectar parcial y/o totalmente a mujeres con los espacios de producción social, obligan a una reducción de movilidad, no obstante, incluyen movilidades que representan la reproducción social como compras, recoger a los hijos del colegio, visitas al médico, paseos, etc. Por consiguiente, la aglomeración de tareas realizadas cotidianamente por las mujeres genera una distribución espacio-temporal con mayor carga:

“Es especialmente negativa para las mujeres, en cuanto que sus características alteran de forma significativa el uso de los espacios y el empleo de sus tiempos debido a que la vida cotidiana de las mujeres se encuentra más cargada de actividades” (Rodríguez y García, 2012: 107).

Estas ocupaciones no se configuran necesariamente a partir de las horas asignadas al trabajo formal, más bien es una carga que se estructura y ajusta a medida que las necesidades reproductivas son priorizadas por la mujer desde la contingencia cotidiana.

Programar las actividades reproductivas supone un esfuerzo que recae generalmente en la figura femenina, mientras que las actividades productivas están socialmente enfocadas a lo masculino, sin embargo, en la sociedad actual esta dicotomía suele fragmentarse. En sociedades desarrolladas y principalmente en vías de desarrollo, las mujeres matizan ambos espacios, no obstante, los medios para conectar lugares y personas responden a la posición territorial, planificación urbana y poder adquisitivo, es decir, barrio de residencia, acceso y tiempos destinados al viaje en transporte público y el medio de transporte utilizado cotidianamente, lo que genera:

“Sistemas de movilidad que resultan deficientes [...] pueden llevar a aquellos con los medios a utilizar movilidades alternativas, mientras aquellos sin los medios, están de

⁹⁴ Se incluyen las movilidades estéticas en la generación de identidades. Para profundizar en ello ver Jensen, Ole (2009). “Flows of Meaning, Cultures of Movements. Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice”. *Mobilities*, 4: 139-158.

todas formas obligados a usar sólo formas disponibles o a quedarse inmóvil, generando mayores desigualdades” (Jirón, 2007:192).

La experiencia de desplazamiento, influenciada por la dimensión género, deviene en una complejización del panorama cuando se proviene de la clase trabajadora⁹⁵, barrios periféricos, distanciados del núcleo urbano y de reducida accesibilidad. La movilidad de las mujeres se experimenta con finalidades orientadas al cuidado y el trabajo productivo, ergo, en la transposición mediada por la producción y reproducción social.

En este sentido, la bibliografía pesquisada tiende a señalar que la movilidad cotidiana está relacionada con capacidades y anhelos sustentados por economía, medios de transporte y capacidad física (Jouffe, 2011), donde mujeres, niños y ancianos se tornan población vulnerable y con reducida movilidad producto de factores asociados a la precarización económica, fisiología, cuidados con carga cultural hacia el género femenino y la localización de residencia que, desde una perspectiva urbanística, genera un efecto de validación en torno a los recursos vecinales y familiares disponibles, priorizando el barrio de residencia al momento de experimentar la movilidad.

Casos estudiados: experiencias de movilidad de mujeres en La Araucanía

Para analizar la movilidad cotidiana de las mujeres en La Araucanía, los elementos teóricos permiten visualizar un panorama general respecto a las contradicciones y desigualdades en torno a las prácticas sociales y las relaciones de género. A su vez, lo anterior permite explorar los espacios de vida de mujeres que realizan actividades fuera y dentro de sus hogares, y que a la histórica carga de la doble jornada y la división sexual del trabajo discutida en las páginas anteriores, se suma el tiempo y espacio de desplazamiento que deben desarrollar en sus jornadas productivas habituales.

⁹⁵ Un trabajo que resulta altamente significativo en torno a los factores que inciden en la relaciones de género y clase, es realizado por Falú (2002). En un estudio desarrollado en Argentina, la autora logra dar cuenta de los factores que inciden en la generación de diferencias a partir de cuatro factores, a saber: trabajo reproductivo – con mayor presencia de mujeres-, remunerado- mayor presencia de hombres-, actividades personales y actividades de ocio. En el análisis la autora comprueba una fuerte tendencia en la división sexual del trabajo, donde el género está condicionado por la clase social; a mayor educación e ingresos se tienden a homogenizar los roles de género.

Todos los sujetos de estudio que se incorporan en el presente capítulo viajan para acudir a sus lugares de trabajo. Se optó por incluir el relato de sólo mujeres con el objetivo de analizar la organización y desarrollo de actividades cotidianas de éstas para así explorar en diferencias y/o similitudes que puedan desarrollarse entre ellas mismas, atendiendo a las implicancias de género y sexo que influyen en las dicotomías productivas/reproductivas que experimentan cotidianamente.

Los casos que se presentarán están atravesados por factores comunes. Más allá de ser todas mujeres, también son madres, trabajadoras y usuarias del ferrocarril. Estos factores comunes permiten visualizar las relaciones de movilidad cotidiana desde una perspectiva de género. Además, otro criterio que se utilizó para no profundizar en experiencias de hombres reside en el afán de contribuir mediante el presente capítulo en los estudios de género desde una perspectiva femenina. Se considera que este campo está en pleno desarrollo y los pequeños aportes que puedan realizarse contribuyen a equiparar las diferencias de producción científica existente respecto a los estudios que develan la productividad como un área de dominio masculino, muy naturalizada socialmente. De igual forma, y con el objetivo de dar cuenta de las diferencias desde el material empírico levantado, en pasajes específicos del análisis aparecerá el relato de hombres, trabajadores y usuarios del ferrocarril con la finalidad de realizar un ejercicio reflexivo y comparativo a partir de las diferencias culturales que emanan de los roles de género.

Los cuatro casos escogidos representan una constante, que junto con dar cuenta de la movilidad de las ocho mujeres restantes que conforman la muestra de la presente investigación (Camila, Allison, Cecilia, Viviana, Ana María, Katherine, Vanesa y Karina), pueden traducirse en experiencias que viven muchas otras usuarias del ferrocarril. Los cuatro casos estudiados permiten profundizar en algunos pasajes de la vida cotidiana de mujeres que han decidido trabajar por motivos personales y sociales, permitiendo ahondar en las experiencias de vida de cada una de ellas. Las cuatro mujeres están en plena etapa del ciclo vital, promediando los 48 años de vida. Ellas sostienen que se encuentran en la plenitud de la vida, por ende, gozan con cada instante y se sienten más participes de la economía familiar al trabajar fuera de sus casas.

En términos específicos, Margarita es asistente social, tiene 38 años y vive en Temuco junto a su familia, todos los días viaja a Victoria para trabajar. Elisa es profesora, tiene 49 años y todos los días viaja de Lautaro a Pillanlelbún para trabajar en el liceo Los Castaños. Angélica es comerciante, tiene 52 años y cotidianamente viaja de Temuco a Lautaro para administrar su negocio. Elda trabaja en un supermercado de Lautaro y todos los días viaja de Pillanlelbún hacia su lugar de trabajo, tiene 50 años y hace más de 20 años que llegó de Cuba a Chile. Los sombros que se presentarán se enfocan principalmente en las experiencias de viaje, es decir, lo experimentado al interior del ferrocarril, por ende, las alusiones y opiniones en relación con los espacios productivos y reproductivos surgen al momento de ser entrevistadas pre, durante y pos viaje.

Margarita: volver a Temuco para compartir más

Margarita tiene 38 años, nació y vive en Temuco junto a sus dos hijos y su pareja. Es Asistente Social y actualmente trabaja en un programa de prevención en el Servicio Nacional de Menores de la Región de La Araucanía. Su lugar de trabajo queda en Victoria, por lo cual, cotidianamente de lunes a viernes debe movilizarse para acudir a trabajar.

En Temuco vive en el barrio Campos Deportivos, sector ubicado al este de la ciudad. Margarita se levanta temprano, a las 06:00 am, luego de incorporarse acude a la cocina con el objetivo de preparar el desayuno para los cuatro integrantes de la familia. Siguiendo un orden cronológico de actividades, preparar el desayuno, levantar a sus hijos y preocuparse del aseo personal son actividades que realiza todas las mañanas de lunes a viernes, y supone aproximadamente una hora de su tiempo. Se esmera en que todos compartan el desayuno durante mañana ya que su jornada laboral comprende una ausencia en casa de poco más de 12 horas.

“En las mañanas yo me encargo de las cosas porque siento que lo hago mejor [...] ¿Mi pareja? En las mañanas anda medio flojito pero a medida que avanza el día me va ayudando [risas] Mis hijos igual son responsables así que no me dan mucha *pega*⁹⁶ en la mañana. Yo sirvo el desayuno eso sí, cacho bien qué poner en la mesa. Organizo

⁹⁶ Trabajo.

todas las cuestiones rapidito, hay que andar rápido en la mañanas, sino los apuro yo no los apura nadie”.

Sale de casa a eso de las 7 de la mañana. Camina un par de cuadras y espera el microbús urbano que la llevará a la terminal de buses Biobío⁹⁷:

“Todas las mañanas es la misma rutina, por suerte mis hijos ya son más autosuficientes, sino me costaría más salir temprano. Antes trabajaba en otra cosa y ellos eran más chicos entonces los iba a dejar al colegio a veces y me demoraba más en todo”.

El primer viaje en micro cuesta \$450. Viajar en micro no le resulta tedioso, hay pocos pasajeros a esa hora y la locomoción es relativamente expedita. A medida que viajamos Margarita sostiene que éste es el primer medio de transporte de varios que ocupará durante el día. Luego de 9 minutos de viaje desciende en la calle Portales de la ciudad de Temuco y camina poco más de 5 minutos hasta llegar a la terminal de buses Biobío ubicada en la calle Lautaro, es ahí donde aborda el bus de las 07:15 am que la llevará a Victoria. Espera poco menos de 3 minutos y asciende, acude a su asiento y casi mecánicamente deja reposar la cartera sobre sus piernas. A medida que el viaje transcurre hablamos de cómo trabajar se torna indispensable, a lo que contesta:

“La verdad es que yo estudié para ser profesional. En un comienzo me costó ejercer porque tuve que criar a mis hijos, entonces ahí me ex pareja trabajaba y yo en la casa criando, viendo crecer a mis chiquillos y ni se me pasaba por la cabeza trabajar. Con el tiempo las necesidades aumentan entonces con un sueldo no alcanza, no se puede vivir [...] Entonces me empecé a preguntar de que si había estudiado cuándo iba a ejercer. Ahí *caché* que tenía que hacerlo, me costó pero busqué pega y conseguí. Ese día fue súper *bacán*⁹⁸, todavía me acuerdo”.

El viaje en bus a Victoria tiene un valor de \$2.000 y tarda una hora. El motivo principal por el que se desplaza en bus es que a esa hora de la mañana no hay viajes en ferrocarril con dirección a Victoria, por ende, el bus se torna el medio de transporte principal para llegar a su lugar de trabajo.

⁹⁷ Recordar que a esa hora de la mañana no hay servicio ferroviario con destino a Victoria.

⁹⁸ Bueno, bonito, genial.

Durante el viaje, Margarita señala que lleva poco más de un año trabajando en Victoria y el trabajo que realiza lo considera un gran aporte para la comunidad:

“Me gusta mucho lo que hago, trabajamos con derechos vulnerados del niño, se trabaja con familias con mediana complejidad, trabajamos con competencias parentales, de repente vemos niños con maltratos leves, posibles abusos... en eso se trabaja, a través de talleres grupales e individuales. Se hacen muchos terrenos porque hay mucha gente del campo. A mí me gusta trabajar con niños, me gusta escucharlos y ayudarlos”.

El bus no está a capacidad completa, viajan alrededor de 35 personas, durante el trayecto no se detiene y Margarita va escuchando música y mirando el paisaje, a ratos cierra los ojos en señal de descanso. Mientras viajamos, el ferrocarril es el tema que nos convoca, y ante ello le pregunto cómo y por qué es relevante utilizar el ferrocarril. Para Margarita el uso del ferrocarril es fundamental actualmente, no obstante, no se originó con su labor actual, más bien tiene recuerdos familiares de la infancia, específicamente con su padre.

“Mi papá de joven fue ferroviario desde los 18 hasta los 40 años más o menos cuando se jubiló, entonces obviamente cuando vivíamos en Temuco pasábamos a ver a mi papá porque iba a Puerto Montt, ahí era entretenido, era otro sistema. Estaban los coches comedor, dormitorio y los clásicos de la clase baja y media que eran personas del campo. Y pasaba un carrito con café y bebidas y me encantaba. Pasó el tiempo, mucho tiempo que no lo tomé. Cuando nació mi primer hijo hice la experiencia con él de viajar de Temuco a Santiago, y con mi hija más chica hice el recorrido Temuco Victoria como pasajero nomás”.

El bus llega a Victoria a las 08:15 a la terminal de buses ubicada en el centro de la comuna, debe caminar 5 cuadras para llegar a su lugar de trabajo al que entra a las 08:25 y está en la puerta de la oficina a las 08:20. Le espera una jornada laboral que se extenderá hasta las 18.00 horas, hoy le corresponde terreno, un viaje a Collipulli que está programado con antelación.

Nos despedimos en el centro de Victoria. Mientras ella desarrollará una nueva jornada laboral, yo esperaré el regreso a Temuco. Quedamos de reunirnos en la estación de Victoria pasada las 18 horas con el objetivo de viajar juntos a Temuco.

Mapa 14. Ruta de Margarita



Para la vuelta a Temuco nos encontramos en la estación de Victoria, ubicada al sector sur de la ciudad. Son las 18:10 horas y alrededor de 30 personas esperan la llegada del ferrocarril, el cual viene de P.U.A. y llega a las 18:15. Diviso a Margarita, ya que siempre se ubica en el mismo lugar de la estación, específicamente en la puerta que conecta la sala de espera con el acceso al ferrocarril. Ahí ella está escuchando música de pie. Me acerco a ella y apenas me ve se quita los audífonos. Le pregunto cómo fue su día a lo que responde:

“Hoy tuve que viajar al campo. Me junté con un chico que tenía muchos problemas con su familia. Ahí estuve escuchándolos a todos: la mamá, el hermano, el papá, el abuelo... fue súper buen día. Estoy media cansada a estas alturas pero qué le voy hacer. El cuerpo igual se acostumbra y yo me mentalizo para la vuelta ya [...] ¿Te parece si subimos al tren? Ahí te cuento más”.

Como todas las tardes Margarita está a las 18:15 pm ahí, son 7 minutos caminando los que separan de su lugar de trabajo de la estación. Nos disponemos a subir y Margarita no acude

a la boletería para comprar el pasaje, prefiere pagarlo personalmente al movilizador. Mientras nos acomodamos en el ferrocarril, le pregunto por la significancia que tiene para ella trabajar lejos de casa, a lo que responde:

“A esta *pega*⁹⁹ yo postule por necesidad, por mis hijos, no podía darme el lujo de elegir, sólo tenía que aceptar. Me gusta lo que hago pero trabajar lejos y viajar cansa, los viajes son pesados a veces sobre todo porque hay días que hago terreno en el campo, en comunidades mapuche y ahí sí que termino muerta. Pero la pega es pega y hay que trabajar para salir adelante. Estar lejos de mis hijos igual me da *lata*¹⁰⁰ pero ellos ahora están grandes [...] si hubiese sido cuando estaban chicos *nica*¹⁰¹ lo hago”.

Son las 18:20 y cerca de 50 personas suben con nosotros, estudiantes, trabajadores y adultos mayores se disponen a viajar. Antes de viajar Margarita está pensando qué hacer cuando llegue a su casa, sostiene:

“Siempre estoy preocupada por cómo les va a mis hijos en el colegio, yo les ayudo cuando puedo pero trabajar quita mucho tiempo, llego media cansada pero al vernos me da ánimo para seguir la pega interna [risas] Es que siempre van a ser mi hijos” (Margarita).

Hernán: “¿Qué pega interna?”

Margarita: “Mi pareja igual me ayuda, pero una como mujer sabe hacer bien las cosas, pero conversar, ayudar a poner la mesa para las once – aunque mis hijos casi siempre la ponen-, ver las tareas y que todo esté en orden, la pega interno *poh* [risas]”

El ferrocarril rumbo a Victoria es el medio de transporte que utiliza para retornar a su hogar habitualmente y los motivos son dos: “Porque es más económico. Un pasaje en bus cuesta \$2000 y en tren \$800. Lo principal es lo económico”. El segundo se relaciona con la posibilidad de interacción que entrega el ferrocarril, sostiene: “el tren es más entretenido y ves más gente, puedes conversar con gente que ya has visto. El bus es más individualista y no se da el tiempo para conversar con otras personas”. Nos espera una hora y 30 minutos de viaje antes de llegar a Temuco.

⁹⁹ Trabajo.

¹⁰⁰ Pena.

¹⁰¹ Jamás.

Margarita ha realizado el cálculo monetario mensual correspondiente a los viajes que realiza y la cifra asciende a \$44.000¹⁰², lo cual supone un costo que está dispuesta a transar por no cambiarse de ciudad. Aunque lo pensó, sumando y restando le conviene tanto a ella como a su familia continuar viviendo en Temuco, “en la casa mi pareja y yo nos preocupamos de las cuentas, como los dos trabajamos dividimos gastos y colaboramos con todo, y que yo pase menos tiempo en la casa no significa que me preocupe menos de lo que pasa ahí”. En términos de preferencias entre las dos comunas se queda con Temuco, al respecto sostiene:

“Estoy tan acostumbrada a Temuco que no me sentiría grata acá en Victoria. Además, los viajes de primera son agotadores pero después te acostumbras al ritmo, en un año y medio no pesa tanto. Victoria tiene de todo un poco, es como un mini Temuco, puedes encontrar de todo y tiene fácil acceso a las cosas. La gente es bien amable, la mayoría de las personas con las que trabajo son de Victoria, son bien acogedoras. En Temuco la gente es muy individualista, la gente sale de su trabajo y se va nomás pero me gusta para vivir, uno se acostumbra y tengo todo cerca: supermercado y hospital, todo cerca”.

