

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

Movilidad cotidiana e interurbana en contextos de exclusión socioespacial al sur de Chile. Aportes para pensar los territorios no metropolitanos en América Latina

Interurban and daily mobility in the context of social-spatial segregation in the south of Chile. Contributions to think about nonmetropolitan territories in Latin America

HERNÁN RIQUELME BREVIS

Universidad Autónoma de Chile y Universidad Arturo Prat, Chile

FELIPE SARAIVA CORTÉS

Universidad del Bío-Bío, Chile

JAVIERA AZÓCAR WEISSER

Universidad Autónoma de Chile, Chile

RESUMEN La movilidad permite explorar diversos espacios de la vida cotidiana, transformándose en una categoría de análisis que cada vez adquiere mayor relevancia en las ciencias sociales. El presente artículo tiene por objetivo analizar las experiencias de movilidad cotidiana en contextos de exclusión socioespacial en el sur de Chile, cuyas implicancias entrecruzan las subjetividades del viaje y la infraestructura de la movilidad. Se utilizó una metodología cualitativa, específicamente entrevistas semiestructuradas a 110 personas en el período 2014-2018. Dentro de los resultados destaca la aparición de movilidades interurbanas con ritmos y espacio-temporalidades diferenciadas de las prácticas tradicionalmente urbanas; condiciones de precariedad que trascienden el tiempo destinado a la movilidad, y tácticas de viaje que se complementan con la organización de la movilidad efectuada al alero de sistemas de transporte propios del sur de Chile.

PALABRAS CLAVE Movilidad cotidiana; exclusión socioespacial; precariedad; sur de Chile.

ABSTRACT The mobility allows exploring different spaces of daily life, transforming it into a category of analysis, which acquires more relevance in social sciences every day. The present article aims to analyze the daily mobility experiences in a context of social-spatial segregation in the south of Chile, whose implications allow to intertwine the subjectivities of the journey and the infrastructure of the mobility. A qualitative methodology was used, specifically semistructured interviews with 110 people in the period 2014-2018. Among the finding, it is worth mentioning the appearance of interurban mobilities with different rhythm and space-temporalities compared to traditionally urban practices; precarious conditions, which transcend the time destined to mobility, and travel tactics that complement themselves with the organization of the mobility carried out under the wing of transport systems that are unique to the south of Chile.

KEYWORDS Daily mobility; socio-spatial exclusion; precarity; south of Chile.

Introducción

El giro espaciotemporal de la sociedad actual, sustentado en diásporas, transfronteras y migraciones, junto con las múltiples transformaciones en las formas de concebir y experimentar la vida cotidiana, hacen de la movilidad un objeto y enfoque de estudio de alto interés para las ciencias sociales. Dentro de los cambios que mayor relevancia y controversia generan, la idea de pasar de una sociedad “estática” -caracterizada por la estructura social- a una “sociedad de flujos y redes” -cuya génesis recae en lo móvil-, constituye un eslabón central en la propuesta del *paradigma de la movilidad* (Cresswell y Merriman, 2011; Sheller y Urry, 2006; Urry, 2007).

Urry (2007), presenta un relevante aporte para los estudios del transporte y la comunicación al alero de una redefinición espaciotemporal de la sociedad global, y los diversos fenómenos que implican una red conceptual pensada en clave sociológica aplicable a múltiples realidades sociales. La revisión histórica de la teoría social existente confiere al paradigma de la movilidad un papel protagónico en las interacciones sociales que se gestan al ritmo de la globalización, transitando críticamente por la relevancia de los viajes, tecnologías, métodos y actividades que involucran pensar la sociedad en movimiento¹ y como un modo de vida actual.

1. Cabe señalar que, con anterioridad a la propuesta del paradigma de la movilidad, pueden rastreadse en las ciencias sociales relevantes aportes respecto al estudio del movimiento, movilidades y las ciudades. Algunos de los teóricos que contribuyeron en ello son Simmel, De Certeau y Lefebvre.

En este sentido, Sheller y Urry (2016) conciben el “nuevo paradigma de la movilidad” con el objetivo de reformular las ciencias sociales a tenor de una sociedad en constante cambio y con nuevas lógicas de interacción. Considerando este escenario, los autores plantean una serie de características propias del nuevo paradigma que permiten abordar teórica y metodológicamente distintas problemáticas ligadas a la movilidad en tanto experiencia.

En primer lugar, apelan a las múltiples formas de conexión que tiene el movimiento en la vida cotidiana, donde no siempre el cara a cara es la forma última de comunicación. Una segunda característica de este paradigma se relaciona con el estudio de las movilidades y sus formas, considerando la relación espaciotemporal en los desplazamientos, viajes, cuerpos y objetos. El tercer elemento recae en aspectos metodológicos, específicamente en los métodos móviles, más allá de los enfoques cuantitativos, cualitativos o mixtos que pudiesen emerger. Una cuarta singularidad definida por los autores está centrada en los sistemas que permiten la movilidad, los cuales conllevan a considerar las combinaciones en relación con dispositivos e infraestructuras. La quinta particularidad del paradigma está dada por los aspectos no planificados de la movilidad, emergiendo el papel de la tecnología y sus respectivos sectores. Finalmente, la sexta peculiaridad del paradigma de la movilidad conlleva a plantear el análisis de los flujos, redes y lugares no estáticos, lo cual implica relaciones de poder e interacciones en el espacio.

Todos estos elementos resultan de gran utilidad en la comprensión del fenómeno de la movilidad, hecho que llevado al ámbito latinoamericano se traduce en estudios que presentan interesantes aportes y que permiten tensionar, reproducir y cimentar reflexiones en base a las propuestas de Urry (2002, 2007). Dentro de estos hallazgos, cabe destacar el reciente trabajo desarrollado por Zunino, Giucci y Jirón (2017), que a través de una recopilación de diversas perspectivas de la movilidad como enfoque (personas, viajes, lugares y ritmos) y objeto (infraestructura, transporte y redes) de investigación, logra abrir una atrayente lectura sobre el aporte de la movilidad desde múltiples análisis conceptuales que consideran la movilidad en relación con categorías como turismo, objetos, género, accesibilidad, migración, transporte, viajes y caminatas.

En una línea similar, Gutiérrez (2017), organiza un relevante trabajo sobre metodologías de la movilidad en contextos de movilidad y transporte. Esta recopilación permite conocer la experiencia de diversos investigadores sobre la utilidad y la aplicación de investigación, recomendando el uso de técnicas, los pasos que se deben considerar y la forma de desarrollar/aplicar los instrumentos según el contexto y la pertinencia de los objetivos del investigador.

Tanto el trabajo de Gutiérrez (2017) como el de Zunino et al. (2017), dialogan a nivel teórico y práctico de manera armónica, entregando a la comunidad científica un

valioso y refrescante aporte para avanzar en la senda de los estudios de la movilidad en América Latina. A su vez, la contribución de ambos trabajos congrega la percepción renovada de investigadores de diversos países del continente que han hecho de la movilidad una línea de investigación que tiende a consolidarse con el transcurso del tiempo, y que incorpora como un eje fundamental la desigualdad en las diversas vivencias de movilidad -ya sea por género, clase, lugar de residencia o edad- que reproduce materialmente y de manera cotidiana la jerarquía social, cultural, económica y política de las sociedades latinoamericanas.

Los estudios de la movilidad cotidiana en Latinoamérica son de carácter relativamente reciente, encontrando estudios pioneros en la primera parte del siglo XXI². Algunos de los trabajos que constituyen la base primigenia de la movilidad cotidiana en esta región del continente americano, son aquellos que problematizan y caracterizan fenómenos sociales como segregación residencial y movilidad (Rodríguez, 2008), movilidad, género y vida urbana (Jirón, 2007); movilidad y pobreza (Gutiérrez, 2008); transporte y movilidad (Hernández, 2009); movilidad y vida urbana (Vega, 2003). Estas investigaciones pueden considerarse la piedra angular de muchas otras que prosiguieron estas líneas desde las realidades sociales particulares del continente. No obstante, la mayoría de estos trabajos refleja el estado de las cosas en las metrópolis, dejando una relevante vacancia para avanzar en los estudios de la movilidad no metropolitana y su relación con las diversas características del paradigma de la movilidad en escenarios socioeconómicos y culturales particulares.

Con el objetivo de analizar la movilidad cotidiana y no metropolitana en el contexto chileno del sur, caracterizado por una profunda desigualdad social, el presente trabajo entrega una reflexión analítica en el marco de sociedades globales donde la movilidad cobra un rol fundamental en la vida cotidiana de las personas.

El artículo integra cuatro secciones, además de la introducción. En la primera parte se reflexiona y analiza a nivel teórico sobre la movilidad cotidiana en relación con criterios de exclusión socioespacial. En la segunda parte se presenta la metodología y las técnicas de investigación empleadas en el trabajo de campo. En la tercera sección se presentan los hallazgos del trabajo realizado en La Araucanía y Los Lagos. Finalmente, se ofrecen consideraciones para avanzar en la proyección investigativa de la movilidad en contextos precarios y no metropolitanos.

2. Sin desconocer importantes estudios relativos a la migración desarrollados en la década de los setenta y con anterioridad (ver Manuel Castells, Aníbal Quijano, Juan Elizaga, entre otros).

I. Factores que implican pensar la movilidad en el sur de Chile

1.1. Movilidades no metropolitanas: la emergencia de la exclusión socioespacial

Pensar y vivir en una sociedad dinámica, cambiante y global, conlleva a considerar la movilidad a nivel experiencial y práctico (Sheller y Urry, 2006). Emergen narrativas y contextos que invitan a concebir la movilidad no solo como la capacidad de transitar entre diversos lugares en un espacio y tiempo determinado, se trata más bien de comprender la movilidad como una práctica de desplazamiento que permite conectar personas, lugares y actividades cotidianamente (Jirón, Lange y Bertrand, 2010). En este sentido, la experiencia de viaje cobra relevancia en estudios que tienen por objetivo conocer dimensiones de la movilidad desde la subjetividad por sobre estructuras y cantidad de viajes. Al mismo tiempo, se encuentran diferencias respecto a la capacidad de ser móvil/inmóvil sustentadas, en parte, por la supremacía de nacionalismos metodológicos y fronteras nacionales (Glick y Salazar, 2012).

En las metrópolis latinoamericanas, el escenario de la movilidad tiende a encontrar variables y categorías de análisis emergentes específicas en comparación a los estudios efectuados en Europa o Estados Unidos. Este hecho es producto de las necesidades y carencias propias de ciudades caracterizadas por la desigualdad, la pobreza y la exclusión social, lo cual ha sido reafirmado por diversas investigaciones centradas en sistemas de transporte poco eficientes, episodios de desigualdad de género durante el viaje en transporte público, exclusión socio-espacial y la aparición de elocuentes barreras de accesibilidad (Avellaneda, 2008; Gutiérrez, 2009; Jirón, 2007; Jirón e Imilán, 2015a; Soto, 2017; Vega, 2003). Referirse a Santiago, Lima o Buenos Aires, por nombrar algunas de las capitales latinoamericanas, permite interrogar las categorías analíticas surgidas del estudio de la movilidad. Esta sintomatología de una movilidad con necesidades particulares y en un escenario atravesado por el desarrollo del neoliberalismo, abre la encrucijada para plantear un nuevo contexto: la movilidad en ciudades latinoamericanas no metropolitanas. Por tanto, obviar en el análisis la desigualdad, exclusión y diferencias móviles de clase, conllevará a reproducir un discurso ajeno a la realidad latinoamericana y que encuentra asimetrías en relación con el escenario social, cultural y económico de las ciudades latinoamericanas.

Aunque se reconoce el amplio y pertinente trabajo de escuelas anglosajonas³ de geografía, antropología y sociología respecto al estudio de la movilidad y su utilización teórica⁴ en contextos latinoamericanos, se identifican escenarios socioculturales

3. Existen relevantes casos que permiten considerar los profundos avances en contextos europeos y norteamericanos respecto a la comprensión de la movilidad como actividad fundamental de las sociedades. Emergen trabajos desarrollados por instituciones y centro de investigación como K2 (Suecia), Center for Mobilities Research and Policy (EE. UU.), Centre for Mobilities and Urban Studies (Dinamarca), entre otros. En Sudamérica emergen relevantes propuestas lideradas por investigadores como Paola Jirón (Chile), Andrea Gutiérrez (Argentina), Diego Hernández (Uruguay) y Thiago Allis (Brasil), por nombrar algunos.

4. Autores como Urry, Sheller, Cresswell, Merriman, Salazar, entre otros.

y económicos diferenciados entre ambas realidades sociales, lo cual se ve exacerbado en territorios no metropolitanos latinoamericanos, donde las diferencias territoriales entre la realidad de las metrópolis y las medianas y pequeñas ciudades genera nuevas desigualdades y formas de exclusión socio-territorial internas. Una causa de esta problemática se encuentra en el papel de los Estados subsidiarios que aún no se plantean de manera profunda el rol de la movilidad, como práctica fundamental para el desarrollo social y la participación en las distintas esferas de la vida cotidiana, de los ciudadanos latinoamericanos.

La movilidad no metropolitana será comprendida como aquella práctica de desplazamiento en lugares que interrelacionan ciudades medianas y pequeñas en directa concordancia con la reorganización de planificaciones espaciotemporales rígidas, y que son desarrolladas principalmente por motivos asociados a la educación, cuidado, trabajo y ocio. En esta línea, se ha planteado un incipiente trabajo en el ámbito nacional, dejando entrever una rearticulación de los límites entre lo urbano y lo rural donde las experiencias de viaje permiten conocer lugares, paisajes y espacios que involucran las prácticas de movilidad más allá del viaje en sí (Lazo y Carvajal, 2018; Oliivi, Fadda y Reyes, 2016; Riquelme, 2016; Roa, Rojas, Carrasco y Tudela, 2013; Salazar, Fonck y Irrarázaval, 2017).

Una característica central de la movilidad no metropolitana en Latinoamérica se encuentra en la relación que tiene con la infraestructura de la movilidad, identificada como un indicador fundamental de la aparición de situaciones de exclusión socioespacial, en la medida que las infraestructuras pueden ser entendidas como lugares donde la política se representa materialmente. Por este motivo, el análisis de la infraestructura de la movilidad permite comprender la tensión existente entre la circulación global y los movimientos cotidianos de espacios locales (Dalakoglou y Harvey, 2012), ayudando a fortalecer el estudio de este contraste. Al respecto, Harvey y Knox (2015) plantean que es posible observar y comprender los proyectos de infraestructuras -por ejemplo, la construcción de carreteras- como elementos constitutivos de la presencia del Estado, y con ello del acceso a oportunidades.

En esta misma línea, Hernández (2017), plantea que la infraestructura de la movilidad se relaciona con la accesibilidad a oportunidades, bienes y servicios, donde el transporte público cobra un papel trascendental en el desplazamiento de las personas, convirtiéndose en el dispositivo por excelencia utilizado por aquellos que menos recursos económicos poseen. En una perspectiva similar, Jirón y Mancilla (2013), desarrollan el concepto de “espesura” que se caracteriza por “la densidad de barreras de accesibilidad que adquiere la movilidad en la vida cotidiana. 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” (p. 54). Para los autores, desde una lógica experiencial, la accesibilidad encuentra directa relación con la infraestructura y cómo, a su vez, conlleva a situaciones de exclusión social en la población.

1.2. La emergencia de la movilidad en escenarios de precariedad

Comenzamos este apartado señalando que una de las propuestas de nuestra investigación es revisar la implicancia del paradigma de la movilidad en territorios no metropolitanos latinoamericanos, particularmente el contexto del sur chileno. En este sentido, creemos que el nexo entre precariedad y movilidad se aferra al modelo social imperante que permea todas las esferas de la vida cotidiana, y la movilidad, como práctica diaria, no escapa de esta realidad, más bien constituye una actividad que visibiliza las contradicciones sociales tanto en lo experiencial (percepciones del viaje) como en lo material (infraestructura de la movilidad).