Margarita lleva un año viajando en ferrocarril y el servicio que ofrece lo evalúa positivamente, no obstante, los horarios y las averías que ha presentado le generan disconformidad, específicamente en lo que respecta a los horarios, los cuales no calzan con su hora de entrada al trabajo en la mañana, y en lo referente a la impuntualidad que se percibe en los tiempos de espera, que en más de una ocasión ha llegado a los 40 minutos. Margarita, en más de una oportunidad, ha salido de Victoria a las 19 horas y no a las 18:20 como correspondería, no obstante, sostiene que últimamente los retrasos han disminuido. El retraso supone llegar tarde a casa y compartir menos tiempo con su familia, aspecto que le genera incomodidad, “es tan poco tiempo el que paso en la casa que cada minuto vale, me estoy perdiendo a mis hijos con la *pega* pero bueno... Lo asumo para darles un mejor vivir aunque los atrasos me enferman”.

Mientras viajamos Margarita observa el paisaje que entrega la Región durante el recorrido del ferrocarril, me dice que es hermoso, y que le resulta relajante:

“Uno pasa entremedio de campos, se ve el verde, sobre todo en verano ¡uno vuela!, es impagable eso. El paisaje compensa la demora del tren, y uno va haciendo

¹⁰² 67 dólares americanos aprox.

amistades en el tren, de repente viajo con un amigo que trabaja en Victoria y nos sentamos a conversar y se nos pasa luego el tiempo, pero en bus no se puede en la mañana todos duermen y uno habla y todos empiezan “Shhhht” te callan, y al final cierras los ojos”.

Son las 19:40 horas y el ferrocarril llegará a la estación pronto. Para Margarita viajar cotidianamente a Victoria supone pasar menos tiempo con su familia y especialmente con sus hijos de 17 y 12 años, con quienes quiere estar más tiempo. Sale muy temprano de casa y llega a eso de las 20:20 horas, cansada, es el momento para compartir con su familia.

“Son ellos los que me regalonean y me sirven once, hoy llego a descansar, por suerte son atentos pero eso no resta que yo deba hacer la compras y preocuparme de sus cosas del colegio”.

Uno de los planes que tiene es trabajar en colegios, le gusta el trabajo con menores y ve la posibilidad de buscar trabajo en Temuco, ello le daría más posibilidades de estar más tiempo junto a su familia. El viaje se da de manera expedita, en el intertanto me habla de su familia, su barrio y su trabajo, para ella vivir en Temuco es sinónimo de tranquilidad, específicamente del barrio sostiene “tengo acceso a todo desde ahí, hay almacenes y está relativamente cerca del centro. No me quejo, es seguro y tranquilo”.

Llegamos a la estación de Temuco a las 19:57 horas. Nos disponemos a bajar del ferrocarril y salir de la estación. Margarita me había comentado que casi siempre su pareja va a buscarla a la estación de Temuco por las tardes y hoy es la ocasión. Mientras descendemos a Margarita la aguarda su pareja en las afueras de la estación, juntos irán a casa en su automóvil particular. Cuando llegue compartirá con sus hijos y verá algo de televisión antes de acostarse y descansar para volver a su rutina el día de mañana.

Elisa: el trabajo en la casa también es trabajo

Elisa tiene 49 años, nació y vive en la comuna de Lautaro junto a su marido y sus dos hijos. Al presente, por motivos laborales y personales, Elisa viaja por las mañanas al liceo junto a sus colegas de trabajo en automóvil particular. Empezó hace un par de semanas ya que “debido a mi cargo en el colegio tuve problemas con algunos apoderados y debo resguardarme, por eso me vengo junto a otros profes en el auto de un colega. Es entretenido y todos ponemos para la bencina, aunque déjame decirte que extraño el tren¹⁰³”.

Elisa es profesora de Lenguaje y cursó sus estudios superiores en una universidad de Temuco. Hace tres años que trabaja como inspectora general del Liceo Los Castaños de Pillanlelbún. Por las tardes opta por viajar en ferrocarril, los motivos son variados: “es cómodo y uno conoce mucha gente, eso es lo interesante. No es igual que en el bus, ya que uno puede ir de pie pero va cómoda, uno no se tropieza ni con los frenos del chofer”.

Mientras caminamos rumbo al paradero de Pillanlelbún, comenta que cuando viajaba en ferrocarril por las mañanas salía de su hogar ubicado en el sector Hospital de Lautaro, y caminaba nueve cuadras hasta llegar a la estación. El traslado pedestre tenía una demora de 10 minutos, por lo cual, a eso de las 7 de la mañana se encontraba viajando rumbo a Pillanlelbún.

Para Elisa, Lautaro es una comuna tranquila para vivir, no obstante: “ahora no, hay mucho asalto y mucho robo, no es tan seguro como antes”. El ferrocarril ha llegado poco después de las 17 horas y nos disponemos a subir, luego de haber terminado una extensa jornada laboral. Durante el viaje en ferrocarril, Elisa observa el paisaje y conversa con otros usuarios, para ella la cercanía que se produce al interior del vagón le da placer: “siempre voy conversando con la gente [risas]. Me tocó un señor muy amable, me trajo maní, trae plátano y así... la gente es casi siempre la misma, los mismos rostros. Uno conoce mucha gente, por ejemplo, viaja una persona de la posta, cuatro del colegio, conozco como seis personas que viajan”. De esta manera el viaje le entrega confort que en otro medio de transporte no puede replicar.

¹⁰³ El cambio de viaje por las mañanas de ferrocarril a automóvil particular responde a una situación específica en la cual, debido a amenazas de un apoderado, debió sustituir el ferrocarril para garantizar su seguridad. Cuando se volvió a contactar a Elisa, luego de un par de meses de la última entrevista, afirmó que había vuelto a viajar en ferrocarril por las mañanas.

Durante el viaje señala que, como son pocos en su casa, cada quien se preocupa de sus cosas: “mi marido plancha su ropa, mis hijos preparan sus uniformes de colegio y yo hago el aseo de la casa”. Ahora sus hijos están más grandes (17 y 15 años) y eso le resta responsabilidad respecto a los quehaceres de los menores. “Ellos se sirven desayuno solitos, hacen sus cositas y ayudan en la casa. No te voy a decir que yo no doy una mano, obvio que sí, pero a medida que la gente crece se pone más autosuficiente”.

Al llegar a casa, Elisa se encarga de los cuidados del hogar. Planchar, lavar la loza y barrer son actividades rutinarias, aunque los días miércoles debido a que sale más tarde del trabajo su marido le ayuda con el aseo del hogar. Los fines de semana destinan el tiempo para contar historias, pasear y revisar las tareas escolares de los menores. Al respecto sostiene:

“Yo trabajo hace años, y las cosas de la casa aunque no lo creas también es trabajo. Con el tiempo hemos ido adaptándonos con mi marido para dividir un poco la cuestión, pero con el tiempo. Uno siempre tiene que estar de allá para acá, viendo todo. Pero uno lo hace por la familia, lo hace con gusto. Me tocó una familia súper pendiente también y eso se agradece. Mira, algún día te voy a invitar a mi casa para que veas cómo es y te des cuenta de cómo son”.

Ella desciende en Lautaro, mientras yo sigo rumbo a Temuco. Quedamos de encontrarnos mañana en el colegio donde trabaja. Iré a visitarla para conocer su rutina laboral.

Unos días después me vuelvo a encontrar con Elisa al interior del colegio a eso del mediodía; al verme rápidamente me invita a conversar a la sala de profesores. Tomamos asiento y mientras el resto de sus colegas merienda, nosotros conversamos en una mesa ubicada en una esquina. Conversamos sobre su familia y como es trabajar y preocuparse de la casa.

“Yo soy bien agradecida de mi familia, todos cooperan. Como te dije la otra vez, mi marido me ayuda en la casa. Yo tengo responsabilidades, busqué trabajar para despejarme de la casa y tener mi platita, quería dejar de estar encerrada ahí, sentía que la vida se me pasaba, que no hacía nada por mí. Esperé a que mis hijos crecieran y se dieron las cosas para trabajar. Adentro de la casa la vida pasa lento”.

Hernán: “¿Por qué dices que pasa más lenta la vida en la casa?”

Elisa: “No sé, en el trabajo tú conversas con profesores, niños, el tiempo pasa rápido, te preocupas por cosas, en cambio en la casa estás sola. Tú marido trabajando, tus

hijos estudiando y yo viendo tele... ahí media aburrida. Aquí me despejo, tengo cosas en las que pensar”.

Para Elisa, trabajar no es sinónimo de dejar de ocuparse de las labores domésticas, cuando llega a casa por las tardes prepara la once y en algunas ocasiones debe planificar su trabajo para el día siguiente.

Elisa me invita a pasear por el colegio con el objetivo de conocer qué hace y cómo es su lugar de trabajo. La mayoría son chicos provenientes del campo que deben viajar largos tramos para acceder al colegio. Para Elisa es un lugar que le resulta cómodo, al cual llegó a trabajar por su perseverancia, “llegué por la mía, preguntando y con las ganas de aportar”. A medida que caminamos por los pasillos vuelve a hablar de sus viajes. “Mira, como te dije, hay hartos colegas que usan el tren porque es la manera más fácil de llegar al pueblo [Pillanlelbún], por no decirte la única. Es que es verdad, la hora está pensada para llegar, aunque un poquito antes, por la mañana y es seguro y bueno. Yo ya me acostumbré y no lo dejaría por nada [...] me sirve mucho porque no tengo auto y mi marido no puede venirme a dejar”.

En relación a su rutina cotidiana, y pensando en sus viajes en ferrocarril, sostiene que a Pillanlelbún llega a eso de las 07:35 horas, baja en el paradero que está ubicado en pleno centro, específicamente antes de una plaza, lo cual supone que deba caminar dos cuadras para llegar al liceo. Su jornada comienza a las 07:45 horas, por ende, generalmente llega con adelanto. Una vez ahí, su trabajo consiste en: “todo lo que es la disciplina de los niños, atraso, inasistencias y seguridad de los chicos [...] siempre me gustó trabajar con menores y capaz que tenga que ver con la enseñanza que me dieron cuando chica donde cuidaba a mis hermanos y tenía que ayudarlo a mi mamá. Yo siento que trabajar con niños es un compromiso que asumo como mujer y profesional”.

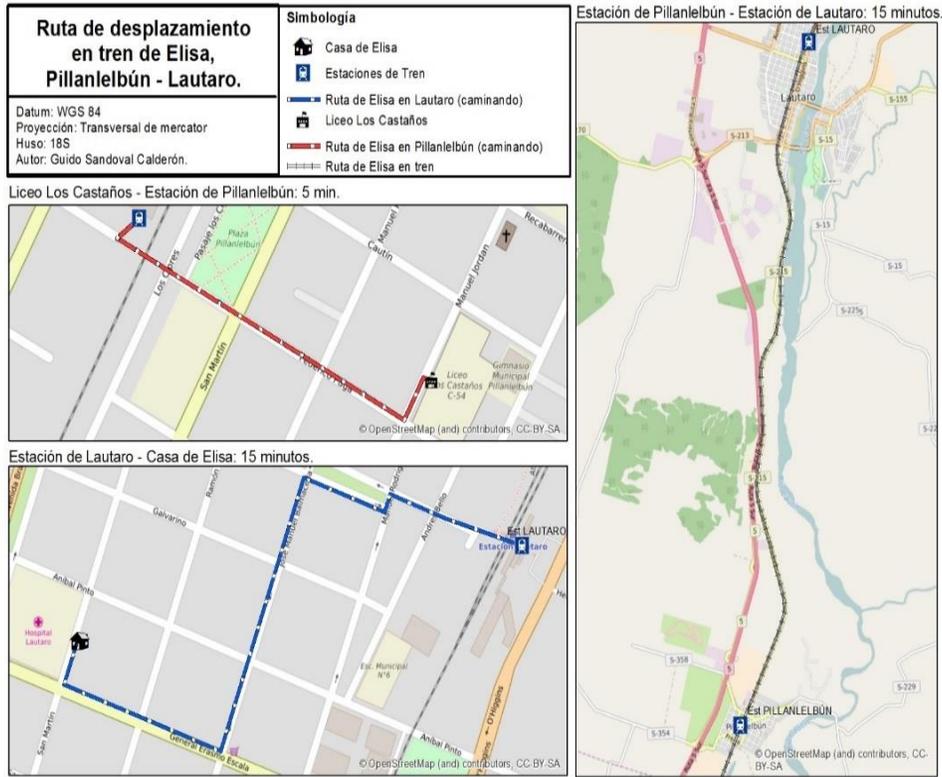
Para Elisa, el ferrocarril supone un importante medio transporte, comenzó a utilizarlo hace tres años producto de la distancia de su lugar de trabajo con su lugar de residencia. Una amiga le comentó que era más económico y que paraba dentro de Pillanlelbún a diferencia del microbús que sólo pasa por la carretera, lo cual supone que deba caminar poco más de un kilómetro para llegar a su lugar de trabajo, caminata que le genera inseguridad e incomodidad producto de los sitios eriazos y la iluminación, al respecto sostiene:

“De Lautaro para acá tengo que bajarme en la carretera y de ahí esperaba en la pasarela el bus que viene de Temuco para *Pilla*, y si no pasa tenía que venirme caminando. Ese camino es largo y lo encuentro peligroso, porque no anda un alma ahí, no hay gente, una va sola y pasan hombres y es oscuro. Es un camino pavimentado, siempre me bajaba en la pasarela, por el cementerio, ahí. Y de Pilla a Lautaro hay que ir a la carretera, por dentro no pasa nada. Solo hay para Temuco por dentro, tenía que volver a caminar ese tramo, por eso es más cómodo y seguro el tren, es más largo el viaje en bus por las paradas”.

Por un lado, en términos económicos el ferrocarril le parece más rentable. Mientras un viaje en ferrocarril tiene un valor de \$450, un viaje en microbús equivale a \$750. Me explica que si compra mensualmente en ferrocarril desciende a \$350. A ello Elisa suma la seguridad de descender en el centro y así evitarse la caminata por el sitio eriazo que supone el descenso del microbús. Por otro lado, Elisa sostiene que la puntualidad del ferrocarril no es la debida, especialmente en las mañanas cuando se retrasa y debe ir por el microbús para llegar al trabajo, y a ello le suma la falta del vagón, el cual afirma que quitaron el año 2013-2014. “Antes podíamos viajar más cómodos, cuando habían más vagones, ahora todos apretaditos arriba del tren cuando va mucha gente”.

Ya han pasado un par de horas y me dispongo a partir. Elisa me deja en la puerta del liceo, antes de despedirnos me señala el escudo del colegio en señal de orgullo y comenta “me gusta mucho trabajar, no podría estar todo el día en la casa haciendo el aseo y mirando tele. Uno le toma el gustito al trabajo afuera y lo disfruta” (Elisa).

Mapa 15. Ruta Elisa



Angélica: reinventado su vida, conociéndose más

Angélica tiene 52 años, nació en la ciudad de Antofagasta, tiene 3 hijos, y desde el año 1996 reside en la Región de la Araucanía. Ha vivido en diversas ciudades del sur de Chile, entre ellas Valdivia, Lautaro y Temuco, las cuales le han permitido desarrollarse profesionalmente. A pesar de obtener la Licenciatura en Química durante la década de los ochenta nunca ejerció profesionalmente, y debido a que el único ingreso económico del hogar correspondía al sueldo de su ex marido, optó por dedicarse a la confección de ropa, específicamente a partir del año 1992, oficio que desde entonces ejerce.

Angélica vive hace un tiempo sin compañía en Temuco. Su ex marido y sus hijos están al norte de Chile, y ella decidió quedarse en Temuco por motivos laborales y, como lo afirma ella, “por sanidad mental”. Para ella vivir sola no es un problema, lo ha asumido como un estilo de vida que le deja tiempo para otras cosas.

“Yo me acostumbré a estar sola, si antes vivía con mi marido y era mucho menos independiente, hoy puedo tener mis cosas, mis tiempos y mi autonomía. La persona se acostumbra a todo. Años atrás me dediqué solo a criar a mis hijos que ahora están grandes. Estaba todo el día en la casa y a pesar de tener título nunca pude ejercer. Ahora soy independiente pero uno carga con cosas a pesar de todo”.

Angélica actualmente es propietaria de 2 locales comerciales, uno está ubicado en Temuco y el otro en Lautaro. Su trabajo consiste en producir y vender diversos productos. Sus labores son definidas de la siguiente manera:

“Tengo una cordonería en Temuco y en Lautaro un taller de confecciones donde hacemos principalmente uniformes para colegios. En ellos veo si recibieron pedidos, veo si sacaron todo lo que había que sacar el día anterior. Reviso las cuentas, veo los bancos, reviso los pedidos, corto si hay algo que no pueden cortar las chicas [...] me costó entender que esto es solo práctica, que no hay ciencia, que es creación, es crear, hacer y armar”.

Actualmente Angélica es propietaria de una casa en Temuco, la cual está ubicada en el sector Monte Verde-Cerro Mariposa específicamente a 1.5 kilómetros de la Calle Prieto y a ello se le suma 1.5 kilómetros de calle no pavimentada, lo cual supone una desconexión con el centro urbano de 3 kilómetros. Sólo ella reside en el hogar, y es visitada esporádicamente por sus hijos.