En Lefebvre (1975), se encuentra un pionero e interesante aporte respecto al devenir de las ciudades al identificar las transformaciones del espacio urbano en la sociedad capitalista. Su análisis pasa del diagnóstico de las ciudades como mercancía al servicio del capital, a propuestas encarnadas en acciones y organizaciones políticas ciudadanas para apropiarse de la ciudad a través de la construcción y creación anticapitalista. En el autor encontramos un relevante punto de partida respecto a procesos de enajenación y su relación con las subjetividades y el desarrollo de la vida cotidiana. Desde la perspectiva de la movilidad, Jouffe (2011), analiza la movilidad cotidiana a partir de los niveles de riqueza de la población y el uso del territorio, localizando una movilidad enlazada con factores económicos que puede encontrar usos diferenciados del espacio según el ciclo vital de las personas. De manera similar, un trabajo que permite comprender la relación trabajo flexible-movilidad cotidiana es desarrollado por Jirón e Imilán (2015b), quienes identifican los procesos de producción económica a partir del rol de la flexibilidad en las prácticas de movilidad, generando lugares dispersos y empleos múltiples en la vida cotidiana.

En el marco del desarrollo de teorías sociales que estudien temáticas asociadas a la precariedad, existen relevantes investigaciones planteadas desde diversas corrientes y enfoques, destacando los estudios de la sociología del trabajo en América Latina desde la década de los noventa⁵. Julián (2017), reconoce una relación directa entre precariedad y vulnerabilidad, incertidumbre e inseguridad, siendo atravesadas por el papel del trabajo en sociedades capitalistas periféricas.

Aunque la mayoría de las investigaciones de la sociología del trabajo profundizan aspectos del empleo y el trabajo en relación con la (re)producción de precariedad en sociedades neoliberales (Barattini, 2013; De la Garza, 2012; Leiva, 2002; Neffa, 2009; Sisto, 2009), destaca la minuciosa conceptualización que los investigadores realizan respecto a las condiciones y características que definen lo *precario*, *precarizado* y

5. Si con anterioridad de los noventa existen relevantes contribuciones, se hace hincapié en esta década por la penetración y consolidación del neoliberalismo en la vida cotidiana de las personas.

precariedad. En este sentido, Cuevas (2015), basándose en Standing (2009), enfatiza en el precariado como neologismo que proviene de un grupo social devenido en sociedades capitalistas que se caracteriza por ejercer labores desreguladas y trabajo flexible. El precariado emerge en directa relación con los procesos de globalización y neoliberalismo como paradigmas hegemónicos que promueven la competencia global (Cuevas, 2015). El sentido de la precariedad se origina como fenómeno que genera un debilitamiento en los vínculos sociales y protección social al alero del compromiso fordista (Julián, 2014).

Por lo mencionado, se sostiene que los elementos constitutivos de las movilidades precarias se originan, por un lado, en el deterioro, fragmentación, privatización, desregulación y desamparo que experimenta la infraestructura pública de la movilidad en sociedades latinoamericanas en relación con las necesidades cotidianas de las personas por acudir a los lugares de frecuentación. A la par, se exagera, producto de las deficiencias de la infraestructura de la movilidad y las condiciones socioeconómicas individuales, la sensación de malestar en tiempos y espacios de viajes, lo cual viene a reafirmar temporalidades de la precariedad basadas en riesgos e incertidumbres sobre lo que fue, es y será la práctica de movilidad de las personas.

Encontrándonos con la precariedad como dimensión que engloba aspectos psíquicos y materiales, las experiencias de movilidad se entrecruzan con las características socioeconómicas y culturales de las personas que viajan y el lugar que habitan, generando una dialéctica entre los objetivos de viaje y el modo de viaje. El viaje, junto con ser un factor clave en la comprensión de las formas de vida metropolitana (Errázuriz, 2012; Zunino, 2016), constituye también una práctica que engloba y reproduce aspectos materiales del viajero, más allá del espacio-tiempo exclusivamente metropolitano.

Como se ha corroborado en algunas investigaciones, no todas las personas se someten a las mismas condiciones de viaje, por ende, vivencian distintas experiencias de movilidad (Avellaneda y Lazo, 2011). Estas experiencias están atravesadas por aspectos que traspasan los deseos, generando diferencias entre una gran mayoría precarizada que utiliza dispositivos de transporte público que pueden resultar defectuosos, caminan por lugares inseguros, ocupan un alto tiempo en el desplazamiento y destinan una parte importante del salario al transporte; y una minoría que puede optar a mejorar las cualidades del viaje en base a las condiciones materiales propias y un mayor poder adquisitivo. Investigaciones que han dado cuenta de estas desigualdades sociales desde aspectos que entrecruzan movilidad, género y/o clase social reafirman el papel que juegan la globalización y el neoliberalismo en el desarrollo de la vida cotidiana desde la movilidad (González, Contreras y Jurado, 2018; Soto, 2017; Schwanen et al., 2015).

De igual modo, las ciudades latinoamericanas promueven una concentración del trabajo y comercio en los centros urbanos, obligando a la población pobre de la periferia a viajar con mayor frecuencia (Rodríguez, 2008), no obstante, obvian las implicancias de las movilidades precarias, como categoría que entrecruza y permea las experiencias cotidianas⁶. Por consiguiente, explicitar la existencia de precariedad en las prácticas de movilidad resulta revelador de la sintomatología de una sociedad en desarrollo intermedio que traspasa las consecuencias de la precariedad del trabajo a otros campos de acción de la vida cotidiana.

Tabla 1. Esquema de las condiciones de viaje

	ESCENARIOS DE VIAJE				
DIMENSIONES y CATEGORÍAS DE ANÁLISIS	Medio de transporte utilizado	Experiencia de viaje	Organización/momentos del viaje	Condiciones del viajero/a	Percepción sobre el viaje individual
	Público, privado, mixto	Objetos, actividades, paisajes, apreciaciones	Antes, durante y después del viaje	Clase social, género, etnia	Calidad del servicio, barreras de accesibilidad, entorno

Fuente: elaboración propia.

La Tabla 1 presenta tanto los factores que inciden en las condiciones de viaje como las dimensiones que emergen al momento de experimentar el viaje. La relación entre viajar, como actividad cotidiana, y la percepción del viaje, como construcción subjetiva y sumamente dinámica, conlleva al surgimiento de diferencias sustanciales respecto a la emergencia de movilidades que resultan confortables y otras que resultan precarias. Se considera que las prácticas de movilidad no pueden ser confortables y precarias al mismo tiempo, la distinción traspasa lo netamente ligado al tiempo de viaje, englobando aspectos de la organización del viaje que, como se aprecia en la Tabla 1, van más allá del viaje en sí, considerando lo que ocurre antes (organización desde el espacio reproductivo) y después (arribo al espacio productivo). Las sensaciones y actividades están delimitadas por factores económicos y culturales individuales, tipo de viaje y entorno próximo.

6. Existe una relevante línea de investigación planteada por los estudios de la migración, lo transfronterizo, y/o transnacional respecto a las movilidades y precariedades de las personas (Cortés, 2009; Stefoni, 2017; Tapia, 2015), sin embargo se distancia de nuestra propuesta debido a que la migración implica procesos temporales de alta duración que conducen a un cambio residencial con sus respectivas consecuencias económicas, sociales, políticas y culturales en los diversos espacios de la sociedad de acogida.

1.3. Experiencias de movilidad en contextos no metropolitanos al sur de Chile

El estudio de las experiencias de movilidad cotidiana en las capitales latinoamericanas cobra mayor realce en el ámbito académico durante la última década (Cebollada y Avellaneda, 2008; Dureau, Lulle y Contreras, 2015; Jirón & Imilán, 2015a; Pérez y Caprón, 2018), permitiendo conocer la relación de los habitantes de las metrópolis en concordancia con desigualdades sociales, oposiciones culturales y contradicciones económicas contraídas en el espacio urbano. En oposición a este tipo de estudios, la movilidad no metropolitana se relaciona con el estudio de prácticas que permiten la coexistencia y comunicación en (y entre) espacios urbanos y rurales.

La movilidad no metropolitana involucra una relación rítmica con el espacio interurbano y, en algunas ocasiones, no es desarrollada de manera cotidiana debido a la escasa oferta de una infraestructura de la movilidad para aquellos habitantes que viven en lugares periféricos y alejados del desarrollo social. Pese a ello, no siempre los que viven en territorios urbanos son más móviles, destacando variables como ingreso, edad, sexo, zona de residencia o el papel de la infraestructura en las limitaciones de la movilidad (Cerón, 2018).