“Me costó tener mis cositas. Asumir la separación para vivir mejor y empezar a remar sola es todo un tema. Yo por suerte he tenido el apoyo de mis hijos. Para una mujer es difícil levantarse y empezar de cero ¿me entiendes? Ahora me siento independiente, mis hijos están grandes pero ha sido todo un proceso. Encargarme del trabajo sobretodo. Las hice todas antes de llegar a esto”.

Hoy, como todos los días del año, de lunes a viernes, sale de su casa a las 08.30 am en su automóvil particular con el objetivo de trasladarse al local comercial ubicado en la intersección de las calles Zenteno y Rodríguez. “Elegí vivir lejos del centro para estar más tranquila. Igual da un poco de inseguridad vivir sola, los *patos malos* ¹⁰⁴ y todo eso pero soy bien segura de mí y ya no es tema el estar sola”. El viaje lo hace sin compañía y tarda aproximadamente 15 minutos. Durante el trayecto prende la radio y escucha algo de música para amenizar el traslado. Para ella resulta fundamental contar con automóvil particular ya

¹⁰⁴ Delincuentes.

que los 3 kilómetros que la separan del transporte público existente no los puede realizar caminando ni en otro medio de transporte, principalmente por motivos vinculados a la seguridad y el tiempo de demora.

Una vez que ha llegado al local, ubicado en pleno centro de la ciudad, Angélica estaciona el automóvil y realiza una breve supervisión a la cordonería, no más de 30 minutos donde organiza y controla las actividades que se deben realizar el día de hoy. A eso de las 09.15 am se alista para caminar rumbo a la estación de ferrocarriles de Temuco con el objetivo de visitar su otro local ubicado en Lautaro, ahí tomará el tren de las 09.30 que la llevará al Paradero Lautaro Centro. A eso de las 09:22 am sube al vagón y compra los boletos ida-regreso por una suma total de \$900¹⁰⁵.

Una vez que tomamos asiento, nos disponemos a conversar. Lo primero es cómo se insertó en el mercado laboral, ante ello responde:

“En el año 92’ nos vinimos a Valdivia, y yo no tenía trabajo porque solo trabajaba mi marido, entonces empecé a vender ropa de una amiga de Santiago, ella me mandaba. Entonces, las únicas personas que conocía en Valdivia era la gente del hotel donde vivimos por un mes...y como no nos entregaban la casa estuvimos viviendo un mes en el hotel, les partí vendiendo a los trabajadores del hotel porque eran los únicos que conocía, ellos me recomendaron... luego los vecinos... ofrecía lo que hacía, pero mi amiga de Santiago se demoraba mucho en mandarme los pedidos. Yo estudié Licenciatura en Química en la Universidad Católica del Norte. Yo le pedí a mi amiga que me enseñara esto pensando que tenía que estudiar y me dijo que con los moldes bastaba. Con esos moldes fui a Santiago, compré tela, busqué gente con máquinas en sus casas, yo cortaba y le mandaba a armar. Después de eso a mi ex marido lo trasladaron a Temuco, me traje el taller para acá, he vuelto a buscar gente, empezar de nuevo”.

El caso de Angélica resulta un ejemplo de las transformaciones psicosociales que atraviesan mujeres que gradualmente, y por circunstancias que aparecen en sus historias de vida, se incorporan al mercado laboral. Angélica identifica dos momentos que marcaron su vida reciente. Por un lado, la crianza y el cuidado doméstico cuando vivía con su familia y, por otro lado, la independencia y la vida en soledad actual. Para ella la transición representa una

¹⁰⁵ Un pasaje en ferrocarril de Temuco a Lautaro tiene un valor de \$450, mientras que un pasaje de Temuco a Lautaro en microbús cuesta \$850.

necesidad por mejorar su calidad de vida: “la separación siempre es fuerte pero lo tomamos bien y aunque yo nunca lo pensé se dio y había que asumir nomás. Ahí sale la imaginación y las ganas de superarse. Ojo, que la separación no tiene nada que ver con los hijos. Siempre seguí siendo mamá y el papá [siguió siendo] papá. Ahora están todos grandes salvo el menor que de vez en cuando me viene a ver”.

Angélica utiliza el ferrocarril desde el año 2011 y los motivos son variados: “El tren económicamente me sale más rentable. Un viaje en auto diario de Temuco a Lautaro me sale \$ 6.000, con peaje incluido, en tren son \$ 900 ida y vuelta ¡y esa plata que me sobra la destino a comida y zapatos! [Risas]. También porque es mucho más cómodo, tiene calefacción en invierno, mientras que en verano [tiene] aire acondicionado. Es más espacioso, no huele a petróleo y es más rápido que la micro”. No obstante, le disgusta que existan pocas frecuencias y sostiene que lo ideal sería aumentar el recorrido, principalmente durante el horario que va de 12:30 pm a 17:00 pm.

Durante el viaje planifica en su agenda las actividades diarias; gente que debe contactar; compras que debe realizar; y el horario de regreso para coordinar la cena con uno de sus hijos que hoy llega la ciudad para visitarla. Otras veces durante el viaje reza y medita, lo cual le permite mayor proactividad para enfrentar el día.

“Ya llego a trabajar armada, ya sé lo que tengo que hacer. En cambio cuando me voy en auto no es lo mismo, no puedo hacer ninguna de las dos cosas [meditar y rezar], y en invierno la carretera es *heavy*, por el hielo y neblina y debo ir pendiente ¿cachai?, entonces no puedo pensar en otras cosas. Entonces, llego a Lautaro y veo qué tengo que hacer, y en eso me demoro más de 20 minutos, entre que tomo desayuno y eso... no es lo mismo. Cuando medito fluyo mucho mejor, no me trabo y no pierdo tanto tiempo”.

Para Angélica los principales medios de transporte son: automóvil, ferrocarril, caminar y autobús. Este último lo utiliza principalmente cuando las frecuencias de circulación del ferrocarril no se ajustan con sus horarios laborales. La bicicleta, si bien es un medio del cual dispone, no la utiliza ya que el kilometro no pavimentado que hay de su casa a la ciudad se torna una barrera para desplazarse puesto que es una bicicleta de ciudad plegable, que no está capacitada para transitar sobre piedras y camino de ripio.

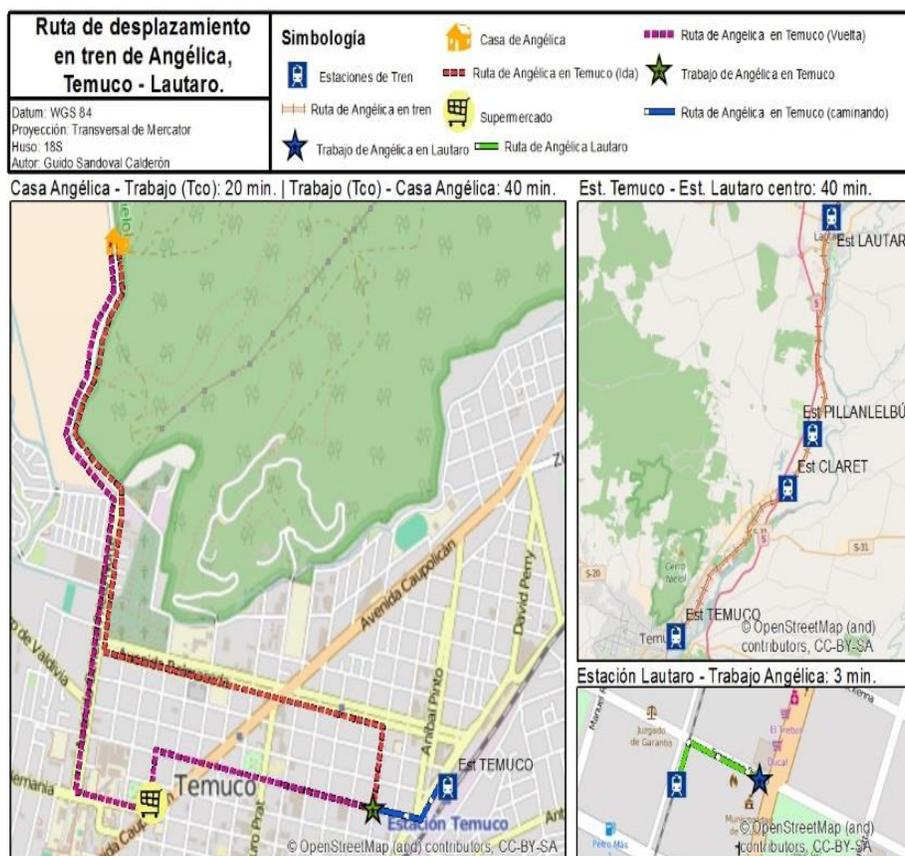
Durante el viaje en el ferrocarril que nos llevará a Lautaro, Angélica me comenta que, a pesar de ser un desplazamiento que ha realizado por 4 años de manera constante, no conoce en profundidad al resto de los usuarios, y que no ha efectuado otro recorrido que no sea Temuco-Lautaro. Angélica define de la siguiente manera a Temuco:

“Es una ciudad que tiene todos los servicios que uno necesita, todo, lamentando que esté tan contaminada y congestionada de vehículos, cuesta mucho desplazarse a ciertos horarios, hay días que me demoro mucho, por ejemplo, desde mi local de Temuco, que por lo general si salgo a buena hora en la mañana no tengo drama en demorarme 10 minutos desde el cerro al centro, pero un día viernes o sábado ¡no! Me puedo demorar entre 20 a 35 minutos, que es harto, agarras el taco de Balmaceda, Prieto... todos, pero me encanta Temuco, de todas las ciudades que he vivido es la mejor”.

Mientras que de Lautaro, comuna en la cual vivió durante el periodo 2000/2010, sostiene: “Ha crecido tanto que hay micros, semáforos, es un pueblo que ha crecido mucho y afortunadamente está bien descontaminado, tengo lindos recuerdos y ahí todo me quedaba cerca”.

Son las 09.50 am, el ferrocarril ya realizó su primera parada en Pillanlelbún, hoy no transporta a muchos usuarios la máquina, en el paradero sube poco más de una decena de personas, la próxima parada es en el centro de Lautaro. Angélica ya está comenzando a planificar las confecciones para el mes de septiembre, época del año donde los estudiantes de los colegios demandan mayor cantidad de trajes típicos chilenos, las fiestas patrias le traen mayor trabajo, por ende, será un mes donde los días sábados se volverán laborales, ya no podrá dedicarlos a descansar ni limpiar su radiante y nueva casa, que aún exhibe restos de escombros por la reciente construcción de sus murallas.

Mapa 16. Ruta Angélica



Poco después de las 10:05 am el ferrocarril efectúa su parada en Lautaro Centro, descendemos del ferrocarril y en 3 minutos a paso normal ya estamos en su local de confecciones.

“En mis locales mando yo. Yo me encargo de tener a la gente despierta, trabajando, cocinando, entregando los pedidos y yendo a comprar materiales. He aprendido mucho en esta pega [...] la mayoría de mi gente son mujeres, señoras de edad que se han metido a trabajar por motivos parecidos a los míos, entonces, aparte de trabajar siempre tenemos cuestiones pa’ *copuchar*¹⁰⁶ [...] que los hijos, que los maridos, que la vida... tantas cosas”.

Le espera una larga jornada, ahí nos despedimos y quedamos de juntarnos en el ferrocarril de las 19:12 pm con el objetivo de volver a Temuco.

¹⁰⁶ Conversar.

Durante el viaje a Temuco, Angélica sostiene que uno de sus pasatiempos favoritos es nadar. Los días martes acude a la piscina con el objetivo de utilizar parte de su tiempo en recrearse, hoy no será el caso puesto que debe preparar la cena para su hijo que viajó desde La Serena con el objetivo de compartir un buen momento junto a su madre. “Fíjate que ahora disfruto mucho mi tiempo. Puedo salir, ir a la piscina, hacer lo que a mí me gusta. Imagínate ¡canto con la música de la radio en el auto! [Risas]. Antes no podía hacer eso ¿cachai? [...] Yo creo que una entrega hartito de una a su familia, todavía lo hago, pero estoy en otra etapa ¿cachai? Ahora me toca recibir a mi *concho*¹⁰⁷, lo disfruto *ene*¹⁰⁸ cuando viene”.

El viaje de regreso es de menos conversación producto del cansancio lógico que se produce al terminar su jornada laboral. A pesar de ello Angélica se ve entera, a ratos observa el paisaje, revisa el celular y me comenta algunas anécdotas vividas en el ferrocarril.

Llegamos a la estación de Temuco a las 19:50, salimos de la estación con dirección a Zenteno y Rodríguez con el objetivo de buscar el automóvil de Angélica, en 5 minutos a pie estamos ahí. Antes de ir a casa pasará por el supermercado para hacer algunas compras “hoy le voy a cocinar a mi hijo para *regalnearlo* un rato”. Calcula que a las 21:30 estará en su casa, 40 minutos los destinará a realizar compras en el supermercado y 45 minutos en llegar a su casa, específicamente por la congestión vehicular que se produce en calle Balmaceda, aspecto que la obliga a detenerse 20 minutos adicionales a lo presupuestado.

A pesar de la congestión vehicular, la extenuante jornada laboral, las combinaciones de medios de transporte que debe realizar, los diversos lugares que visitó y continuará visitando hoy, llegará a casa con el mejor de los ánimos a cocinar y conversar con su hijo. Para ella tenerlo cerca por unos días significa hacer una pausa en su rutina cotidiana y llenarse de energía suficiente hasta una próxima visita. Por lo demás, mañana continuará con su rutina cotidiana.

¹⁰⁷ El menor de los hijos.

¹⁰⁸ Mucho.

Elda: viajar para trabajar

Elda Rodríguez tiene 50 años, nació en La Habana-Cuba y en la década de los ochenta emigró a Chile. Vive en Pillanlelbún desde 1998 junto a su marido y dos de sus hijos, ya que el tercero se trasladó a Temuco para cursar estudios universitarios. Antes de vivir en Pillanlelbún residía en Temuco, en el centro de la ciudad, pero junto a su familia se trasladaron a Pillanlelbún debido a que su marido decidió comprar una casa en la localidad. En la casa, Elda se preocupa del aseo, las compras y la comida, aunque sus hijos son mayores de edad, Elda continúa pendiente de las necesidades de todos.

“En la casa igual sigo siendo la que se encarga de las cosas. Si trabajar no te quita la responsabilidad. Todos cooperamos pero a mí me gusta que todo esté como yo quiero. Desde que empecé a trabajar nunca descuidé la casa [...] es que no quedaba de otra, así que desde un comienzo me organicé para responder en la casa y en el trabajo”.

Todas las mañanas, de lunes a sábado¹⁰⁹, Elda se levanta a las 07:20 horas y comienza su jornada cotidiana. A las 08:00 horas sale de casa para acudir a trabajar a Lautaro. En las mañanas Elda se preocupa solamente de sus cosas, desayunar, hacer la cama y prepararse para trabajar es una rutina desde hace varios años. Al vivir en la calle Puga debe atravesar la plaza principal de la localidad con rumbo a la carretera, pues ahí toma el microbús que la trasladará a las 08:20 horas. Camina durante 15 minutos a paso normal y atraviesa un camino medianamente solitario para tomar el microbús. Reconoce que “este es el caminito que me incomoda un poco. Igual con los años me acostumbré pero siempre hay que estar alerta [...] claro, una nunca sabe”. A esa hora de la mañana aún no se asoma el sol, por lo cual, resulta una incomodidad permanente caminar esos 15 minutos, donde el paisaje parece desolador y solitario.

“El único medio de transporte que pasa por dentro del pueblo es el tren, la micro que solo va a Temuco para Lautaro no pasa, obligatoriamente una tiene que salir a caminar por una entrada o por otra. Tengo que quedarme en el paradero y ahí caminar, pero en la tarde una está cansada, sin ánimo y está oscuro, y eso es peligro. Hasta el momento no me ha pasado nada, pero una nunca sabe”.

¹⁰⁹ Salvo los martes que es su día de descanso.

Una vez dentro del microbús paga un pasaje de \$450. No hay sitio para tomar asiento, ante ello viajar de pie resulta la única opción¹¹⁰. Para Elda existen grandes diferencias entre movilizarse en microbús y en ferrocarril: “fíjate que el tren es más rápido, tengo la facilidad que me deja dentro del pueblo, vienen con más espacios los asientos, es más tranquilo, está *calientico*, porque date cuenta que los buses no tienen calefacción y es mucho menos amplio”. El viaje tarda 25 minutos, una vez en Lautaro se baja en calle Escala y su lugar de trabajo está a un minuto caminando.

Elda trabaja en un supermercado desde comienzos del 2014. Cuando empezó a trabajar el ferrocarril se transformó en el medio de transporte primordial para regresar a casa, medio que conoció a través de sus compañeras de trabajo que le informaron del recorrido y a las tres semanas que estaba trabajando decidió emprender la vuelta en el ferrocarril de la estación de Lautaro. Entre sus labores cotidianas debe atender al público en caja y rotisería, ahí está hasta las 19 horas momento en el cual comienza el regreso. El supermercado donde trabaja es pequeño, de ambiente familiar y con una concurrencia de público medianamente baja. Elda allí desarrolla múltiples oficios pero el principal es el de cajera.

“Trabajar para mi es bueno, lo paso bien. Yo ya tengo 50 años, soy más independiente [...] me refiero a que no están los niños tan cerca, no hay que preparar comidas, planchar, barrera, cocinar todo el rato como hace años atrás. Ahora la plata que gano la disfruto”.