En los últimos años, estudios que han investigado las prácticas de movilidad de habitantes del sur de Chile han observado dinámicas propias de los territorios en relación con las prácticas de movilidad, la infraestructura y el entorno. La pesquisa de Errázuriz y Valdés (2017), situada en la ciudad de Talca (Región del Maule), se torna ejemplo de una ciudad no metropolitana en constante crecimiento de vehículos motorizados e infraestructura. Para los autores, la planificación de la ciudad no solo debiese apuntar al espacio público. El espacio de viaje incluye aquellos lugares que forman parte del viaje y que son observados como secundarios (espacios intermodales). Al mismo tiempo, los autores identifican que producto de la automovilidad el viaje incluye transformaciones en las formas de percibir la ciudad, lo cual también ha visto mutaciones en los modos de viajes tradicionales de Talca, como ciudad mediana, respecto a la caminata o el uso de la bicicleta.

El trabajo de Salazar et al. (2017), logra actualizar los estudios de la movilidad en ciudades medianas a partir de factores interculturales en la construcción de paisajes en movimiento. En Villarrica, Temuco y Angol (La Araucanía), los investigadores desarrollan un trabajo que analiza las prácticas cotidianas y la visibilización de las prácticas territoriales mapuche. El estudio conlleva a reconocer aspectos subjetivos que dan cuenta de lo dinámico de los paisajes, así como de la importancia de las prácticas socioculturales en la comprensión de lo urbano y rural.

El estudio de Lazo y Carvajal (2018), situado en el archipiélago de Quinchao (Los Lagos), permite asimilar la construcción de la movilidad interrelacionando objetos, materialidades y ambientes que constituyen el viaje. Los autores enfatizan en que la experiencia de viaje en territorios aislados es fruto de afectividades y materialidades que reflejan viajes poco explorados en el contexto académico chileno.

La investigación de Riquelme y Riquelme (2018), desarrollada en las ciudades de Victoria, Temuco, Lautaro y Perquenco (La Araucanía), permite conocer experiencias de movilidad interurbana al alero de la representación del espacio, desmarcándose de las clásicas y estáticas divisiones entre lo urbano y lo rural, y proponiendo que a través de las prácticas de movilidad las personas desarrollan sus vidas cotidianas en diversos espacios y múltiples lugares que van más allá de los límites geográficos.

Como se puede apreciar, en estos trabajos los factores que inciden en la aparición de una movilidad no metropolitana están dados tanto por cuestiones metodológicas como conceptuales. Aspectos rítmicos, culturales y socioeconómicos propios de estos territorios, inciden en la atmósfera del viaje que evidencia una rearticulación social en tiempos donde impera, producto del desarrollo tecnológico, un espíritu y discurso que empuja hacia la movilidad más allá de las condiciones y el lugar de residencia de las personas.

A nivel conceptual, el aporte de estos estudios reside en la incorporación de elementos particulares de un entorno eminentemente rural. Así, desde la perspectiva teórica de la movilidad destaca: interculturalidad, automovilidad, afectividades y movilidades interurbanas, como elementos clave en la comprensión de la movilidad no metropolitana en el sur de Chile. De la misma forma, los métodos móviles desarrollados ponen en evidencia la suspicacia de los investigadores de la movilidad no metropolitana ya que, como se evidencia en sus manuscritos, los ritmos, tiempos, lugares y prácticas de desplazamiento de los habitantes de estos lugares no siempre se desarrollan de manera cotidiana, uniforme y al alero de una infraestructura de transporte público confortable y a plena disposición.

II. Metodología

En el marco de diversos proyectos de investigación efectuados durante el periodo 2014-2018 en las regiones de La Araucanía y Los Lagos, la presente sección sintetiza el proceso desarrollado en ambos territorios, destacando aspectos de la movilidad en relación con las experiencias de viaje de los habitantes de lugares que hacen su vida cotidiana en ciudades medianas, ciudades pequeñas, localidades y sectores rurales.

En términos metodológicos, los territorios fueron analizados bajo la perspectiva cualitativa, enfatizando en métodos móviles para el desarrollo del trabajo de campo y el levantamiento de información, destacando técnicas como la entrevista de viaje, sombros (Jirón, 2011), entrevistas en profundidad, mapas mentales (Würth, 2014), caminatas acompañadas y notas de campo. Todas estas técnicas permitieron profundizar las experiencias de movilidad de los habitantes en relación con la construcción de sus vidas cotidianas, los sentidos y los lugares (Lee & Ingold, 2006). No obstante, por motivos prácticos, el presente artículo recoge experiencias vinculadas exclusivamente a la técnica de la entrevista semiestructurada. Uno de los motivos reside en

que el equipo de investigación ha presentado en otros trabajos académicos hallazgos vinculados a sombros, mapas mentales y caminatas acompañadas. El otro motivo corresponde a presentar hallazgos de manera armónica y uniforme en ambas regiones, a partir de la entrevista semiestructurada.

Las categorías de análisis, sustentadas en las experiencias de viaje, correspondieron a movilidades interurbanas, entendidas como prácticas de desplazamiento que no son necesariamente cotidianas y que se desarrollan desde la ruralidad hacia ciudades medianas y viceversa; movilidades precarias, comprendidas como aquellas movilidades desarrolladas por personas que viven en condiciones de pobreza y/o exclusión socio-espacial y transitan por una infraestructura de la movilidad deficiente; movilidades no metropolitanas, desarrolladas desde territorios que interrelacionan ciudades medianas y pequeñas, desdibujando las dicotomías entre lo urbano y lo rural, y la exclusión socio-espacial, entendida como la experiencia cotidiana que tienen las personas respecto a la infraestructura de la movilidad a disposición.

2.1. Contexto

2.1.1. Región de La Araucanía

La Región de La Araucanía está ubicada al sur de Chile. Su superficie total de 31.842 kilómetros cuadrados, lo que equivale al 4,2% del territorio nacional. La población total de la región es de 957.224 habitantes (Censo, 2017), concentrándose poco más de un 30% en su capital regional, Temuco. Por un lado, la región presenta la mayor proporción de población indígena (mapuche) en el país, por otro lado, es la región del país que mayor tasa de pobreza por ingreso ostenta con un 17,2% (Casen, 2017). Respecto a la pobreza multidimensional⁷, La Araucanía también ocupa el primer lugar a nivel nacional con un 28,5% (Casen, 2017). Los datos presentados, conllevan a plantear un escenario sumamente particular respecto a los factores materiales que inciden en las prácticas de movilidad de los habitantes de esta región, donde las condiciones materiales influyen en el desarrollo de la vida cotidiana de las personas.

En términos concretos, durante el trabajo de campo (2015-2018), se efectuaron 67 entrevistas semiestructuradas, 19 sombros⁸ y 22 mapas mentales⁹ a habitantes de

7. La pobreza multidimensional comprende principalmente dimensiones como educación, trabajo, salud, vivienda y seguridad social.

8. El sombrero es una técnica de investigación con rasgos etnográficos que consiste en convertirse en la sombra de la persona. Se realiza un acompañamiento durante un viaje cotidiano con la finalidad de observar, sentir, oír, conocer y reconocer la experiencia de movilidad. A su vez, el sombrero es acompañado de otras técnicas de investigación como la entrevista, fotografía, cuaderno de campo y observación que nutren el acompañamiento.

9. El mapa mental consiste en que la persona realice un dibujo en una hoja en blanco con el objetivo de identificar, entrelazar y analizar lugares, tiempos, espacios y rutas que son desarrolladas cotidianamente.

Temuco, Victoria, Lautaro, Renaico, Gorbea, Angol, Lumaco, Pitrufquén y Perquenco. Como se mencionó anteriormente, para los fines de este trabajo solo se incluyen relatos de las entrevistas semiestructuradas, permitiendo utilizar la potencialidad de esta técnica para el análisis de los resultados.

Los criterios de selección de los participantes estuvieron relacionados con residir en la región y utilizar transporte público cotidianamente para acceder a los lugares de frecuentación. La justificación del criterio transporte público se origina en la connotación socioeconómica de este dispositivo, ya que resulta más económico para aquellos sectores con menores ingresos, como también es de utilización cotidiana por parte de nuestros participantes¹⁰.