La inserción laboral de Elda no estuvo exenta de problemas, en un comienzo debió conversarlo con su marido, proponerle la opción de trabajar y llegar a un consenso; finalmente, tras algunas conversaciones llegaron al acuerdo que ambos trabajarían con el objetivo de desarrollarse como personas. Al salir del trabajo acude a paso rápido a la estación de Lautaro, tarda solo 5 minutos y eso es una gran ventaja para ella. “Me alivia mucho que el supermercado quede cerca de la estación, prácticamente la hora de salida del trabajo con la llegada del tren se topan, entonces me voy unos minutitos antes y así alcanzo a llegar. Yo escucho cuando está por llegar a la estación y casi que corro [risas]”. El ferrocarril llega a las 19:07 horas a la estación de Lautaro, por lo cual prácticamente no le queda tiempo de margen. Hoy fue así y 2 minutos antes que llegara el ferrocarril a la estación de Lautaro nos

¹¹⁰ Recordar que el primer ferrocarril Temuco-Pillanlelhubn sale de la estación a las 09.30 am, por ende, se ve obligada a tomar otro medio de transporte para llegar a trabajar.

encontramos para retornar. No obstante, otros días sale a las 18:30, esos días se distiende y no apura su llegada a la estación, aprovecha de conversar con sus colegas.

Subimos al ferrocarril, específicamente en los coches posteriores puesto que son los que están habilitados para bajar en Pillanlelbún, paga \$450. Maritza, la ayudante de ferrocarril, la saluda y pregunta si bajará en Pillanlelbún, a lo que Elda responde el saludo y asienta con la cabeza en señal de sí. Durante el viaje Elda toma asiento y deja reposar en el suelo las bolsas con mercadería que trae de Lautaro con la finalidad de llevar algo de comer a su familia. El ferrocarril viene a media capacidad, aprovecha de revisar el celular, mensajes que no ha podido leer en el transcurso del día, otras veces viaja dormitando durante los 20 minutos.

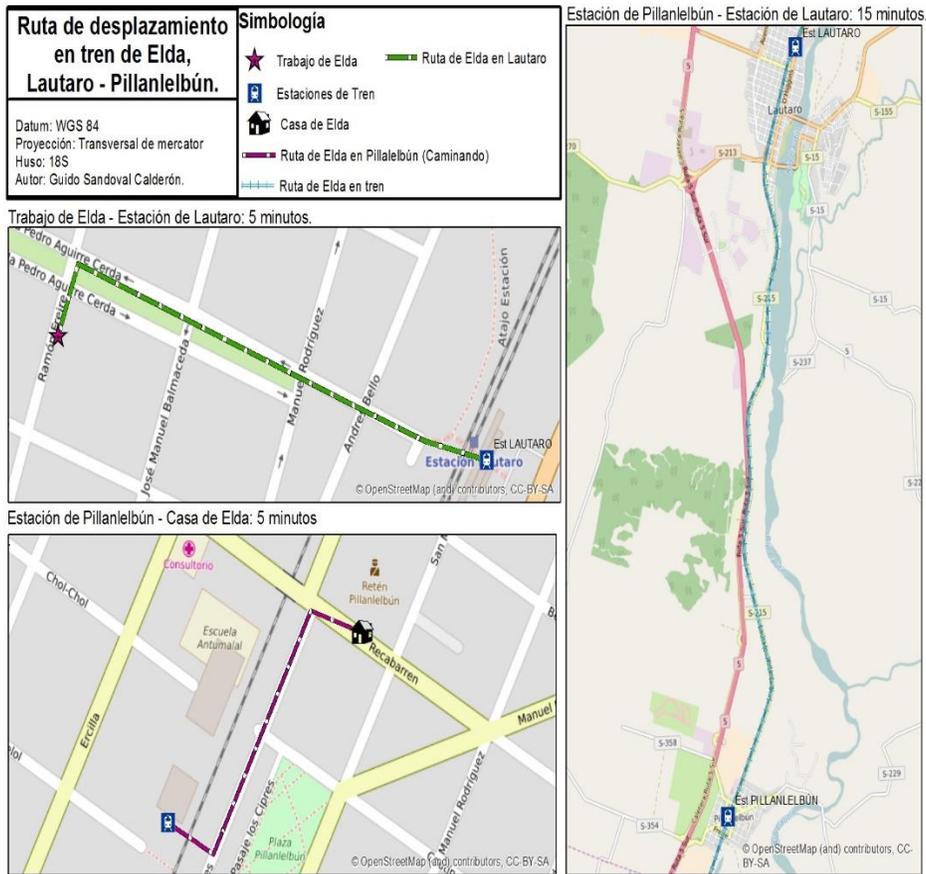
Elda sólo utiliza el ferrocarril para retornar a su hogar debido a que en la mañana no se adecuan los horarios entre el servicio ferroviario y su rutina laboral, por ende, llega al trabajo en bus. El primer viaje que hace el ferrocarril rumbo a Lautaro pasa a eso de las 09:50 horas por Pillanlelbún, de tomarlo llegaría con retraso al trabajo. Elda sostiene:

“El servicio me parece bueno. En el bus no, uno viaja con distintos choferes, y aquí somos los mismos. Es más seguro en el tren, ya nos conocemos, cualquier cosa uno puede contar con ellos, cualquier cosa nos pueden prestar ayuda”.

Mientras viajamos sostiene que los medios de transporte que utiliza cotidianamente son: microbús, ferrocarril y caminar. De los tres mencionados el que evalúa de mejor manera es el ferrocarril, tanto por su comodidad como por el tiempo y costos económicos. Mientras que el medio que le genera mayor incertidumbre es caminar por las mañanas, específicamente durante el lapso que va de Pillanlelbún hacia la carretera, siente miedo e inseguridad dada las condiciones de la ruta. Para Elda la comuna ha cambiado bastante durante la última década: “hay más gente, calles y supermercado, antes no había nada pero ahora estamos más civilizados”.

El servicio que ofrece el ferrocarril le parece correcto, no obstante, la opinión de Elda es la siguiente: “la frecuencia debería aumentar, porque hay lapsos de mucho tiempo, hay gente que no lo usa porque no le calza por las horas. Uno va conociendo la gente que viaja con uno, los chicos que nos cobran ya nos conocemos”.

Mapa 17. Ruta Elda



Ya son las 19:28 horas, el ferrocarril se detiene en el paradero de Pillanlelún y Elda se dispone a descender. Junto con Elda descienden cuatro personas. Cuando llegue a casa realizará algunas actividades en compañía de su familia, tales son: conversar con sus hijos de sus respectivas jornadas; preparar algo de comer; y ver la novela por la televisión, esta última actividad para ella es un momento de distracción y relaxo que le permite abstraerse. Antes de despedirnos toma sus bolsas y saluda a un usuario, deduzco que son vecinos puesto que los veo caminar juntos. Mañana le espera una nueva jornada, a eso de las 07:00 estará en pie.

Viajar, trabajar, organizar y cuidar

Dentro de las movilidades cotidianas que mayor interés despiertan destacan las de corte laboral (Sobrino, 2002; Rodríguez, 2008; Cano et al. 2010; Susino, 2010). Las experiencias de movilidad de sujetos cuyo objetivo es acceder al lugar de trabajo entrega importantes datos para comprender las interacciones sociales y motivaciones en espacios públicos, y cómo éstas se tornan sustanciales para develar el tipo de planificación urbana y medios de transporte utilizados para llegar/volver de la casa al trabajo. Las experiencias de movilidad por motivos productivos permiten comprender la estructuración de la ciudad desde una perspectiva que refiere el conocimiento de la ciudad habitada y, a su vez, la interrelación con lo significativamente social, es decir, lo que representa crecimiento y sustentabilidad socioeconómica para el desarrollo de las sociedades modernas.

La inserción de las mujeres en el mercado laboral se ha caracterizado por una compleja e histórica tensión entre ideología y roles de género (Paramo, 2006; Paramo y Burbano, 2007; Soto, 2014). Como se indicó en la discusión teórica, durante las últimas décadas el giro hacia una comprensión de labores compartidas entre hombres y mujeres -discurso y praxis impulsado por las propias mujeres- permitió que éstas lograsen cierta autonomía al momento de plantearse realizar actividades más allá de la casa. Los casos de Margarita, Angélica, Elisa y Elda encuentran diferencias respecto a cuál es el papel de la mujer en el espacio productivo, diferencias que responden a disímiles percepciones, realidades e historias de vida.

Margarita, la menor de ellas, considera y aplica la crianza y el cuidado de manera cotidiana hacia sus hijos producto de la corta edad de éstos. El deseo de volver a trabajar a Temuco se sustenta en retirar de su cotidianidad el tiempo destinado a los viajes (3-4 horas diarias en promedio), trabajar afuera le genera una sensación de angustia ante cualquier eventualidad que requiera de su presencia inmediata, ella comprende que no podrá estar si la ocasión así lo ameritase. Además, no puede ocultarse la relación de poder respecto a la organización de las tareas domésticas, donde la presencia del marido en la casa no garantiza el desarrollo productivo del hogar, por ende, Margarita considera su presencia de manera fundamental.

El estar lejos y afuera durante el día la ha obligado a compensar el tiempo destinado a trabajar de lunes a viernes en los fines de semana, ya que es durante los sábados y domingos

descomprime el tiempo no destinado para sus hijos durante la semana, ahí los atiende¹¹¹ y comparte. Para Margarita el deseo de ejercer profesionalmente y permitir un mejor vivir a sus hijos, conllevó a que actualmente se encuentre trabajando. La nueva pareja de Margarita, como antítesis de su ex marido, entrega a ella el espacio necesario y apoyo para que ella pueda desarrollarse profesionalmente. Margarita ha involucrado a su nueva pareja en las actividades domésticas, la labor pedagógica de incorporar a su pareja en lo reproductivo le ha generado una mayor libertad para desarrollarse en los espacios productivos.

Elisa hace algunos meses volvió a trabajar, para ella las labores del hogar han sido una constante durante la vida. Si bien reconoce algunos cambios en la actitud de su familia respecto a las labores del cuidado, donde han logrado dividir parte del trabajo doméstico, ella naturaliza la mayor carga del trabajo reproductivo a partir de su función como madre y dueña de casa. Trabajar dentro y fuera de la casa es una labor que realiza antes de viajar y al llegar por las tardes del trabajo.

El trabajo doméstico para Elisa resulta una labor propia de su condición de mujer y madre. Su familia le enseñó ello, su marido lo corroboró y ella lo aplica, la reproducción del discurso que fomenta la doble jornada queda expuesta mediante su caso. No obstante lo anterior, reconoce que las labores de la casa comenzaron a mutar a medida que no eran tan demandadas sus obligaciones como madre, lo que generó en ella la voluntad de buscar un trabajo formal y así suplir ese vacío que provocaba no tener una carga elevada de actividades reproductivas. Entonces, el trabajo actual permitió que pudiese recuperar ciertos espacios individuales que fueron desplazados por ocupar su tiempo en el bienestar familiar mediante su labor como dueña de casa pero no entregó espacio para que su marido compartiese las labores domésticas con ella.

Angélica, actualmente vive sola y ello supone que pueda concentrar esfuerzos en su trabajo sin mayores inconvenientes y preocupaciones, no obstante, su historia pasada es resultado de su actuar presente. Angélica expresó que los sucesos personales conllevaron a que actualmente no quisiera compartir su proyecto de vida con otro hombre, la soledad la ha transformado en virtud, en tiempo destinado para ocuparse de ella y sus prioridades. El

¹¹¹ Para Margarita atender es sinónimo de cocinar cosas que a ellos le gustan, pasear, ver películas, en definitiva, destinar su tiempo para el goce de ellos.

quiebre en las actividades desarrolladas por Angélica antes y después de la ruptura matrimonial refleja una transición mediada por el desligue paulatino de actividades del cuidado familiar. Angélica, como profesional universitaria, sostuvo que nunca pudo ejercer su profesión ya que la crianza, la opinión de su marido y la exclusiva dedicación a las actividades reproductivas, impidió que pudiese desarrollar con mayor temporalidad actividades productivas. Los cambios en el estilo de vida de Angélica se relacionan con una mayor maduración y empoderamiento respecto a qué hacer con su vida, el crecimiento de los hijos, la menor demanda temporal por parte de su familia y factores personales asociados a un desgaste en su relación matrimonial, influyeron en su actual forma de vivir.

Angélica, si bien no ejerce su profesión, comprendió que el oficio de costurera le permitiría generar ingresos por cuenta propia. Los viajes, para el caso de ella, no involucran una sensación de apego hacia las actividades reproductivas, pues al vivir sola no hay nadie a su cargo en términos simbólicos y materiales. En Angélica es donde las relaciones de género no son tan palpables como en los otros casos, los residuos de su vida pasada y la decisión de afrontar una vida en aparente soledad la llevaron a tomar decisiones que permitiesen un mayor bienestar respecto a cómo afrontar la quinta década de su vida. En este sentido, ella asume que actualmente puede ocuparse de aspectos que nunca antes pudo producto de la determinación que vivió como dueña de casa, donde hijos y marido eran su principal foco de atención. En la actualidad, la principal preocupación es cómo llegar a trabajar y que el trabajo dé los resultados esperados.

Elda, quizás es la que manifestó con mayor claridad el tiempo que invirtió con su marido para darle a conocer la necesidad que tenía por trabajar fuera de la casa. Antes de proponer a su pareja su inserción laboral dejó pasar el tiempo, encargándose de la crianza, el cuidado y la limpieza doméstica. Al igual que Elisa y Angélica, actualmente los hijos de Elda son mayores, por ende, trabajar no se torna una experiencia observada como ajena a su rol de madre y la aparición de culpas, necesidades y obligaciones culturales, tiende a no estar tan presente, a diferencia de otros casos donde el trabajar lejos del lugar de residencia es reflejo de la auto imposición cultural que pone en cuestionamiento el correcto desempeño de una madre. Para este último caso, Margarita ejemplifica la necesidad imperiosa de trabajar cerca de sus hijos.

Las mujeres sombreadas ponen en directa relación su ciclo vital respecto al de sus hijos. Resulta de sumo interés para ellas haber concluido de correcta manea el acompañamiento y cuidado de los hijos antes de plantearse la incorporación al espacio productivo. Margarita es la que mayor preocupación presenta en su discurso. Al tener un hijo de 12 años siente una gran inquietud por el tiempo que no pasa con él, lo cual se agudiza por el permanente contacto que tiene con menores de edad en su trabajo. A medida que los hijos crecen, las mujeres toman más fuerza para incorporarse al mercado laboral, sin mayor sentimiento de culpa o temor a recibir algún tipo de castigo social por creer, erróneamente, que han abandonado a sus hijos. Angélica está en el otro extremo, con hijos mayores de edad, divorciada y trabajando, siente que el cambio de estilo de vida ha traído un nuevo aire a su vida.

Los cuatro casos exhiben una tendencia que refleja la incorporación aplazada al mundo del trabajo y las causas de la prolongación se relacionaron directamente con el ciclo vital de los hijos y los (des) acuerdos con sus respectivas parejas. Más allá de los estudios obtenidos, capacidades técnicas o ganas de trabajar que pudiesen presentar, el trabajo pasaba a un segundo plano, mientras que las labores del hogar eran naturalizadas y reproducidas. La maternidad, muy dignificada y respetada por todas las mujeres entrevistadas, alberga una gran cantidad de estereotipos culturales, donde la mujer-madre se torna el bastión por excelencia para el cuidado de los hijos hasta una edad avanzada.

Lo anterior está muy relacionado con las desigualdades de género respecto al rol de los hombres-maridos. La reproducción del discurso que considera al hombre como una ayuda, acompañamiento o reemplazante en las labores domésticas, está muy presente en la mayoría de los casos estudiados. El considerar la masculinidad como una construcción sociocultural alejada del espacio reproductivo, tiende a poner al hombre fuera de la crianza y el cuidado, relegando aún más la participación de la mujer en el espacio productivo. La discusión en torno a la crianza compartida, resulta sumamente necesaria para avanzar en la equidad de género. Margarita, si bien identifica la incorporación de su pareja en las labores del hogar, deja ver en su relato un dejo respecto a su pareja como “ayuda en las labores del hogar”, lo que implícitamente pone en el centro del espacio doméstico a ella misma, con toda la connotación cultural y económica que ello conlleva.

La doble jornada, con matices entre unos casos y otros, sigue muy presente en las mujeres. La reproducción de los discursos dominantes es replicada por gran cantidad de las mujeres entrevistadas. No obstante, como se verá en algunos casos que serán presentados en las próximas páginas, las mujeres más jóvenes tienden a producir un discurso con mayor crítica ante su rol como trabajadora y dueña de casa.

Los cuatro casos reflejan en diversos grados la relación de mujeres, madres, trabajadoras y viajeras que trabajan por diversos motivos con la finalidad de aportar en la economía familiar sin descuidar su papel asignado al interior de la casa. Las parejas de ellas, reflejan las relaciones de género al momento de analizar el relato de cada una de ellas. Algunos hombres han “dado la aprobación” para que puedan trabajar, otros no han podido con los deseos de trabajar de ellas lo que ha provocado rupturas y discusiones, algunos han comprendido que las labores reproductivas deben compartirse, otros aún no se esfuerzan por compartir las labores reproductivas. Para cada caso hay razones de fondo de dan cuenta de las diferencias de género que influyen directamente en cómo enfrentan el ciclo vital cada uno de ellas.

Estrategias de movilidad desde una perspectiva de género

Las estrategias desplegadas para llegar a trabajar de las cuatro mujeres, y gran parte de las entrevistadas y sombreadas, representan dificultades respecto a su lugar de residencia y la distancia con los espacios productivos. Asoman diversas combinaciones de medios de transporte y relatos que refieren lugares indicados como peligrosos, solitarios o de difícil acceso.

Las rutas de las mujeres, en relación a los hombres, tienden a presentar mayores dificultades respecto a sensaciones de inseguridad, en tal sentido, algunos lugares de frecuentación cotidiana señalados por las usuarias del ferrocarril de La Araucanía presentan lugares con escaso tránsito de personas, oscuridad, silencio y lejanía de zonas urbanizadas, todos ellos son factores que finalmente realzan un discurso que refiere peligrosidad.

Las mujeres identifican en sus rutinas cotidianas cuáles son los lugares delicados y cómo hacen para enfrentarlos. Mientras algunas optan por moverse por esos sitios en grupo o siguiendo a grupos, otras ponen en alerta los cinco sentidos cuando por ahí transitan por si

algo pudiese acontecer y así reaccionar con mayor rapidez. Los caminos entre las pequeñas comunas (P.U.A. Pillanlelbún, Quillén y Perquenco) y la carretera, son señalados como los que mayor peligrosidad representa.

La inseguridad en el espacio público actual, tal como se identificó en la discusión teórica, no es una temática reciente, más bien responde a la desfasada, destituida y traumática inserción de la mujer en el espacio público. Como residuo de lo anterior, las mujeres tienden a identificar mayores lugares de inseguridad que los hombres en sus rutinas cotidianas, por ende, las estrategias para sobrellevar y evitar la incomodidad que presenta transitar por los lugares indeseados representan diversas vulnerabilidades de género.

En relación a los espacios públicos que frecuentan para realizar combinaciones de medios de transporte público, cabe destacar la percepción que tienen algunas mujeres en relación a sitios eriazos, con poca iluminación y de escaso tránsito de personas. Estos lugares identificados como peligrosos se encuentran, entre otros, en el tramo Pillanlelbún-carretera. Para las mujeres que transitan habitualmente por ahí la sensación de inseguridad es alta.

“Es muy solitario, bajarse de la carretera y caminar. Esos 15 minutos que te decía hasta llegar al pueblo en sí, bueno ahora hay vereda y electricidad, en otro tiempo era potrero y bosque. Un camino que la gente hizo porque tenía que caminar. Pero ahora hay más iluminación y gente pero me sigue dando un poco de temor”. (Elisa, Pillanlelbún).

Se considera que en gran medida la sensación de espacios públicos inseguros identificados por las mujeres, responde a los procesos históricos que relegaron a la mujer a espacios privados, extirpando y reduciendo sus posibilidades de interacción social y socialización en espacios públicos (Páramo y Burbano, 2007). Un residuo contemporáneo de este proceso es la generación de percepciones opuestas para ambos sexos respecto al mismo lugar.

La reducción de movilidad y menor conocimiento de la ciudad por parte de la mujeres en relación a los hombres se origina, en gran medida, producto de la gran cantidad de tiempo destinado a la reproducción social, ello impacta en menor tiempo para actividades ligadas a la producción social, producto de una naturalización cultural que asocia a la mujer con los espacios domésticos. Como se indicó, entre las usuarias del ferrocarril, la doble jornada condiciona el conocimiento de la ciudad habitada, sin embargo, en algunos casos las

movilidades se desarrollan de manera fluida, distanciándose de prácticas de movilidad reducida.

Otra estrategia identificada da cuenta de los factores económicos que despliegan en la utilización de medios de transporte público. El reducido costo del ferrocarril y la seguridad que representa para ellas que éste transite por el interior de las ciudades, las ha transformado en usuarias frecuentes. No obstante, como el primer servicio con dirección sur a norte comienza a operar a las 09.30 am, muchas de ellas deben recurrir a otros medios de transporte para así llegar a sus lugares de trabajo. Es durante la mañana donde las caminatas hacia la carretera, la utilización de microbuses, colectivos y la opción de compartir automóvil con otros colegas, suelen aflorar.

Optimizar los tiempos de desplazamiento y el dinero destinado a viajar suele ser una constante entre ellas. Evitar los sitios peligrosos, aunque parezca poco probable, también es una prioridad, para ello conocer a la personas que pasan por allí durante las mañanas (en invierno cuando aún está oscuro y en verano cuando pasa muy poca gente) es una herramienta que permite mayor comodidad y seguridad.

Masculinidades y feminidades en los/as viajeros/as

Con la finalidad de presentar un acercamiento respecto a las relaciones de movilidad entre hombres y mujeres, la presente sección aporta una mirada en torno a las experiencias de percibir y vivir el espacio-tiempo de viaje y los lugares de frecuentación cotidiana. Para tal efecto, se analizan y contrastan las representaciones de masculinidades y feminidades en la producción y reproducción social.

Desde una perspectiva de movilidad anclada en la producción y reproducción social, donde privado y lo público forman lugares en permanente relación y contradicción (Jelin 1984; Sabaté, 1995; Lazo y Contreras, 2009; Ramírez, 2015; Gutiérrez, 2015), los sujetos de estudio componen un desplazamiento armónico en cuanto a fines, no así respecto a cómo experimentan los desplazamientos cotidianos. Si bien los hombres optan por desplazamientos vinculados al trabajo y los estudios, las mujeres (en algunos casos) suman a lo anterior desplazamientos vinculados a compras, cuidados, recreación y acompañamiento a terceros.

Las diferencias respecto a la división de labores domésticas comienzan a originarse cuando se termina la jornada productiva y se arriba a casa, espacio por excelencia de reproducción social. Dentro de los sujetos de estudio mujeres-madres, la doble jornada se materializa a medida que el día transcurre, generando una invisibilidad de las prácticas de las mujeres (Soto, 2014). Para graficar lo expuesto, una diferencia pasa por cómo Margarita y Oscar perciben el espacio doméstico, en tal sentido sostienen:

“Quiero cambiarme de trabajo a Temuco [trabaja en Victoria], porque quiero pasar más tiempo con mis hijos, no me queda mucho tiempo a la hora que llego para pasar con ellos, hay veces ya que llego y tengo que preparar las once, ordenar y cocinar para mañana” (Margarita, Temuco).

“Cuando llego por la tarde medio cansado mi señora tiene la mesa puesta. Me pongo ropa cómoda, como y luego veo televisión [...] comparto poco con mis hijos, mi señora es la que se encarga de todo en la casa” (Ángel, Temuco).

El trabajo reproductivo principal que realizan las mujeres de estudio al llegar a sus respectivas casas, recae en actividades vinculadas a quehaceres como aseo, el acompañamiento de sus hijos, cuidado y preparación de comidas, lo cual reafirma la división sexual del trabajo que se agudiza en clase sociales de menor ingreso (Falú et al., 2002).

Imagen 27



Descripción: mujeres bajando un coche en P.U.A. Elaboración propia.

Por otro lado, entre los hombres se encuentra una percepción generalizada y condescendiente respecto a la división sexual del trabajo. José, jubilado de 71 años, sostiene: “yo trabajaba y mi mujer hacía el aseo. Ahora yo voy a ver a mis nietos y mi mujer me espera en la casa [...] me criaron así, con las cosas bien claras”. La casa, para algunos de los viajeros hombres, continúa simbolizando labores femeninas. Una vez concluidas sus labores productivas, la mayoría de los hombres no realiza labores domésticas, más aún, existe la opinión genérica respecto a que las mujeres deben hacer esas actividades producto del cansancio que supone culminar una jornada laboral.

“Mira, uno llega cansado de la pega y quiere que por lo menos haya alguna comida, alguna cosa. Con mi señora hemos acordado que el que llega atiende al otro. Como yo soy el que casi siempre llega en la tarde, me atiende a mí [...] a mí me toca pocas veces atenderla” (Jaime, Perquenco).

A pesar de lo anterior, existen casos donde mujer y hombre trabajan y coinciden en la hora de llegada a casa, lógica que refiere la adquisición de estrategias de compartir las labores domésticas. Rodrigo, trabajador de 37 años, al respecto sostiene: “con mi mujer trabajamos y los dos llegamos tarde. Entonces en las noches cocinamos para los dos, para que así cada uno lleve la comida al trabajo y cuando llegamos en la noche volvemos a cocinar, comemos y dejamos comida para el día siguiente [...] es una manera de ahorrar plata y compartir un rato”. La capacidad de compartir labores reproductivas se torna una acción de alta importancia para promover espacios de equidad en torno a los roles de género.

Cecilia, tiene 25 años, actualmente vive en Temuco y viaja cotidianamente a Lautaro para trabajar. Convive con su pareja, y para ella la convivencia involucra compartir las actividades domésticas, sostiene: “cuando quedamos en que viviríamos juntos, del primer día le dije que yo no sería su *nana*¹¹², así que lo tengo lavando la loza, yendo al supermercado, haciendo las camas, igual que una nomás [...] cuando llego de Lautaro él me espera con la once¹¹³”. Para Cecilia, dividir las funciones del hogar resulta una estrategia que ha significado mayor descanso después de concluir la jornada laboral, también supone una mayor equidad respecto a labores que deben realizar los integrantes del núcleo familiar.

¹¹² Empleada doméstica.

¹¹³ Comida que se asemeja a una cena.

En este sentido, Cecilia, joven mujer trabajadora, puede ser ejemplo de una mujer que ha afrontado la vida en pareja alejada de los estereotipos de género, y poniendo como eje de la convivencia una relación de poder con mayor simetría. El caso de Cecilia presenta claras diferencias, ya sea por el ciclo vital o una manera distinta de enfrentar la convivencia, respecto a la forma de ver el trabajo doméstico de Elda o Elisa.

Imagen 28



Descripción: madre cargando a su hijo en estación Victoria. Elaboración propia.

Tal como sostiene Falú et al. (2002), los estratos socioeconómicos precarios presentarían una mayor sintonía entre mujeres y reproducción social. Para el caso de las usuarias del ferrocarril, donde la mayoría proviene de estratos socioeconómicos medios y precarios, las actividades reproductivas son altamente significativas de las diferencias de género existentes, y cómo ellas reproducen la cultura dominante o generan estrategias para desligarse de la lógica formal que se refiere a ellas como cumplidoras de las labores del hogar.

Otro factor a considerar responde a la edad –con las implicancias culturales y generacionales– de los hombres entrevistados. Los estudiantes universitarios hombres demostraron mayor interés por realizar actividades reproductivas, sin expresar mayores sesgos o prejuicios en las

actividades de la casa. José, estudiante de 17 años, señala al respecto: “con mi mamá viajamos juntos en tren a Temuco para hacer las compras de la casa [...] yo ayudo en hacer el aseo los fines de semana, también cocino de repente [...] ¿si me molesta? ¡Nada que ver!, hay que ayudar”. Sin embargo, la lógica de la ayuda continúa reproduciendo el trabajo doméstico como un trabajo de mujeres. El hombre se suma pero de manera esporádica y reforzando cuando la ocasión lo amerita. A través del comentario de José, se puede suponer que hay una nueva mirada respecto al rol de hombre en el hogar, la cual está ciertamente alejada del canon conservador, no obstante, continúa muy distante de una visión igualitaria.

La inclusión de los hombres en lo reproductivo encuentra diversas explicaciones históricas, culturales y sociales (Bergesio, 2006; Soto, 2011; Gutiérrez, 2015) que atienden a los procesos históricos, dejando imborrables huellas con el paso del tiempo. Las mujeres, postergadas a la reproducción de la vida social por la cultura dominante, han encontrado en los espacios productivos un desligue paulatino de las actividades domésticas, no obstante, en algunos ciclos vitales (como la crianza de hijos) tienden a responsabilizarse de actividades como el cuidado y acompañamiento.

La aparición de prácticas masculinas y femeninas ha generado que los roles de género presenten profundos matices cuando la mujer sale de la casa y se propone trabajar. Las reglas del hogar cambian con la mujer afuera, es ahí donde los hijos, el marido y las indicaciones que han dejado las mujeres, cobran un papel fundamental en la estabilidad del hogar. Los ejemplos de Margarita, Elda y Elisa (por nombrar algunas), refieren a diversas estrategias desarrolladas para permitir el funcionamiento del hogar mientras ellas viajan y trabajan los días laborales. Aunque existen matices entre las concepciones de mundo de unas y otras, en el discurso de todas ellas aparecía el hogar como una preocupación permanente, lo que se reflejaba en las opiniones alusivas al cuidado, proceso de inserción laboral, actividades reproductivas realizadas, etc. No así para la mayoría de los hombres trabajadores, la casa para ellos suponía un lugar de descanso, un lugar donde llegaban después de concluir sus respectivas jornadas laborales.

Momentos IV



Síntesis

La ciudad devela el carácter de género en la actividad de desplazamiento que, a la vez, se sustenta en la producción y reproducción de los espacios de vida. Las mujeres, como sujetos primarios en experimentar el espacio reproductivo, con obligaciones socioculturales que tienden la naturalización de ciertas actividades en sus relaciones sociales diarias, se enfrentan a una ciudad en la cual lo privado y lo público adquieren una fragmentación con mayor realce, por consiguiente, distinguen amplias fronteras socio-espaciales en su experiencia de movilidad cotidiana.

La movilidad, desde una perspectiva de género, deja entrever una forma de dominación diferenciada de las mujeres respecto a los hombres, con estructuras de poder que permean su corporalidad. Ante ello, la planificación urbana revela lógicas de dominio sustentadas en formas patriarcales de construcción de espacios públicos, las cuales se sostienen en dos factores: la vigencia de la división sexual del trabajo y la tendencia a naturalizar la feminización de las actividades realizada por las mujeres, principalmente en los que respecta a las labores reproductivas.

La reproducción social por sí sola no logra dar cuenta de las experiencias de movilidad, pero sí contribuye en el desarrollo primigenio de los circuitos de desplazamientos referentes a los espacios y lugares frecuentados. En tal sentido, género y espacialidad transforman las experiencias históricas de movilidad, dando paso a desigualdades sociales que emergen entre las propias mujeres en lo referente al conocimiento de la ciudad que habitan. Como quedó demostrado, producción y reproducción social no son excluyentes, más bien constituyen prácticas conflictivas de dependencia respecto al desarrollo social de la mujer en la sociedad contemporánea.

Las estrategias de movilidad representan (y muchas veces producen) desigualdades de género que se enfatizan a medida que se develan las motivaciones diferenciadas en los respectivos desplazamientos de la mujer. La construcción social de la categoría género se torna relevante en todos los ámbitos de la vida social. En consecuencia, los desplazamientos de las mujeres por la ciudad, como ya lo hemos observado en los estudios de caso, no son uniformes dado que la heterogeneidad de movilidades está representada por la relación que tiene cada mujer

con su entorno próximo, con su experiencia vital y mediante la relación cotidiana que sostienen con los servicios que ofrece la ciudad.

La división entre productividad y reproductividad social se fundamenta en relaciones culturales y socioeconómicas que obligan a algunas de las mujeres sin mayores medios para realizar circuitos de movilidad cotidiana, a generar estrategias de movilidad relacionadas con la administración de los recursos familiares, tales como utilizar medios de transporte económicos, realizar circuitos pedestres, optimizar el dinero destinado a la compra de alimentos (aunque ello suponga salir del barrio de residencia), entre otras actividades. Todo ello con el fin de garantizar el bienestar físico y emocional del grupo familiar.

Mientras que las actividades relacionadas con el cuidado sean culturalmente naturalizadas en las mujeres, los circuitos de movilidad cotidiana estarán condicionados por el lugar de residencia y por la relación que sostengan con los medios de movilidad disponibles. Por tanto, la mujer se desarrolla socialmente en un ribete móvil, una dicotomía entre movilidad cotidiana y movilidad reducida que se agudiza cuando las desigualdades sociales penetran en su corporalidad. Sin embargo, existen otras mujeres que se alejan del patrón tradicional, generando mayor autonomía para enfrentar las prácticas de movilidad, en ello, factores como roles simétricos con parejas, independencia económica, ciclo de crianza de hijos finalizado, por nombrar algunos, permiten que las desigualdades de género no sean tan notorias desde una perspectiva de movilidad.

Desplazarse por la ciudad supone un ejercicio íntegro que involucra el conocimiento de los espacios y una interrelación con las rutinas cotidianas. Las experiencias de desplazamiento no son homogéneas, por el contrario, se construyen a medida que las necesidades y posibilidades materiales y simbólicas posibilitan frecuencias temporales y conexiones territoriales.

CONCLUSIONES

La movilidad cotidiana en La Araucanía: transporte público y territorio

Pensar La Araucanía conlleva a considerar diversos escenarios y formas de concebir la vida cotidiana. Dentro de la variedad existente, los medios de transporte de uso público permiten una profundización en múltiples categorías en torno a significados y utilidades. Si bien el ferrocarril es un dispositivo móvil que es utilizado en un tramo físico específico y acotado territorialmente, da cuenta de diversas realidades sociales que escapan de la lógica del viaje en sí. Como se mencionó en el capítulo III, factores culturales, políticos y económicos, indican en la penetración del ferrocarril en La Araucanía, sus huellas quedaron en la historia y el imaginario social de diversas generaciones.

Dentro de los múltiples medios que permiten la movilidad de personas en la Región, el ferrocarril se distancia de los otros medios de transporte debido a su relación histórica y cultural con la Región, donde es un actor clave en los procesos de modernización. Para los usuarios, junto con permitir la conexión de diversos lugares, es considerado debido a los factores subjetivos que refieren un pasado y un presente cargado de recuerdos, como un medio de transporte que forma parte de la vida cotidiana de las familias, barrios, ciudades, Región e inclusive el país.

Para los usuarios, el viaje en ferrocarril no resulta un viaje cualquiera; elementos visuales, sensaciones y emociones confluyen en la generación de una atmósfera social que en muchas ocasiones bordea lo místico. De sur a norte el viaje comienza en un lugar constitutivo de Temuco: la Feria Pinto y sus alrededores. El apego casi indisoluble entre los bandejones de la feria y la estación no es casualidad, ya que décadas atrás la feria recibía a todos los pasajeros que llegaban a Temuco luego de un extenso viaje en ferrocarril provenientes de diversos puntos del país.