2.1.2. Región de Los Lagos

La Región de Los Lagos se encuentra ubicada al sur de Chile y cuenta con una población estimada para el año 2014 en 834.714 personas, equivalente a un 4,9% de la población nacional (Censo, 2017). La capital regional es Puerto Montt, 1.016 kilómetros al sur de Santiago. La parte norte de la región, abarcando las provincias de Osorno y Llanquihue, presenta el mayor peso en cuanto a tamaño poblacional, concentrando un 75,6% de la población regional. En contraste, la parte sur incluyendo las provincias de Chiloé y Palena, presenta un tamaño poblacional más bajo, especialmente en el caso de las comunas de esa última provincia. Una proporción importante de la población ocupada está vinculada a la agricultura, silvicultura, ganadería y pesca. En el ordenamiento jurídico-administrativo de la región, las ciudades de Puerto Montt, Osorno y Castro son capitales de las provincias de Llanquihue, Osorno y Chiloé, respectivamente.

Para efectos del análisis de la región de Los Lagos se distingue entre ciudades medianas y las comunas aledañas a estas consideradas sus *hinterland*, siguiendo la lógica metodológica de las zonas de mercado laboral local testeada para el análisis de desigualdades intrarregionales en la región por Saravia (2018a).

En términos metodológicos se desarrollaron 43 entrevistas semiestructuradas a profesionales originarios de la región de Los Lagos. Las entrevistas en general se orientaron a reconstruir sus trayectorias educativas y sociales, pero para efectos de este trabajo se consideró solamente aquellos extractos que hacen referencia a las experiencias de movilidad al interior de la región.

10. No se presentan relatos de personas que viajan en transporte privado ya que este trabajo fue desarrollado por los autores con anterioridad al objetivo de profundizar en las desigualdades. Ver Riquelme y Riquelme (2016) y Saravia (2018b).

III. Hallazgos

3.1. La Araucanía: entre accesos diferenciados e interdependencias

Viajar por La Araucanía involucra conocer diversas realidades sociales, las cuales están relacionadas con el contexto socioeconómico del territorio y su composición sociocultural. Dentro de los dispositivos de transporte utilizados durante el trabajo de campo, se profundizó en microbuses interurbanos, el ferrocarril Victoria-Temuco y microbuses urbanos. La gran mayoría de los participantes de la investigación no cuenta con medios de transporte particular, por ende, se desplazan cotidianamente por la región utilizando el transporte público que tienen a disposición. Dentro de los principales motivos que involucran los viajes cotidianos, destacan actividades vinculadas al trabajo, educación, visitas a centros de salud, compras y cuidado familiar.

Un factor sustancial que conllevó a acompañar a los viajeros de La Araucanía está dado por la considerable distancia que tiene el lugar de residencia respecto al lugar de frecuentación cotidiana. En promedio, desde que salen de sus casas hasta que llegan al lugar de destino tardan una hora y treinta minutos. Existen diversas combinaciones de transporte multimodal que permiten trazar la ruta cotidiana. En este sentido, Javiera¹¹, 24 años, estudiante universitaria que reside en las cercanías de Inspector Fernández (Victoria), comenta:

“Para llegar a Temuco, todas las mañanas mi papá me va a dejar a Victoria en su auto, ahí tomo el bus y viajo como una hora. Me bajo en el centro de Temuco y camino como dos cuadras para tomar micro [...] son como 20 minutos más para llegar a la U¹² [...] Yo siento que ya llego media cansada a la U, se siente el viaje, sobre todo cuando ya está terminando la semana”.

Las prácticas de movilidad de habitantes pobres¹³ de la ruralidad que deben viajar a la ciudad cotidianamente para realizar sus actividades está condicionada por la deficiente infraestructura de la movilidad que tienen a disposición. Muchas veces, el transporte público no cubre las necesidades de los habitantes de estos territorios, sobre todo para los comuneros mapuche y campesinos distantes de los centros urbanos, obligando el desarrollo de tácticas que permitan sortear las barreras de accesibilidad. José, dirigente mapuche de 74 años que vive en una comunidad cercana a Imperial, cuando debe viajar a la ciudad y no cuenta con el apoyo familiar, acude a algún vecino

11. Los nombres reales de los entrevistados fueron cambiados con el objetivo de resguardar su anonimato.

12. Universidad.

13. Compartimos la definición de Avellaneda (2008), respecto al pobre como aquel que tiene una insuficiencia de recursos que le impiden satisfacer necesidades y ejercer el derecho a la ciudadanía plena.

que preste colaboración, sostiene: “Uno es solo, viejo y pobre ¿qué le puedo hacer? Si no fuera por mis vecinos ni podría bajar al pueblo, ellos me valoran mucho. Imagínese un viejo como uno caminando ¡No hay por dónde!”

Respecto a la movilidad por motivos laborales, cabe señalar que ocupan un lugar fundamental en los desplazamientos por la región¹⁴. Como muestra de ello, Lorenzo, 37 años, trabajador del retail, sostiene: “Yo vengo viajando como cinco años. Ya conozco la ruta y se moverme. Ya te conoces con los que viajan, pero no se puede conversar mucho porque los micros casi siempre van llenos, entonces quiero puro llegar [...] Yo gano un poco más del mínimo y se me va harta plata en la locomoción. Si yo encontrara una pega¹⁵ mejor en *Pitru*¹⁶ no viajo más, pero cuesta”.

Lorenzo, viajero habitual de la ruta Pitrufuquén-Temuco, es un claro ejemplo de muchos conmutantes que destinan parte importante del salario en el viaje. En esta dinámica, y desde su experiencia, se genera una doble precarización. Por un lado, el dinero que podría ser reservado a la comodidad familiar u otros gastos que requieren urgencia¹⁷ va destinado a cubrir los viajes, por otro lado, emerge un malestar permanente observado desde la incomodidad e inseguridad que envuelve la atmósfera de viaje. En esta línea, se da también el caso de Carolina, 46 años, trabajadora social, vive en Lautaro y cotidianamente viaja a Victoria con el objetivo de acudir a su lugar de trabajo. Para ella, el viaje queda reflejado de la siguiente manera:

“De repente me toca viajar en bus, ahí lo paso mal. Es que son varias cosas, los olores, los roces, las frenadas del chofer y el que sube y baja gente. Uno se estresa mucho, lo pasa mal. En cambio, cuando puedo viajar en tren es otra cosa, mucho más cómodo y tranquilo, aunque más lento [...] Como mujer estoy muy expuesta, a mí no me gusta viajar parada en el bus porque me incomoda [...] Si yo pudiera me compraría un autito, pero estoy ahorrando para eso, me falta hartito eso sí [risas] pero es una meta que me puse para vivir mejor”.

14. Según Salazar et al. (2017), Temuco, Angol y Villarrica son receptores importantes de ocupados y estudiantes de comunas aledañas. Las comunas con menor índice de retención (Lautaro, Freire, Vilcún, Gorbea y Padre las Casas), funcionan como ciudades donde una parte importante de la población solo pernocta.

15. Trabajo.

16. Abreviatura de Pitrufuquén.

17. Algunos de los entrevistados sostienen que el dinero que podría ser destinado a la compra de medicamentos, víveres o vestuario, es destinado al transporte, lo cual genera sentimientos de frustración e incertidumbre.

Optimizar la calidad de los viajes es una necesidad transversal de los habitantes de la región. Se identifica la necesidad de viajar debido a que en su lugar de residencia no están las condiciones necesarias respecto al cumplimiento de los deseos individuales. El viaje, como actividad fundamental, se vuelve también un espacio de vida desde los lugares transitorios. En este aspecto, Susana, 32 años, dueña de casa, vive en el centro de Renaico y viaja a Angol con el objetivo de hacer trámites y actividades vinculadas con el cuidado familiar, identifica en los momentos de espera el paradero, como un lugar donde realiza diferentes actividades, sostiene: “Yo no veo el viaje como tiempo muerto [...] cuando estoy esperando el bus aprovecho de hacer varias cosas, por ejemplo, me hecho una *manito de gato* [pintarse labios y cara], reviso mi celular, le acomodo las cosas de la mochila a mi hija y de repente me encuentro con alguna vecina y aprovechamos de ponernos al día [...] Yo diría que esperar el bus también es parte del viaje ¿o no?”.