Junto con lo anterior, el Barrio Estación constituye una muestra de las transformaciones urbanas que ha experimentado Temuco durante las últimas décadas. Al caminar por el Barrio Estación de Temuco se puede apreciar identidad intercultural y huellas de una ciudad mediana que a ratos deja ver aspectos rurales en su conformación. Los viajeros están en constante movimiento, los habitantes viajan en ferrocarril y construyen sus vidas cotidianas en múltiples espacios y lugares, para tal efecto el ferrocarril rompe las limitaciones y barreras entre las ciudades.

Dentro de los *habitués* del barrio estación figuran los vendedores de cochayuyo; *peñis* y *lagmienes*¹¹⁴ que viajan del campo a vender sus productos a la feria; familias, estudiantes, trabajadores; y población flotante que proviene de las comunas por donde transita el ferrocarril, todos ellos conforman un grupo de usuarios permanentes del ferrocarril. A medida que se avanza en dirección norte, las huellas del Barrio Estación dan vida a otras ciudades que incluyen nuevos elementos y formas, las cuales fueron retratadas en los capítulos III y IV.

Pensar La Araucanía sin el ferrocarril es complejo ya que forma parte de un todo. Como se presentó al inicio de la investigación, gran cantidad de las comunas que actualmente conforman la Región nacieron a medida que los ramales del ferrocarril abrían paso. La historia ferroviaria es la historia del país, y como tal, cada región del país expone la influencia para/con las máquinas que dejan de ser máquinas y se transforman en elementos constitutivos de la movilidad.

En el transcurso de la investigación, se constató que gran cantidad de los participantes tiene una historia personal y familiar vinculada a la tradición ferroviaria, por ende, la cercanía que tienen con las máquinas está incorporada permanentemente en sus discursos. El impacto del ferrocarril en las transformaciones de las familias de La Araucanía responde a diversos periodos, a saber: el auge (fines del siglo XIX-década de los ochenta), el estancamiento (década de los noventa), la agonía (fines de los noventa principios de los dos mil) y la incipiente reincorporación (actualidad), todos estos periodos fueron experimentados por aquellas familias vinculadas con la vida ferroviaria.

¹¹⁴ Hermanos y hermanas en mapudungun.

Sin ir muy lejos, la extinción de las tortilleras de Renaico¹¹⁵ es un ejemplo de lo tantos oficios que quedaron en el pasado cuando el ferrocarril dejó de transitar por algunas de las comunas de la Región. El paso del tiempo evidencia el deterioro de estructuras que en tiempos no muy lejanos dieron vida y trabajo a poblaciones enteras. Los pilares de cemento de P.U.A. que están a un costado del paradero del ferrocarril, son residuos de ello y reflejan el paso del tiempo.

Desde fines del siglo XIX a la fecha han pasado poco más de cien años, tiempo suficiente para preguntarse por la cantidad de familias ferroviarias de La Araucanía que vieron mutar sus pueblos y sus vidas cotidianas con el paso del ferrocarril. Quizás gran parte de las entretenimientos se originaban con la llegada y salida de los ferrocarriles de las estaciones, provocando miles de interacciones sociales, como especular respecto a quién subía y bajaba, qué noticias se traían, qué novedades se podían comentar, cómo volverá el que se fue a la capital. Esa historia no contada formalmente pero muy necesaria en torno a las posibilidades de interacciones no formales que entrega la vida ferroviaria, resulta primordial en la revitalización de la identidad, la historia y la vida cotidiana de la Región. Como residuo de lo anterior, el Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda de Temuco deja ver aquellas locomotoras a vapor y coches de pasajeros que transportaron a cientos de miles. Hoy sus puertas están abiertas para aquellos melancólicos de las máquinas y otros tantos curiosos e interesados en la temática.

No resulta menor que gran parte de las estructuras por donde circula el ferrocarril en los 65 kilómetros de viaje Temuco-Victoria sean las mismas que se construyeron en el siglo XIX. El puente Quino, como ejemplo de ello, es clave en la conexión. Si bien las máquinas no son las mismas, a orillas de la línea férrea se dejan ver otras en desuso, incluso algunas que han sido rescatadas por los propios habitantes, tal es el caso de los habitantes de P.U.A. que recuperaron y restauraron una antigua locomotora para actualmente exhibirla en las cercanías de la estación.

No obstante lo anterior, surge una nueva pregunta respecto a las ciudades de la Región por donde no circula el ferrocarril y las posibilidades de transporte público que tienen los

¹¹⁵ Ciudad ubicada en la Provincia de Malleco. Para profundizar en la historia de las tortilleras ver: Obreque, Patricia (2001). *Las tortilleras de Renaico*. Santiago: Pillán.

habitantes para desplazarse cotidianamente. Desde una perspectiva material la respuesta es sencilla: buses interurbanos, pero desde una perspectiva anclada en las experiencias de viaje la respuesta es sumamente compleja. Dentro de las barreras a las que se enfrentan cotidianamente los habitantes de la Región que no cuentan con el servicio ferroviario, se encuentra el costo de los pasajes¹¹⁶ y la experiencia de viaje en dispositivos que no presentan la misma comodidad y cercanía humana que el ferrocarril. Cabe recordar que los pasajeros del ferrocarril no sólo utilizan este medio para trasladarse producto de los horarios personales que no se ajustan siempre a los de la empresa ferroviaria (véase capítulo V), por ende, también utilizan los buses interurbanos para realizar los desplazamientos, en tal sentido, experimentan las mismas barreras de accesibilidad.

La precariedad experimentada en los tiempos de viaje se agudiza en medios de transporte públicos alternativos al ferrocarril. Si bien existen empresas de buses que ofrecen un servicio óptimo para los habitantes de Temuco, Victoria o Lautaro, los habitantes de pequeñas ciudades no acceden a estos servicios con las mismas facilidades, y como en la mayoría de los casos ascienden y descienden a mitad de camino, deben viajar de pie, aglomerados y esperar a que el bus se detenga para llevarlos (muchas veces no lo hace), lo cual afecta su respectiva capacidad física y emocional.

Vivir en pequeñas localidades y/o comunas y no contar con medios de transporte privado se torna un relevante eje para pensar las barreras de accesibilidad. El ferrocarril entrega espacios de interconexión entre siete medianas y pequeñas ciudades, sin duda el rol social que cumple es relevante, pero los horarios de funcionamiento tan acotados acortan las posibilidades de uso para los pasajeros. En tal sentido, una opción es avanzar en la generación de nuevos horarios para el ferrocarril de pasajeros, si en la actualidad funcionan seis recorridos diarios, aumentar en dos o más viajes resultaría sumamente relevante.

¹¹⁶ Recordar que el pasaje en ferrocarril es subsidiado por el Estado.

Accesibilidad en La Araucanía

Dentro de las principales problemáticas sociales detectadas al momento de analizar los espacios de vida de los usuarios del ferrocarril, las barreras de accesibilidad a diversos lugares de frecuentación cotidiana representan una temática constante entre los viajeros. Construir la vida cotidiana en diversos lugares, genera una movilidad anclada en un circuito de desplazamientos con niveles de espesura o densidad que refieren diversas combinaciones de medios de transporte, lo cual genera difícil acceso a la Región desde el lugar de residencia, precariedad representada en los tipos de viaje y destinación de recursos económicos a viajar.

Salir de casa para enfrentar una nueva jornada representa una problemática transversal para los sujetos de estudio. Los habitantes de Quillén, Pillanlelbún Perquenco y P.U.A que no cuentan con medios de transporte privado deben desarrollar diversas estrategias para resolver las barreras de acceso a sus lugares de frecuentación cotidiana. Las opciones, reducidas y complejas, se enfocan en la disponibilidad de servicios que ofrece el ferrocarril o bien, salir de las ciudades, lo cual involucra caminar hacia a la carretera para tomar un bus o micro.

El ferrocarril, como único medio de transporte público que transita por el centro de las ciudades pequeñas, permite un acceso expedito y de mayor comodidad, reduciendo el grado de incertidumbre que pudiese llegar a experimentar los habitantes. Caminar hacia la carretera, en cambio, tiene por finalidad aguardar algún microbús en los paraderos dispuestos. Esta segunda opción, ya internalizada por los usuarios de las ciudades pequeñas, refleja el alto nivel de desconexión y las escasas opciones de medios de transporte que tienen los habitantes de las cuatro pequeñas comunas respecto al resto de la Región. Junto con ello, para mujeres, ancianos y niños, como grupo humano con movilidad vulnerable y reducida, el panorama se torna aún más complejo debido a que el desplazamiento pedestre hacia la carretera no representa, por motivos fisiológicos y culturales, la misma experiencia que para un hombre de edad mediana, por lo cual, el nivel de densidad de las barreras de accesibilidad se vuelve mayor para el grupo humano con movیلidades vulnerables.

Respecto a los usuarios del ferrocarril que residen en Lautaro, Victoria y Temuco, las barreras de accesibilidad tienden a visualizarse con menor densidad producto de una mayor oferta de servicios de transporte, no obstante, las experiencias de viaje reflejan barreras de

accesibilidad que comienzan a identificarse a medida que se exploran los tipos de viaje. En tal sentido, la cantidad de horas, las combinaciones de medios de transporte, las inseguridades respecto al espacio público por donde se transita y la calidad de servicio de transporte, por nombrar algunos factores, dan cuenta de movilidades altamente precarias y que partir de variables sociodemográficas, género y clase social puede generar la aparición de movilidades reducidas.

Los espacios de vida de los usuarios del ferrocarril se desarrollan en diversos lugares producto de las actividades cotidianas que despliegan y que involucran viajes para conectar personas y actividades. En la concatenación de un lugar y otro asoma el ferrocarril como dispositivo móvil que permite el acceso, no obstante, las posibilidades de transporte y comunicación son acotadas y desiguales a partir del lugar de residencia de los sujetos. Los entornos próximos de los sujetos de estudio reflejan diversos niveles de accesibilidad y conexión.

Mientras algunos cuentan con un espacio organizado respecto a rutas, medios de transporte y oferta de servicios desde las cuales pueden planear las estrategias de movilidad, otros carecen de elementos que permitan una participación con mayor eficacia debido a que no existen en su entorno próximo actividades asociadas a la salud, el trabajo, el ocio y la educación.

Las capacidades y oportunidades de los usuarios del ferrocarril obligan la realización de desplazamientos cotidianos, provocando movilidades dinámicas que tienen por objetivo promover la participación social de los sujetos y la inserción en diversas actividades productivas. Para los usuarios del ferrocarril las barreras físicas, temporales y económicas representan los principales obstáculos que deben sortear cotidianamente al salir de sus casas.

La movilidad en las relaciones de género

Dentro de las diversas experiencias de movilidad, los motivos vinculados a las tareas reproductivas encuentran directa relación con factores de género. Como se planteó en los capítulos anteriores, y principalmente en el capítulo VI, las divisiones provocadas entre espacios, clases sociales, trabajos y sexos generan dicotomías respecto a la forma de percibir y vivir la ciudad. De esta manera, las mujeres a lo largo de la historia se han enfrentado a marcadas distinciones en lo que respecta a la consecución de actividades en la vida cotidiana.

En La Araucanía, como en muchas otras regiones del mundo, el panorama para las mujeres que cumplen una doble jornada y experimentan de distinta forma lo privado y lo público se torna complejo. Para las usuarias del ferrocarril, el cuidado que experimentan en su tránsito es altamente diferenciado respecto al que practican los hombres. La existencia de sitios que representan preocupación, como el camino que une Pillanlelbún con la carretera; las estaciones semivacías al anochecer; la luminaria pública en mal estado; y la posición de los cuerpos que tocan o rozan los suyos en los viajes, simbolizan aspectos culturales e históricos que son reproducidos y en algunas ocasiones naturalizados perjudicialmente hacia las mujeres como sujetos supuestamente vulnerables. El ferrocarril, aunque ofrece comodidad y confort a sus usuarios en los tramos de viaje, es un medio más dentro de una amplia cadena. Caminatas, combinación con otros medios de transporte y horarios de uso, representan otros lugares dentro de la movilidad cotidiana que promueven diferencias de género.

Las oposiciones entre lo urbano y lo rural quedan de manifiesto respecto a las labores masculinas y femeninas. Los hombres se apropian de los espacios productivos tanto en el campo como en la ciudad, mientras las mujeres se mueven de una manera diferenciada dependiendo del lugar de procedencia, el nivel de relación con la labor doméstica y su inserción en espacios productivos.

La ruralidad, con una vida cotidiana con alto grado de carencia en lo que respecta a espacios productivos asociados a la recreación y educación, involucra un estar en lo doméstico, y es ahí donde la mujer, por motivos históricos y culturales, ocupa un papel fundamental. Ambas tensiones quedan en evidencia para los habitantes y usuarios del ferrocarril de cada comuna.

Si bien existen excepciones a la regla, las concepciones de mundo occidental apuntarían a cómo impactan las dicotomías existentes para cada caso en el desarrollo social de las mujeres.

Otro eje que merece la pena retomar, está representado por las actividades asociadas al cuidado. Si bien en las páginas anteriores se dio cuenta de la importancia de las mujeres en las acciones vinculadas a compras, aseo, cuidado y trámites, el uso del ferrocarril para algunas mujeres de ciudades como Perquenco, Quillén, P.U.A. o Pillanlelbún, está supeditado a este tipo de actividades. Se considera que los horarios del ferrocarril podrían promover actividades que no necesariamente involucran una jornada laboral convencional¹¹⁷, en tal sentido, las mujeres que deben acudir a las municipalidades, farmacias o supermercados, aprovechan estos horarios para labores de cuidado y de la vida doméstica.

La movilidad cotidiana de las usuarias del ferrocarril, al representar en la mayoría de los casos la realización de similares actividades productivas que los hombres como estudio o trabajo, involucra más o nuevos desplazamientos asociados al cuidado, es decir, si los hombres viajan con dirección pendular casa-trabajo/trabajo-casa, las mujeres incorporan una nueva movilidad que involucraría actividades de carácter reproductivo en la misma jornada, como los son pasar al supermercado, viajar con los hijos los fines de semana, etc. Por consiguiente, la movilidad desde una perspectiva de género en algunas ocasiones involucra más desplazamientos en una jornada habitual, los cuales son realizados en la mayoría de los casos por las propias mujeres, pero a su vez estos desplazamientos están invisibilizados socialmente.

El conocimiento de la ciudad habitada, desde una perspectiva de lo público, se exagera en relación a la condición de clase. Las mujeres de estratos socioeconómicos precarios tienden a desarrollar mayores actividades en espacios domésticos a diferencia de las mujeres de estratos socioeconómicos altos que tienden a igualarse con los hombres respecto al uso de los espacios productivos, lo cual ha sido reafirmado por diversas investigaciones realizadas en Latinoamérica (Falú et al., 2002; Jirón, 2007; Cháves et al, 2017).

La presente investigación indagó en la movilidad de mujeres mayoritariamente provenientes de estratos socioeconómicos medios/precarios, observando que la existencia de movilidades

¹¹⁷ Como el segundo y tercer servicio ferroviario (al medio día).

productivas incluía el cuidado y las actividades reproductivas. A medida que se profundizaba en cómo experimentaban la ciudad, las mujeres recalcan la existencia de actividades domésticas al llegar a sus respectivas casas por las tardes, en tal sentido, se comprobó una progresiva anulación del trabajo doméstico de los hombres en sus relatos. Eran ellas las que principalmente limpiaban, ordenaban, cocinaban y jugaban con sus hijos. Si bien existieron algunas excepciones, eran las mujeres madres, trabajadoras y dueñas de casa, las que sostenían la reproducción del hogar.

Género y movilidad permiten observar las movilidades que no están enunciadas y descritas de forma explícita en la cotidianidad, aquellos desplazamientos que al no ser valorados socialmente, de algún modo, dejan de ser pensados y problematizados. Como se presentó en las páginas anteriores, la mujer vuelve a estar a las sombras de las prácticas sociales, no obstante, la movilidad reducida responde a diversos factores vastamente estudiados por enfoques feministas como la doble jornada, la división sexual del trabajo y la cultura dominante que naturaliza y asigna roles dependiendo del sexo de las personas.

Entre las usuarias del ferrocarril el panorama no es distinto de otras realidades donde las mujeres desarrollan actividades productivas y reproductivas en su jornada habitual, lo cual supone pensar las diversas movilidades desde un soporte cultural que niega y obstaculiza el desarrollo y la emancipación de algunos sujetos. Mientras socialmente las actividades reproductivas no sean valoradas y continúen siendo naturalizadas como propias y exclusivas de las mujeres, existirá una profunda división en torno a las experiencias de movilidad y en la distribución de las actividades cotidianas.

Cerrando una investigación: un enfoque para pensar la movilidad desde la sociología

Estudiar la movilidad en contextos que no necesariamente son metropolitanos, resultó una actividad investigativa de alta connotación, un desafío investigativo debido a que no hay mayores referencias al respecto y un compromiso personal por investigar temáticas que involucran lugares relegados de las políticas sociales en Chile.

Las prácticas de movilidad en ciudades medianas y pequeñas obligan a que las ciencias sociales consideren en sus análisis el modo de vida de aquellos sujetos que históricamente han quedado postergados de los grandes estudios.

El vacío a nivel de objeto de estudio respecto a los territorios no metropolitanos, impacta en diversos ámbitos sociales. El diseño de políticas públicas de transporte, la planificación de las ciudades y los modos de vida de habitantes de ciudades no metropolitanas, requiere de un tratamiento específico al momento de pensar las prácticas de movilidad y los espacios de vida de los sujetos. Los resultados presentados en los capítulos anteriores permiten desprender problemáticas particulares a partir de la utilización de un medio de transporte específico que, a su vez, da cuenta de las rutinas y modos de vivir la cotidianidad de los habitantes de La Araucanía. Aunque el ferrocarril se vuelve un medio de transporte dentro de los diversos medios que son utilizados por los participantes de la investigación (microbuses, taxis, caminatas buses interurbanos, etc.), constituye un eje vertebrador de los itinerarios cotidianos involucrados con los espacios de vida de sus usuarios.