A medida que la densidad poblacional tiende a bajar, menor es la oferta de transporte público, luminaria, calles pavimentadas y otros aspectos relativos a la deficiente calidad de la infraestructura de la movilidad y que operan como indicadores de exclusión y desigualdad. Esta realidad se exagera durante los viajes desarrollados en pequeñas localidades y comunas de la región como Quillén, Púa, Perquenco, Pillanlelbún, Catripulli, Pichipellahuén y El Panal. Para los habitantes de estos lugares, la exclusión socioespacial y las movilidades precarias tienden a ser más visibles. No es casual que la mayoría de sus habitantes se encuentren bajo la línea de la pobreza, pertenezcan al pueblo mapuche y deban optimizar y racionalizar los viajes a la ciudad para el cumplimiento de actividades específicas. En estos lugares, el transporte público tiene horarios delimitados y preestablecidos, y el servicio ofertado muchas veces está por debajo de los estándares mínimos de calidad. Ángel, 30 años, profesor de educación básica, desempleado, vive en Pichipellahuén y todas las semanas viaja al menos una vez por la región con el objetivo de buscar empleo, afirma:

“Yo pienso que esta región está complicada pa buscar pega, y no es que lo diga yo nomás, pregúntele a cualquiera y le va a decir lo mismo, entonces, no me puedo quedar en el pueblo esperando que me llegue algo del cielo, tengo que moverme. Le pedí plata prestada a un amigo para poder buscar pega [...] He ido a Temuco, Lumaco, Victoria, Traiguén, Galvarino, por todos lados buscando y no encuentro todavía. Llevo ya seis meses en esta.... Desespera, cansa, aburre, sobre todo por la familia y las deudas”.

En el relato de Ángel, confluye la esencia cotidiana de una parte de viajeros cuyo objetivo es la búsqueda de una mejor calidad de vida. Una participación social decaída producto de las condiciones de vida mermadas conlleva al repliegue y la aparición de situaciones de precariedad que trascienden el ámbito laboral, la experiencia de viaje reproduce y proyecta la condición socioeconómica contractual de la persona.

Inés, 20 años, estudiante recién egresada de técnico en enfermería, se encuentra buscando trabajo por primera vez, comenta: “antes me movía generalmente de la casa al liceo y del liceo a la casa. Ahora que estoy buscando pega siento que he tenido que ir a otros lados donde nunca pensé [...] mientras viajo voy pensando qué voy a hacer si no encuentro pega, me desespera eso, como que me angustia porque tengo que ayudar en la casa ahora.” Inés, actualmente vive en Angol, pero no descarta emigrar a otra ciudad si es que en su ciudad de origen la búsqueda de trabajo se prolonga en demasía. En su relato emerge un sentimiento de incertidumbre respecto al futuro próximo producto de un presente vivido en desesperación. Mientras viaja analiza su situación actual, proyecta su futuro y se replantea su estado de vulnerabilidad económica.

Estas experiencias de viaje, sintetizadas e interrelacionadas en un cuerpo sin fin, se producen y reproducen en los viajes desarrollados por la región. Los relatos y experiencias de movilidad exhibidas pueden extrapolarse a muchos otros casos que fueron pesquisados, pero por aspectos logísticos no incorporados en la presente sección. Sin lugar a duda, los factores estructurales de La Araucanía son forma y parte de la experiencia cotidiana de las personas que ahí viven, por lo cual, la construcción del viaje se impregna de los estilos y las condiciones de vida de la población.

3.2. Los Lagos: diferencias educativas y movilidades interurbanas

El caso de Los Lagos es abordado a partir del análisis de la movilidad de estudiantes secundarios y universitarios. A este respecto, una primera constatación relevante es que una proporción mayoritaria migra interregionalmente para acceder a la educación universitaria. De hecho, entre los años 2004 y 2006, un 67% estudió fuera de la región (Saravia, 2018b), y según datos del Sistema de Información de Educación Superior, el año 2015 un 44% de las personas originarias de la región de Los Lagos que se matricularon en la educación universitaria lo hicieron en una región distinta a la propia (Rolando y Lara, 2015).

Ahora bien, la movilidad como estrategia para acceder a la oferta educativa se observa también en niveles educativos anteriores. En el caso de Los Lagos, 27% de la matrícula de enseñanza media de Los Lagos conmuta diariamente entre comunas (Donoso y Arias, 2012). De esta manera, las trayectorias de los sujetos van siendo marcadas por la movilidad a lo largo de su vida, no solo durante la etapa universitaria, sino también durante la etapa de enseñanza media, e inclusive durante la formación escolar básica¹⁸. En cada una de estas etapas las experiencias de movilidad tienen características particulares que las distinguen de otros momentos del ciclo vital. Además, se diferencian notablemente según el territorio que se habita.

18. Este hecho da cuenta de la desigual oferta educativa del sistema escolar chileno, que genera como una consecuencia el desplazamiento de estudiantes desde sus comunas de origen hacia otras localidades para cumplir con las expectativas familiares de movilidad social (Donoso y Arias, 2013).

En la etapa de acceso a la educación universitaria, el análisis de las entrevistas da cuenta de que se presenta una disyuntiva generalizada entre estudiar en la región de origen versus migrar interregionalmente por estudios universitarios. Quienes no migran interregionalmente, tienen en general un perfil socioeconómico de origen más bajo que quienes sí migran, y provienen mayoritariamente de comunas aledañas a las ciudades medianas en que se emplazan las universidades (principalmente Puerto Montt y Osorno, en el periodo analizado) (Saravia, 2018b). Por este motivo, aun quienes no migran, deben desplegar estrategias de movilidad espacial cotidiana desde comunas semi-rurales o rurales a las ciudades medianas que proveen el servicio educativo.

El análisis realizado permite argumentar que el desarrollo de estas estrategias constituye la continuación de experiencias de movilidad cotidiana durante etapas formativas anteriores, tal como muestra el trabajo de Donoso y Arias (2012). Un número importante de entrevistados refiere haber estudiado su enseñanza secundaria en una comuna distinta a la de residencia. Esto se acentúa en las comunas aledañas a las ciudades medianas, y se debe no a una escasez de oportunidades educativas en las comunas consideradas *hinterland*, sino que a una apreciación subjetiva más o menos generalizada que considera como de mayor calidad la educación impartida en las ciudades o centros urbanos más desarrollados. Esto se observa en las tres provincias analizadas. En el caso de Chiloé, Álvaro, originario de Castro, padres universitarios, egresó de colegio particular subvencionado, estudió en Universidad de la Frontera, relata:

“La escuela de San Javier no era muy buena, así que pasó algo que para ti puede parecer un hecho anecdótico, pero para la investigación no lo es, te aseguro que no lo va a ser, que es el fenómeno de la migración intercomunal por efectos de la calidad de los establecimientos educacionales, y eso (...) no lo tomes como un dato, tómalo como algo importante en la zona de Chiloé, que es la fuerte migración intercomunal de los estudiantes por efecto de la calidad académica (...), hay comunas que tienen muy mala calidad educativa, Dalcahue por ejemplo, Curaco de Vélez muy mala, ¿y qué pasa con los estudiantes de Dalcahue y Curaco de Vélez? Van a Achao. Ese fue mi caso. En mi caso el año noventa y ocho empezamos los primeros estudiantes de Curaco de Vélez a viajar todos los días a Achao a ir a los colegios de allá, porque la calidad del colegio de Achao era mejor que Curaco de Vélez. (Los apoderados) empezaron a pagar mini bus para que todos los días nos lleven a Achao a estudiar en las mañanas y en la tarde volvíamos en bus normal”.

El entrevistado refiere que el fenómeno que describe ha tendido a acentuarse con el tiempo, y que si bien en la década de 1990 solo correspondía a algunos casos específicos en los que la familia de origen contaba con los recursos necesarios para poder

costear lo que implicaba el traslado diario, hoy sería una práctica extendida. Ahora bien, como muestran análisis en base a metodologías mixtas (Saravia, 2018b), este traslado es de diferencial acceso, según el nivel de ingresos de las familias de origen de los estudiantes. En el caso relatado, el entrevistado indica haber viajado en un mini bus, pagado por sus padres. De acuerdo también a su relato, esto no era una realidad generalizada en esa época.

En el caso de los estudiantes provenientes de familias de bajos ingresos económicos, este tipo de estrategias son referidas más bien como un sacrificio, como se expresa en el siguiente relato de Andrés, originario de Puerto Varas, estudió en la región, residente en Puerto Varas:

“Hay todo un esfuerzo y sacrificio desde niños, o sea ellos desde séptimo básico, a los doce años salieron de su casa, porque muchas escuelas son unido-centes. Entonces llegar a la ciudad, a una selva donde hay cuarenta (compañeros por sala) para ellos es todo un trauma. Más encima estar internado de lunes a viernes, no ver a su familia, viajar solo los fines de semana y si es que se puede, porque muchos se demoran dos días en llegar a su casa. Entonces hay una motivación intrínseca o sea si tengo la posibilidad de estudiar, y veo que mi padre es campesino y ven que en invierno los animales se mueren por la nieve, que la vida es tan sacrificada en el campo”.

Como se aprecia en los relatos, la diferencia en la valoración de ambas experiencias de movilidad radica en los medios de movilización, el tiempo asociado a los traslados, y las características de la estadía en la ciudad en periodo de clases. En el caso de los colegios particulares pagados tienden a ser buses particulares contratados por las familias o automóviles propios, y servicios de alojamiento privados, mientras que, en el caso de colegios municipales y familias de más bajos recursos, el servicio de traslado tiende a ser prestado por la misma institución educativa o instituciones religiosas, al igual que el servicio de alojamiento. Por esta razón, la distancia entre territorio de origen y territorio de destino en la experiencia de movilidad es evaluada de manera distinta. Se expresan de esta manera en el traslado, desigualdades sociales de carácter estructural.

En la provincia de Osorno se observa el mismo fenómeno. Osorno tiende a atraer estudiantes de las comunas aledañas. Ello es transversal al nivel socioeconómico de las familias de origen, aunque la experiencia de movilidad es significada de manera distinta de acuerdo a esta variable. Sergio, originario de Entre Lagos, relata dicha experiencia desde la perspectiva de quienes no tenían altos ingresos económicos:

“Siempre veías los buses llenos de estudiantes en la mañana, no sé, no podría darte el porcentaje de alumnos que emigra o que viaja de Entre Lagos a Osorno (...) pero los buses se iban llenos, los tres o cuatro primeros buses de las seis y media hasta las siete y media iban llenísimos, si se daba harto el viajar porque también es un costo extra, o sea el colegio ya era un gasto extra, el hecho de que ya además tengas que pagar una pensión no era muy factible para muchas familias, de hecho no me acuerdo conocer a alguien que se haya quedado en Osorno, yo me quedé un semestre en Osorno y no, no me gustó, preferí seguir viajando”.

El modo de viaje en este caso son buses públicos, lo que implica que los habitantes de comunas semi-rurales aledañas a las ciudades medianas de la región deben desarrollar viajes diarios de forma autónoma desde edades tempranas, a diferencia de los niños que provienen de familias de más altos ingresos.

Las experiencias relatadas se refieren principalmente a movilidad terrestre en buses interurbanos. Este modo es asociado a aspectos limitantes para la programación de las actividades cotidianas como plantea Tomás, originario de Achao que viajaba a Curaco a estudiar:

“Yo viajaba todos los días de Achao a Curaco, y los buses para volver terminaban a las siete, los talleres extraprogramáticos eran entre las seis y las ocho de la tarde, entonces no podía tomar ningún taller afuera porque no podía por horario de curso, me complicaba quedarme”.

Es decir, las actividades posibles de realizar se amoldan a los horarios programados de los buses, y consecuentemente, la experiencia de movilidad afecta de este modo la experimentación del territorio, es decir, las actividades posibles de realizar, los tiempos asociados a estas y los lugares.

Las desigualdades sociales estructurales que se expresan en la movilidad pueden ser moderadas o acentuadas por atributos de los territorios. Queda claro en el relato de un entrevistado que, refiriéndose a su juventud en Puerto Varas, plantea:

“Era agradable, tranquilo, caminable, eso en una ciudad es algo maravilloso, vivir en un lugar donde *podís* caminar donde *querái cachai*, en los últimos tiempos nosotros no teníamos auto, entonces moverse en auto no era posible y había que caminar para todos lados y lo hacía sin ningún problema”.

Se expresa que el no contar con automóvil como forma de movilidad, que en otro contexto territorial constituiría un elemento decisivo en la experiencia de movilidad, en este caso es visto como un elemento sin mayor relevancia, dadas las características del territorio que se habita.

Algo similar ocurre en Osorno, y también en el contexto de Puerto Montt, como se observa en el relato de un entrevistado originario de Puerto Montt:

“Mi papá se dedicó un tiempo a vender pescados con bicicleta, yo igual, la carrera me la pagué yo, mi papá en la *bici* ponía cajones adelante y atrás y vendía pescados. Con eso generaba recursos. Yo tenía como nueve años cuando comencé a trabajar con un carretón y caballo”.

Una bicicleta, un carretón tirado por caballos, en este contexto territorial en el que la concentración de población es alta y permite acceder de manera expedita a compradores de los productos que se comercializan, son vistos no como medios precarios de movilidad, sino como suficientes para las actividades requeridas.

Este contraste entre las ciudades medianas y sus respectivos *hinterland* es descrito por otro de los entrevistados, originario de Puerto Montt, quien se refiere a la realidad de la movilidad de sus compañeros originarios de comunas aledañas:

“Hay un problema de conectividad: mis compañeros que vivían lejos siempre tenían problemas por la falta de locomoción pública, o la única forma en la que podían moverse era en auto, siempre eso fue un drama. Siempre fue un drama salir en las noches para ellos porque no había como volver. Si hay algo de que me acuerdo es de los problemas de conectividad con los sectores rurales”.

De esta manera, en la experiencia de movilidad se entrecruzan factores sociales y territoriales, generando desigualdades. Las características del territorio y su posicionamiento respecto de las ciudades medianas permiten profundizar o aminorar dichas desigualdades.

Discusión final

Las prácticas de movilidad están íntimamente ligadas con los territorios donde son desarrolladas. En este sentido, tanto en La Araucanía como en Los Lagos, la ruralidad y la exclusión socio-espacial se tornan factores constitutivos de las experiencias de movilidad de los participantes. Al explorar las rutinas y los relatos, emergen diversas realidades que reflejan adversas condiciones de vida para los habitantes de territorios que han visto cómo el paso del tiempo y el discurso oficial que apunta al desarrollo social del país tiende a alejarse de la vorágine de miles de hogares que viven en pequeñas ciudades y localidades con evidentes carencias económicas, sociales y culturales. En este sentido, el viaje reproduce de manera móvil, las condiciones estructurales de vida de los habitantes.

En La Araucanía y Los Lagos, la desigualdad social se encuentra en innumerables situaciones cotidianas. La movilidad no se aleja de esta realidad, y permite comprender que muchas veces los deseos individuales están condicionados por factores

sociales externos que reproducen diversos obstáculos al momento de planificar las actividades cotidianas, acceder a los espacios de frecuentación y conectar múltiples lugares. Como se pudo observar en Los Lagos, las diferencias de clase social juegan un papel preponderante en la experiencia de movilidad por motivos educativos, reapareciendo la máxima que sostiene que la movilidad se vive de distinta manera (Avelleda y Lazo, 2011), y en algunas ocasiones obliga a quienes tienen menos recursos a encontrarse con mayores barreras.

Aunque de cierta forma trasciende los objetivos de la investigación, estos resultados nos permiten entender la segregación como un fenómeno que se desprende de la jerarquización social, económica y cultural de la red de ciudades que componen un determinado territorio, ampliando de este modo el concepto de segregación urbana. Así, observamos que tal como proponen Jirón et al. (2010) las desigualdades espaciales se relacionan con el acceso al espacio-temporal pero también con la experiencia de la exclusión en movilidad.