La vida cotidiana pensada y practicada en lógica interurbana, incorpora elementos asociados al viaje, donde la movilidad, los medios de transporte y las prácticas de desplazamiento son incorporados de manera fundamental para acceder a los espacios de frecuentación cotidiana. En la presente investigación, el ferrocarril permitió explorar en una diversidad de dimensiones que involucraron a sus usuarios. En términos específicos, la accesibilidad y el género, como dimensiones de análisis tratadas en el transcurso de la investigación, resultaron sumamente reveladoras de carencias y desigualdades sociales; el viaje, como una actividad rutinaria, se tornó revelador de diversas experiencias de vida; y la organización de los tiempos, como método para distribuir las diversas actividades, fue altamente significativo en la construcción del espacio. Asimismo, cada uno de los participantes de la investigación

percibía el ferrocarril como un medio de transporte fundamental en lo que respecta al desarrollo de sus vidas cotidianas, no obstante, el viaje se apreciaba como una práctica intermedia (no menos importante) entre un espacio y otro.

Estudiar los fenómenos sociales que se desarrollan en espacios híbridos, donde lo urbano y lo rural pareciesen no tener claras barreras, exige enfoques interdisciplinarios. En tal sentido, y desde una óptica epistemológica, se vuelve al comienzo de la formación científica. De los primeros ensayos de Auguste Comte y las elaboraciones teóricas de Marx, Durkheim y Weber, a los días actuales, varios de sus postulados pareciesen responder a otra tipología de sociedad, no obstante, una gran cantidad permanecen sumamente vigentes. Weber y Marx se han transformado en modelos de referencia para el grueso analítico de las actuales producciones sociológicas que tienen por objeto de estudio la ciudad y sus amplias dinámicas sociales.

Dar cuenta de una realidad social anclada en la movilidad, como práctica en continuo movimiento, permite considerar diversas realidades. Por un lado, los sujetos, constituidos de variadas movilidades que les permiten realizar labores cotidianas, abren campos de análisis únicos. Adentrarse en la vida cotidiana conllevará a pensar diversas realidades, lenguajes y conciencias, es ahí donde la sociología del conocimiento entrega esquemas y formas de comprensión subjetivas.

El viaje es una acción que puede durar minutos u horas, no obstante, los factores externos (medio de transporte, congestión vehicular, distancias, averías en el ferrocarril, etc.) e internos (disposición, estado anímico, actividades durante, etc.) refieren esquemas de movilidades cotidianas, más aún, cuando las actividades pre y pos viaje influyen a manera de eslabones en la experiencias contraídas en la ciudad, por lo cual, objetivar la realidad cotidiana es un proceso que involucra la subjetividad.

Por otro lado, el innegable camino por donde debe transitar una problemática social para encontrar posibles soluciones que contribuyan a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, pasa por la gestión y concreción de políticas públicas ligadas al transporte y el urbanismo. La movilidad cotidiana, desde un enfoque cualitativo reflejado a través de la presente investigación, permite ahondar en las experiencias y motivaciones respecto a la ciudad

habitada, comprendiendo que más allá de las cifras existen subjetividades que afloran en torno a las posibilidades de participación, barreras de accesibilidad, desigualdades de género, etc.

La movilidad cotidiana se torna un indicador sustancial del modo de vida que se desarrolla en la sociedad actual, por consiguiente, pensar en políticas públicas asociadas a las formas de configurar el espacio público urbano conlleva a plantear el tema de manera transversal y no sólo como un aspecto constitutivo de las metrópolis. Las ciudades medianas y pequeñas de La Araucanía, al estar enmarcadas en una Región compuesta por una red jerarquizada de localidades, permite que la vida cotidiana de las personas transite en diversos lugares, generando espacios de vida dinámicos y diversos.

Las particularidades del territorio en La Araucanía incluyen necesidades que se desprenden de lo netamente rural, lo cual está generalmente relegado de la discusión política nacional. En tal sentido, la incorporación de medios de transporte público y habilitación de rutas, si bien es fundamental para permitir el acceso, es sólo una parte del estado de las cosas que se complementa con prácticas sociales y estrategias de movilidad de los sujetos que experimentan la vida cotidiana, los viajes y las ciudades, priorizando así aspectos cualitativos por sobre enfoques numéricos al momento de analizar la realidad.

En un contexto social como La Araucanía, con elevados niveles de pobreza y desigualdad social, las pautas de movilidad se tornan reflejo del tipo de sociedad actual, por lo cual, pensar políticas públicas, modelos de intervención y pautas de planificación urbana sin considerar mayormente criterios de movilidad a una escala subjetiva, implica un considerable estancamiento respecto al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la Región.

La movilidad, al ser una actividad realizada por todos, requiere mecanismos para todos y todas, y en ello los medios de transporte, la accesibilidad, las diferencias de género y los lugares frecuentados, influyen directamente en la producción y organización de los espacios de vida, por ende, en cómo se experimenta la cotidianidad.

BIBLIOGRAFÍA

Achutti, Luiz (1997). *Fotoetnografía: un estudio de antropología visual sobre cotidiano, lixo e trabalho*. Porto Alegre: Palmarinca.

Aguilar, Yessica; Valdés, José; Gonzáles, Norma (2013). “Los roles de género de los hombres y las mujeres en el México contemporáneo”. *Enseñanza e Investigación en Psicología*, 18 (2): 207-224.

Agusti, Andreina (2005). “Mapas mentales y ciudad.” *Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, 15 (42): 104-113.

Álvarez, Luis; Silva, Lisandro y Soto, Marcela (2009). “Dimensión espacial de la movilidad cotidiana universitaria: El caso del Gran Valparaíso”. *Invi*, 65: 19-77.

Alliende, María (2001). “La construcción de los ferrocarriles en Chile. 1850-1913”. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 5: 43-161.

Arce, Claudia y Soldano, Daniela (2010). “Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica”. En A. Rofman (comp.), *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*. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.

Ares, Sofía (2010). “Espacio de vida y movilidad territorial habitual en Chapadmalal, Buenos Aires, Argentina”. *Cuadernos de Geografía*, 19: 27-40.

Augé, Marc (1998). *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Barcelona: Gedisa.

Augé, Marc (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona: Gedisa.

Avellaneda, Pau y Lazo, Alejandra (2011). “Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericana. Los casos de Lima y Santiago de Chile” *Revista Transporte y Territorio*, 4.

Avellaneda, Pau (2008). “Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima”. *Anales de Geografía*, 28 (2): 9-35.

Barrientos, Javier (2008). “El ferrocarril y la responsabilidad civil en Chile. Indemnización de los daños causados por incendios (1857-1902)”. *Cuadernos de Análisis Jurídicos. Colección Derecho Privado*, 5: 55-69.

Batthyány, Karina (2010). “Trabajo no remunerado y división sexual del trabajo. Cambios y permanencias en las familias”. En: Ortiz, Claudio (ed.) *El Uruguay desde la sociología*. Montevideo, Universidad de la República. 134-145.

Bengoa, José (1996). *Historia del pueblo mapuche. Siglo XIX y XX*. Santiago: Sur.

Bergesio, Liliana (2006). “Mujeres visiblemente invisibilizadas. La antropología y los estudios de la división sexual del trabajo”. *Temas de Mujeres*, 2 (2).

Bissell, David (2010). “Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport”. *Environment and Planning*, 28: 270-289.

Blanco, Cristina y Salamanca, Ana (2007). “El muestreo en la investigación cualitativa”. *Nure Investigación*, 27.

Blanco, Jorge; Bosoer, Luciana y Apaloaza, Ricardo (2014). “Movilidad, apropiación y uso del territorio: Una aproximación a partir del caso de Buenos Aires”. *Scripta Nova*, 23 (493).

Borja, Jordi (2014). “Ciudad, urbanismo y clases sociales en perspectiva”. *Papeles*, 126: 111-127.

Cano, Gabriel; Ruiz, Francisca y Ventura, Jesús (2010). “Movilidad cotidiana por motivos laborales en Andalucía. Estudio de caso: El subbético cordobés”. XII Congreso de la población española, Universidad de Barcelona.

Caiafa, Janice (2006). "Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro". *Contemporanea*, 4,2: 45-64.

Castells, Manuel (1974). *La cuestión urbana*. México D.F.: Siglo Veintiuno.

Cass, Noel, Shove, Elizabeth & Urry, Jhon. (2005). "Social exclusion, mobility and Access". *The Sociological Review*, 53(3): 539-555.

Cebollada, Ángel (2006). "Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 48: 105-121.

Chaves, Mariana; Segura, Ramiro; Speroni, Mariana y Cingolani, Josefina (2017). "Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina)". *Transporte y Territorio*. Nº 16: 40-66.

Comisión Económica Para América Latina (2000) "La privatización ferroviaria en América Latina y el Caribe en análisis". Boletín FAL. 164.

Cortés, Susana (2011). "Al infinito y más allá. Espacialidad y movilidad en la vida cotidiana de niñas y niños". Universidad de Chile. [Tesis de Magíster].

Cresswell, Tim & Merriman, Peter (2011) (eds.). *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*. London: Ashgate.

De Certeau, Michel (2000). *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. México D.F.: Universidad Iberoamericana.

Delgado, Manuel (2007). *Sociedades Movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.

Del Re, Alisa (1997). "Reproducción social y reproducción biológica en la Italia del fin de milenio". *Papers Revista de Sociología*. 53: 25-36

Demoraes, Florent.; Contreras, Yasna y Piron, Marie (2016). “Localización residencial, posición socioeconómica, ciclo de vida y espacios de movilidad cotidiana en Santiago de Chile”. *Transporte y Territorio*, 15, 274-301.

Díaz, María Ángeles (1989). “Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso”. *Document's de Análisi Geográfica*. 14: 219-239. 1989.

Di Virgilio, Mercedes y Perelman, Mariano (2014) *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*. Clacso: Buenos Aires.

Donoso, Sebastián, Óscar Arias, Macarena Weason y Claudio Frites (2012). “La oferta de educación superior de pregrado en Chile desde la perspectiva territorial: Inequidades y asimetrías en el mercado”. *Calidad en la Educación*, 37: 99-127.

Donoso, Sebastián y Arias, Oscar (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.

Errazuriz, Tomás (2012). “Para una historia del viaje metropolitano”. *Bifurcaciones*, 11.

Fagnani, Jeanne (1977). “Activités féminines et transports urbains”. *Annales de Géographie*. 86: 542-561.

Falú, Ana; Rainiero, Liliana y Morey, Patricia. (eds.) (2002). *Ciudad y vida cotidiana. Asimetrías en el uso del tiempo y del espacio*. Córdoba: Argentina.

Farnsworth-Alvear, Ann (2011). “El misterioso caso de los hombres desaparecidos: género y clase en el Medellín de comienzos de la era industrial”. *Historia y Sociedad*, 3:141-167.

Ferré, Mireia y Serra, Isabel (2006). “El lugar del género en la geografía rural”. *Asociación de Geógrafos Españoles*, 41, 99-112.

FESUB “Memoria Anual Ferrocarriles del Sur” (2015) Fesub Concepción S.A.

Figuroa, Cristhian y Waintrub, Natan (2015). “Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público”. *Gestão Urbana*, 7(1): 48-61.

Figuroa, Angélica. (2012). *Análisis y conclusiones. Resultados preliminares CENSO 2012*. Santiago de Chile: Gerencia de estudios coordinación territorial.

French, William (2000). “Masculinidades y la clase obrera en el distrito de Hidalgo, Chihuahua”. *Nueva Antropología*, 57(17): 33-41. Frené, Cristian y Núñez, Mariela (2010). “Hacia un nuevo modelo forestal en Chile”. *Bosque Nativo* (47): 25-35.

Fréne, Cristian y Ávila, Mariela (2010). “Hacia un nuevo modelo forestal en Chile”. *Bosque Nativo*, 47: 25 – 35.

Gillian, Rose (2012). “Visual methodologies. An introduction to researching with visual materials. Los Angeles/London/New Delhi/Singapore/Washington DC” SAGE.

Guajardo, Guillermo (2007). *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles/Universidad Nacional Autónoma de México

Guber, Roxana (2001). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.

Gutiérrez, Andrea y Minuto, Diego (2007). “Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable”. *XIV CLATPU, Transporte y Exclusión Social*, No. 366. Río de Janeiro.

Gutiérrez, Andrea (2009). “La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires”. *Encuentro de Geógrafos de América Latina*.

Gutiérrez, Andrea (2012). “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora*. 2. 61-74.

Gutiérrez, Daniela (2008). “Geografía, transporte y movilidad”. *Espacios*. 100-107.

Gutiérrez, Raquel (2015). “Mujeres, reproducción social y luchas por lo común. Ecos de la visita de Silvia Federici a México en otoño del 2013”. *Bajo el Volcán*. 15. 22.

Hanson, Susan (2010). “Gender and mobility: new approaches for informing sustainability”. *Gender, Place & Culture*, 17(1): 5-23.

- Heidegger, Martin (2005). *Ser y tiempo*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Hernández, Diego (2012). “Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad”. *Eure*. 38.15: 117-135.
- Hernández, Roberto; Fernández, Carlos y Baptista, Lucio (2006). *Metodología de la Investigación*. México, D.F., Mc Graw Hill.
- Huiliñir, Viviana (2015). “Los senderos pehuenches en Alto Biobío (Chile): articulación espacial, movilidad y territorialidad”. *Revista de geografía Norte Grande*, (62), 47-66.
- Ingold, Tim & Vergunst, Jo Lee (2008). *Ways of walking: ethnography and practice on foot*. Burlington: Ashgate.
- Instituto Nacional de Estadísticas (2009). “Demográficas y vitales”. Disponible en <http://www.ine.cl/estadisticas/demograficas-y-vitales>
- Iturra, Luis y Jirón, Paola (2016). “Siguiendo trayectorias, dibujando trayectos. Construcción de diagramas desde la experiencia de los habitantes”. *AUS*, 19,4-9.
- Iturra, Luis (2014). “¿Dónde termina mi casa? Mirando el hábitat residencial desde la noción de experiencia.”. *Invi*, 29, 221-248.
- Jelin, Elizabeth (1984). *Familia y Unidad doméstica: mundo público y vida privada*. Buenos Aires: Cedes.
- Jelin, Elizabeth (2000). *Pan y afectos. La transformación de las familias*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Jensen, Hanne (2012). “Emotions on the move: Mobile emotions among train commuters in the South East of Denmark” *I: Emotion, Space and Society*. 5 (3): 201-206.
- Jensen, Ole (2009). “Flows of Meaning, Cultures of Movements. Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice”. *Mobilities*, 4: 139-158.
- Jirón, Paola (2007). “Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile”. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 12 (29): 173-197.

Jirón, Paola; Lange, Carlos y Bertrand, María (2010). “Exclusión y Desigualdad espacial. Retrato desde la movilidad cotidiana. *Invi*, 68: 15-57.

Jirón, Paola (2012). “Transformándome en la sombra”. *Bifurcaciones*, 10.

Jirón, Paola; Mansilla, Pablo (2013). “Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile”. *Revista de Geografía Norte Grande* 56: 53-74.

Jirón, Paola (2015). “La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial”. *La ciudad que queremos*. Santiago: Biblioteca del Congreso Nacional.

Jirón, Paola & Imilan, Walter (2016). “Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva” *Alteridades*, 26 (52), 51-64.

Jouffe, Yves y Campos, Fernando. (2009). “Movilidad para la emancipación o para el arraigo: interacción de las escalas en París y Santiago de Chile”. *Urbano*, 19: 7-16.

Jouffe, Yves (2011). “Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase?” *Transporte y Territorio*, 4: 84-117.

Jouffe, Yves y Lazo, Alejandra (2014). “Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile”. *Eure*, 36 (108): 29-47.

Kauffman, Vincent (2006). “Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains”. En Bonnet, Michel. *La ville aux limites de la mobilité*. PUF, coll° Sciences Sociales et Sociétés, Paris 223-233.

Kaztman, Rubén (2001). “Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos”. *Revista de la Cepal*, 75: 171-189.

Lash, Scott & Urry, Jhon (1998). *Economía de signos y espacios. Sobre el capitalismo de la posorganización*. Buenos Aires: Amorrotu.

Lazo, Alejandra y Contreras, Yasna (2009). “Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile”. En: 12º Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo.

Lazo, Alejandra y Calderón Rodrigo (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.

Lazo, Alejandra (2017). “Etnografía de la movilidad archipelágica: Experiencias, materialidades y afectos en las islas de Quinchao, Chiloé, Chile”. IX Congreso chileno de Antropología. Santiago - Chiloé. 6-13 enero.

Le Breton, Eric (2006). “Homo mobilis”. En Bonnet, M. (eds.) *La villeaux limites de la mobilité*. 23-31.

Lefebvre, Henri (1970). *La revolución urbana*, Alianza: Madrid.

Lefebvre, Henri (1976). *Espacio y política*. Barcelona: Península.

Lefebvre, Henri (1991). *Critique of everyday life*. London: Verso.

Lefebvre, Henri (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.

Lynch, Kevin (1960). *The image of the city*. Cambridge: M.I.T.

Lindón, Alicia (1997). “El trabajo y la vida cotidiana. Un enfoque desde los espacios de vida”. *Economía y Sociedad*, 1: 177-197.

Lindón, Alicia (2002) “Trabajo, espacios de vida y cotidianidad. La periferia oriental de la ciudad de México”. *Scripta Nova*, 119 856).

Lynch, Kevin (1984). *La imagen de la ciudad*. México: Gustavo Gili.

Marín, Santiago (1901). *Estudios de los ferrocarriles chilenos*. Santiago de Chile: Anales de la Universidad.

Martin, Brenda (2002). *Privatización ferroviaria mediante concesiones. Orígenes y consecuencias de la experiencia en América Latina*. Disponible en <http://www.publicworld.org/files/larailspanish.pdf>

Mazzei, Claudia. (2013). “Producción y Reproducción: la mujer y la división socio-sexual del trabajo” *Rumbos TS*. 8: 128-142.

McBride, Theresa. (1984) “El largo camino a casa: el trabajo de la mujer y la industrialización”. En Nash, Mary. (ed.) *Presencia y protagonismo: aspectos de la historia de la mujer*. Barcelona: Serval.

Ministerio de Desarrollo Social (2015). “Nueva metodología de medición de la pobreza por ingresos y multidimensional”. Serie Documentos Metodológicos N° 28.

Ministerio de Desarrollo Social (2015). “Pobreza multidimensional: Anexo entorno y redes”. Serie Documentos Metodológicos N° 29.

Molina, Irene (ed.) (2006). *Rompiendo Barreras: Género y espacio en el campo y en la ciudad*. Santiago: El Tercer Actor.

Micheletti, Stefano y Letelier, Francisco (2015). “Aproximaciones para el estudio de las prácticas rurbanas en la ciudad en la ciudad intermedia chilena”. *Bifurcaciones*, 21.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile. “Estado de la planificación urbana en Chile”. Capítulo 10, Región de La Araucanía. Disponible en <http://www.observatoriourbano.cl/ipt/EstadoAvance>

Ministerio de Desarrollo Social (2015). “Encuesta de Caracterización Socioeconómica”. Disponible en <http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl>

Muñoz, Daniel (2013a). “Imaginario en movimiento. Análisis de tramas de sentido en el transporte público de Santiago de Chile”. Santiago de Chile: PUC. [Tesis de Magíster Pontificia Universidad Católica].

Muñoz, Daniel (2013b). “Experiencias de viaje en Transantiago. La construcción cotidiana de un imaginario urbano hostil”. *Bifurcaciones*, 13.

Obreque, Patricia (2001). *Las tortilleras de Renaico*. Santiago: Pillán

Ortiz-Guitart, Anna (2007). “Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano”. *Territorios*, 16:11-28.

Ortner, Sherry (2006). “¿Es la mujer con respecto al hombre lo que la naturaleza con respecto a la cultura?” *Revista de Antropología Iberoamericana*. 1(1): 12-21.

Páramo, Pablo y Burbano, Milena (2007). “La mujer en el espacio público a partir de su rol social”. *Revista Pre-til*, 13: 8-28.

Páramo, Pablo (2006). “La mujer en el espacio público a partir de su rol social”. *Monográfico*, 5.

Pérez, Ruth (2014). “Movilidad cotidiana y accesibilidad: Ser peatón en la Ciudad de México”. *Cahiers*, 1: 30-20.

Pinassi, Andrés (2015) “Espacio vivido: análisis del concepto y vínculo con la geografía del turismo”. *Geographos*, 6 (78): 135-150.

Pinto, Jorge. (2012). “El conflicto Estado: Pueblo Mapuche, 1900-1960”. *Universum*, 27(1): 167-189.

Pradilla, Emilio y Márquez, Lisett (2007). “Ciudad de México: el automóvil contra el transporte colectivo”. *Investigación y Diseño*, 4.

Poll, Ana (2006). “Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana”. *Treballs*, 62: 326-343.

Pujadas, Joan (2012). “Itinerarios metropolitanos: Policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa”. *Biblio 3W*, 17 (968).

Ramírez, Patricia (2015). “Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México”. *Revista Mexicana de Sociología*, 77 (1): 7-36.

Ravelo, Patricia (2001). “La clase y el género, ¿Dos conceptos irreconciliables a finales del milenio?” [En línea] *Nueva Antropología*, 18 (59): 145-160.

Riquelme, Hernán (2014). “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.

Rizzo, Nadia (2012). "Un análisis sobre la reproducción social como proceso significativo y como proceso desigual". *Sociológica*, 27 (77): 281-297.

Rodríguez, Juana y García, Juan (2012). "Diversidad de género en la movilidad cotidiana en la comunidad de Madrid". *Boletín Asociación de geógrafos españoles*, 58, 105-131.

Rodríguez, Jorge (2008). "Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina". *Eure*, 103: 49-71.

Rofman, Adriana (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.

Román, Marta (1995). "La reconstrucción del espacio cotidiano". *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 42: 75-81.

Sabaté, Ana (1984). "La mujer en la investigación geográfica". *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 4: 273-282.

Sabaté, Ana; Rodríguez, Juana; Díaz, María Ángeles (1995). *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una Geografía del género*. Madrid: Síntesis.

Sabatini, Francisco y Brain, Isabel. (2008.) "La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves". *Eure*, 23 (103): 5-26.

Sabatini, Francisco, G. Cáceres y J. Cerda (2001). "Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción". *Eure*, 27, 82.

Salazar, Gonzalo; Fonck, Martin e Irrázaval, Felipe (2017). "Paisajes en movimiento: sentidos de lugar y prácticas interculturales en ciudades de la Región de La Araucanía (Chile)". *Chungará*, 1-14.

Salcedo, Rodrigo (2002). "El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno". *Eure*, 28(84): 5-19.

Sharp, Richard (1993). *Resultados de la privatización de ferrocarriles en América Latina*. Banco Mundial. Disponible en <http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/3362911227561426235/5611053-1229359963828/TP->

Scheiner, Joachim (2014). “Gendered key events in the life course: effects on changes in travel mode choice over time”. 37, 47-60.

Scott, Joan (1993). “La Mujer trabajadora en el siglo XIX”, En Duby, Georges; Perrot, Michelle (eds). *Historia de las mujeres*, Taurus, Madrid.

Scott, Joan (1986). “Gender: A Useful Category of Historical Analysis”. *American Historical*, 91 (5): 1053-1075.

Segura, Ramiro (2006). “Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico”. *Cuadernos del IDES*, 9: 3-23.

Segura, Ramiro (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.

Segura, Ramiro (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.

Segura, Ramiro (2015). *Vivir afuera. Antropología de la experiencia urbana*. UNSAM: Buenos Aires.

Sennet, Richard (1997). *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial

Sheller, Mimi & Urry, Jhon. (2006). “The new mobilities paradigm”. *Environment & Planning*, 38: 207-226.

Simmel, George. (2005). “La metrópolis y la vida mental”. *Bifurcaciones*.

Sobrino, Jaime (2002). "Desindustrialización y movilidad cotidiana en la Ciudad de México". En X Reunión Nacional de Investigación Demográfica en México. Escenarios Demográficos y Política de Población en el siglo XXI, Sociedad Mexicana de Demografía.

Soja, Edward (1996). *The third space: journeys to L.A. and other real-and-imagined places*. Oxford: Blackwell.

Soto, Paula (2009). "Lo público y lo privado en la ciudad". *Casa del Tiempo*, 17: 4-58.

Soto, Paula (2011). "La ciudad pensada, la ciudad vivida y la ciudad imaginada. Reflexiones teóricas y empíricas". *La ventana*, 4 (34): 7-38.

Soto, Paula (2014). "Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad". *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 19 (42): 199-214.

Susino, Joaquín (2010). "Propuesta de delimitación de las áreas metropolitanas andaluzas como espacios de vida". X Coloquio de geografía urbana, Bilbao. 533-543.

Susino, Joaquín y Martínez, Juana (2010). "Movilidad cotidiana por trabajo en el análisis de la estructura territorial: Andalucía y centro de México". *Papeles de Población*, 16 (66): 137-176.

Tapia, Marcela (2015). "Frontera, movilidad y circulación reciente de peruanos y bolivianos en el Norte de Chile". *Estudios atacameños* (50): 195-213.

Thaddeus, Seeren & Maine, Deborah (1994). "Too far to walk: maternal mortality in context". En: *Soc Sci Med*, No. 38 (8). Oxford: Elsevier.

Teillier, Jorge (1964). *Los trenes de la noche y otros poemas*. Santiago de Chile: Ediciones Mapocho.

Topalov, Christian (1979). *La Urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis*. México: Edicol.

Univerciudad (2014). "Sobre Temuco Univerciudad Cultura y CNCA». Disponible en <http://bit.ly/2tXJ43Q>

Urry, John (2007). *Mobilities*. Oxford: Polity Press.

Urry, John (2002). "Mobility and proximity". *Sociology*, 36, 255-274.

Vaccaro, Montserrat (2011). "Análisis de la accesibilidad desde la perspectiva de la movilidad: hacia el entendimiento de la desigualdad socio territorial en casos de estudio de las comunas de Conchalí y Huechuraba". Universidad de Chile [Tesis de pregrado].

Vargas, Ileana (2012). "La entrevista en la investigación cualitativa: nuevas tendencias y retos". *Calidad de Educación Superior*, 3 (1): 119-139.

Verniory, Gustave (2005). *Diez años en la Araucanía 1889-1899*. Santiago: Pehuén.

Wacquant, Loic (2006). *Entre las cuerdas. Cuadernos de un aprendiz a boxeador*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.

Wacquant, Loic (2001). *Parias Urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*. Buenos Aires: Manantial.

Wurth, Melanie (2014). "Cartografías de la ciudad. Representación y estilización lingüística en mapas mentales de Buenos Aires". *Boletín de Filología*. 49 (2) 311-349.

Zambra, Antonia; Álvarez, Ricardo; Ther, Francisco; Núñez, David y Navarro, Magdalena. (2016). "Mapeando el conocimiento local: Experiencias de cartografía participativa en el sur de Chile". *AUS*, 20: 20-27.

Zunino, Dhan (2016). "Sea amable, ceda el asiento. Un análisis histórico cultural del comportamiento de los pasajeros en el transporte público de Buenos Aires a principios del siglo XX". *Cuaderno Urbano*, 20 (20): 5-25.

ANEXO

Sujetos entrevistados

Lugar de residencia	Ocupación	Edad	Hijos	Estado civil	Sexo
Lautaro	Trabajador	33 años	0	Soltera	Mujer
Victoria	Estudiante	19 años	0	Soltero	Hombre
Quillén	Trabajador	31 años	0	Soltero	Hombre
Temuco	Indefinida	24 años	1	Soltera	Mujer
Pillanlelbún	Trabajador	50 años	3	Casado	Mujer
Victoria	Trabajador	41 años	2	Casado	Hombre
Lautaro	Indefinida	49 años	2	Casado	Mujer
P.U.A.	Estudiante	17 años	No	Soltero	Hombre
Temuco	Trabajador	38 años	No registra información	Casado	Mujer
Perquenco	Estudiante	22 años	0	Soltero	Hombre
Temuco	Trabajador	25 años	0	Soltera	Mujer
Temuco	Trabajador	40 años	3	Casado	Hombre
P.U.A.	Trabajador	52 años	3	Casado	Mujer
Temuco	Estudiante	25 años	1	Soltera	Mujer
Temuco	Trabajador	28 años	2	Casado	Mujer
Lautaro	Jubilado	71 años	3	Casado	Hombre
Perquenco	Trabajador	31 años	No registra información	Casado	Mujer
Perquenco	Trabajador	50 años	4	Divorciado	Hombre
Temuco	Trabajador	37 años	2	No registra información	Hombre
Temuco	Trabajador	39 años	No registra información	Casado	Hombre
Lautaro	Estudiante	19 años	0	No registra información	Mujer
Victoria	Estudiante	19 años	0	Soltera	Mujer

Producción de datos

Entrevista en profundidad

Síntesis de pauta de preguntas

1. Lo primero, saber edad, nombre y dónde vives.
 2. Dónde trabajas, estudias (quehaceres).
 3. ¿En qué consiste tu trabajo/estudios, etc.?
 4. ¿A qué hora termina tu jornada?
 5. Vives en y viajas en...
 6. ¿Por qué motivos?
 7. ¿Cómo llegaste a conocer el tren?
 8. ¿Qué te gusta hacer cuando viajas?
 9. ¿Siempre viajas sola/o?
 10. ¿Cómo evaluarías el servicio del tren?
 11. ¿Cuál es la diferencia entre viajar en tren y viajar en...?
 12. ¿Por los horarios cuál te acomoda más?
 13. Cuéntame sobre tu rutina desde que te levantaste hoy.
 14. ¿Tú aquí con quién vives?
 15. ¿Quién generalmente se encarga de las tareas del tu hogar?
 16. ¿Qué labores te corresponden en la casa? [Ver relación entre hijos, pareja, trabajo].
- Profundización en dimensión género.
17. ¿Cuál de las actividades que hiciste hoy te llamó la atención?
 18. Luego de terminar la jornada, ¿llegas a tu casa y qué haces?
 19. ¿Cuáles son los medios de transporte que utilizas en un día cotidiano?

20. ¿Cómo describirías tú ciudad?
21. ¿Cómo describirías la ciudad dónde trabajas/estudias, etc.?
22. ¿Cómo te movilizas por la ciudad al salir de tu barrio?
23. ¿Por qué vives actualmente en este barrio actual?
24. ¿En qué se diferencia tú barrio de este otro (el de mayor frecuentación)?
25. Cuando sales de tú ciudad ¿qué cambios sientes?
26. ¿Y cuando vuelves a tú ciudad?
27. ¿Cuál es tu impresión actual de servicios culturales que ofrece la ciudad?
28. Para mejorar tu viaje en la mañana ¿sientes que hay algo que te incomoda?
29. ¿Por qué lugares caminas? ¿Cómo los describirías?
30. ¿Qué zonas son más peligrosas?
31. Dibujo. Identifica los lugares que frecuentas habitualmente y cómo es la rutina.
32. ¿Cuáles son los medios de transporte?
33. Identifica tiempos, calles, lugares.
34. Gastos en transporte (diario, semanales mensuales).
35. Medios de transporte utilizados (además del ferrocarril).
36. El ferrocarril, cómo se viaja, qué se hace.
37. Paisaje, opinión, percepción.
- 38 ¿el tiempo de viaje cómo tiempo muerto?
38. Proyectos futuros.
39. ¿Piensas continuar usando el ferrocarril?
40. ¿Algo más que agregar?

Sombreo

Fases:

- Luego de primera entrevista
- Acordar lugar.
- Disponerse a viajar.
- Llevar cámara fotográfica y cuaderno de campo.
- Duración de los sombros: relativo, en tramos de 4-5 horas, repetidos una o 2 veces al día.
- Registro en cuaderno de campo, realización de fotografías y preguntas de pauta e improvisadas.
- Observación, registro, preguntas y asimilación y reproducción de las actividades realizadas por el sujeto de estudio en su día cotidiano.
- Entrevista de cierre.

Mapa mental

Instrucciones:

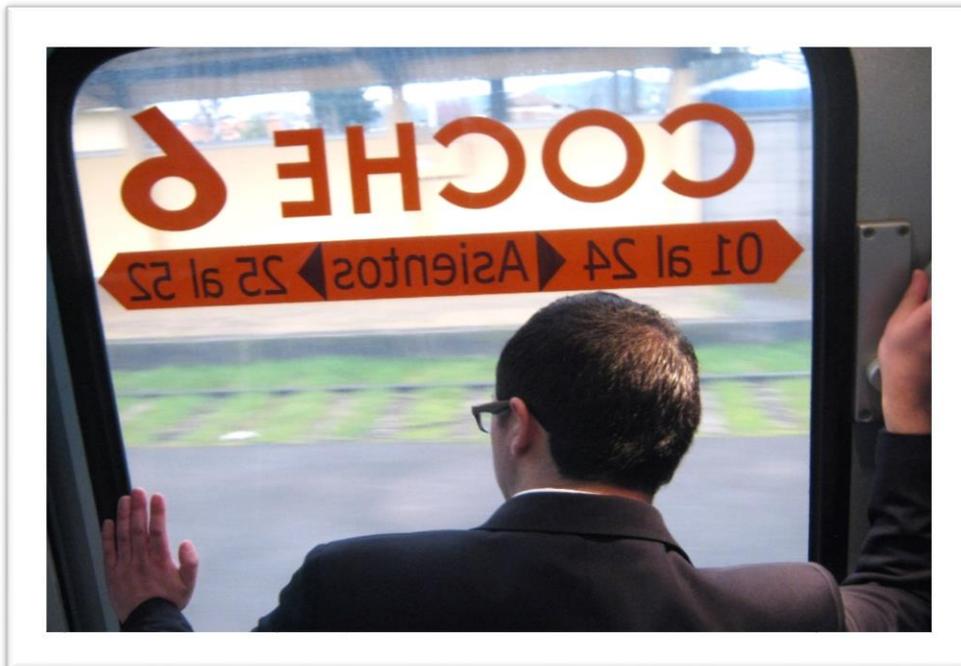
- En una hoja en blanco dibuje una ruta cotidiana desde que sale de su casa hasta que llega a su lugar de frecuentación cotidiana (trabajo, universidad, colegio, supermercado, hospital, etc.). Incluya rutas, calles, tiempos, medios de transporte, etc.
- Se realizarán preguntas a medida que el sujeto dibuje y una vez finalizado el dibujo, donde explique lo dibujado.

Fotografías

Estación P.U.A.



Trabajador del ferrocarril



Movilizador



Estación Victoria



Mural en homenaje al ferrocarril



Raps en el paisaje camino a P.U.A.



Ferrocarril en espera de viaje



Pasajeros aguardando el ferrocarril



Estación de Temuco



Pasajeros viajando



Viajero



Estación Victoria



Viajera



Viajera



Señalética patrimonial estación Temuco



Pasajeros saliendo de estación Victoria