La movilidad en los territorios no metropolitanos se torna relevante fuente de información para analizar aspectos del paisaje, las emociones y las representaciones interurbanas del espacio (Lazo y Carvajal, 2018; Riquelme y Riquelme, 2018; Salazar et al., 2017), realzando características propias de estos territorios, donde en algunas ocasiones las técnicas de investigación convencionales para estudiar la movilidad urbana no son compatibles con los ritmos y actividades desarrolladas por los habitantes de la ruralidad. En este sentido, las experiencias de los participantes de la investigación reflejan las diversas tácticas de desplazamiento que deben realizar con el objetivo de participar socialmente, así como la falta de infraestructura a disposición que no necesariamente permite acceder a la ciudad.

En otro orden de cosas, la emergencia de la precariedad en las prácticas de movilidad queda reflejada en diversas realidades que impulsan el desplazamiento, por ejemplo, falta de trabajo, carencia de espacios educativos o incertidumbre en cuanto a la posibilidad de arribar al lugar de destino, permiten introducir elementos de la precariedad al estudio de la movilidad en contextos de exclusión socioespacial, tornándose particularmente relevante para los estudios de la conmutación no metropolitana. Más aún, considerando que la movilidad no incluye solo el tiempo de viaje, la organización del viaje y la llegada al destino son forma y parte de la experiencia de movilidad.

Practicar la movilidad en el sur de Chile involucra la inclusión de diversos grupos sociales que transitan en espacios culturales y geográficos amplios y heterogéneos. En este sentido, largos desplazamientos pedestres, buses interurbanos, trenes y carreteras asoman como dispositivos de transporte que permiten el acceso a los espacios visitados en el día a día, lo cual involucra considerar experiencias que dan cuenta de carencias y necesidades históricas para los habitantes de estos territorios. Tender a

naturalizar y folklorizar la movilidad precaria de estos lugares, es una forma más de reproducción del discurso centralista.

Respecto a la relación entre escenarios de viaje y dimensiones y categorías de análisis (Tabla 1), los hallazgos permiten observar cómo las prácticas cotidianas interrelacionan y promueven la emergencia de sentimientos de exclusión, incertidumbre y pesimismo a medida que los motivos y modos de viaje están atravesados por experiencias de movilidad precaria. Esta realidad no es exclusiva de los territorios aquí analizados, pero estos territorios son ejemplo de carencias históricas que en la actualidad repercuten en las experiencias de movilidad de sus habitantes.

Sostenemos que la movilidad en áreas metropolitanas es un mecanismo de inclusión/exclusión social y urbana, tal como lo muestran los estudios de Avellaneda y Lazo (2011) para Lima y Santiago, y Lizarraga (2012) para Caracas, a nivel no metropolitano e interurbano se evidencian procesos similares. De este modo, estaríamos en presencia de una exclusión espacial compuesta tanto por el elemento urbano propiamente tal, como por lo territorial que abarca, en términos materiales y políticos, espacios más amplios ligados a la jerarquización de la red de ciudades de un territorio en particular. En este contexto, el análisis de la infraestructura de movilidad cobra una especial relevancia en la medida que permite analizar -tal como lo señalan Harvey y Knox (2015)- las desigualdades materiales ligadas al espacio construido y vivido de manera diferencial. De este modo, la problemática de la movilidad se cruza necesariamente con lógicas de poder (Zunino et al., 2017), temáticas sobre las que resulta necesario seguir profundizando.

Finalmente, sostenemos que para futuras investigaciones de este tipo convendría avanzar en aspectos ligados al ritmo análisis (Lefebvre, 1992), con el objetivo de registrar en profundidad cómo se construyen las rutinas de movilidad en la ruralidad y los espacios interurbanos, incorporando y creando técnicas de investigación propias para habitantes de territorios que tienen prácticas de movilidad particulares, caracterizadas por la improvisación y que muchas veces decantan en procesos de migración.

Referencias

- Avellaneda, Pau (2008). "Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima". *Anales de Geografía*, 28 (2): 9-35.
- Avellaneda, Pau y Alejandra Lazo (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile". *Revista Transporte y Territorio*, (4): 47-58.
- Barattini, Mariana. (2013). "La vitalización sindical en el período de la convertibilidad en Argentina". *Trabajo y Sociedad*, (20): 193-203.

- CASEN (2017). Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional. Recuperado de http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/casenmultidimensional/casen/casen_2017.php
- Cresswell, Tim & Peter Merriman (2011) (eds.). *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*. London: Ashgate.
- Cebollada, Ángel y Pau Avellaneda (2008). "Equidad social en movilidad: Reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima". *Scripta Nova*, 13, 270 (47).
- CENSO (2017). Censo de Población. Recuperado de <https://resultados.censo2017.cl/>
- Cerón, Eduardo (2018). "Movilidad cotidiana e infraestructura en la configuración del espacio rural no periurbano". *Región y sociedad*, 30 (71). <https://dx.doi.org/10.22198/rys.2018.71.a399>
- Cortés, Genevieve (2009). "Migraciones, construcciones transnacionales y prácticas de circulación: un enfoque desde el territorio". *Párrafos Geográficos*, 8 (1): 35-53.
- Cuevas, Hernán (2015). "Precariedad, Precariado y Precarización: Un comentario crítico desde América Latina a The Precariat. The New Dangerous Class de Guy Standing". *Polis* (Santiago), 14(40), 313-329. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-65682015000100015>
- Dalakoglou, Dimitri & Harvey, Penny (2012). "Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility". *Mobilities*, 7(4): 459-465. <https://dx.doi.org/10.1080/17450101.2012.718426>.
- De la Garza, Enrique (2012). "El trabajo no clásico y la ampliación de los conceptos de la Sociología del Trabajo". *Revista de Trabajo*, 8, (10): 109-123.
- Donoso, Sebastián y Óscar Arias (2012). "Distribución desigual de las oportunidades educativas en el territorio y migración de la matrícula escolar: el caso de la región de Los Lagos (Chile)". *Estudios pedagógicos*, 38(2): 35-54.
- Donoso, Sebastián, y Óscar Arias (2013). "Desplazamiento cotidiano de estudiantes entre comunas de Chile: evidencia y recomendaciones de política para la nueva institucionalidad de la Educación Pública". *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales*, 39(116).
- Dureau, Françoise, Thierry Lulle y Yasna Contreras (2015). *Movilidades y cambio urbano Bogotá, Santiago y Sao Paulo*. Universidad Externado de Colombia.
- Errázuriz, Tomás (2012). "Para una historia del viaje metropolitano". *Bifurcaciones*, 11.
- Errázuriz, Tomás y Eduardo Valdés (2017). "Tecnologías al acecho. Mutaciones del viaje cotidiano en una ciudad no metropolitana". *Universum* (Talca), 32(1): 59-75.
- Glick, Nina & Noel Salazar (2012). "Regimes of Mobility Across the Globe". *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39: 183-200.

- González Quiñones, Fidel, Claudia Contreras y Claudia Jurado Rodríguez (2018). "Vulnerabilidad en el transporte público: análisis cuantitativo de percepciones sobre movilidad segura". *Revista de Urbanismo*, (39): 1-14. Doi:10.5354/0717-5051.2018.49399.
- Gutiérrez, Andrea (2008). "Movilidad, pobreza y salud adolescente en Argentina. El caso del rururbano de Buenos Aires". London: IFRTD – SKAT/COSUDE.
- 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 (coord.) (2017). Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad. Recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial. Buenos Aires: Eueba.
- Harvey, Penny & Knox, Hanna (2015). Roads. An anthropology of infrastructure and expertise. Cornell University Press.
- Hernández, Diego (2009). "Los desafíos del Transporte Público como canal de acceso al bienestar y mecanismo de integración social. El caso de Santiago de Chile". XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, Buenos Aires.
- Hernández, Diego (2017). "Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo". CEPAL, 122.
- 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, Carlos Lange y María Bertrand (2010). "Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana". *Revista INVI*, 25(68). 10.4067/So718-83582010000100002
- Jirón, Paola (2011). "On becoming "la sombra/the shadow", en M. Buscher, J. Urry y K. Witchger (Eds). *Mobile Methods*. New York: Routledge.
- Jirón, Paola y Pablo Mancilla. (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 y Walter Imilán (2015a). "Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana". *Antropologías del Sur*, 2,3.
- Jirón, Paola y Walter Imilán (2015b). "Embodying flexibility: experiencing labour flexibility through urban daily mobility in Santiago de Chile". *Mobilities*, 10(1), 119-135.
- Jouffe, Yves (2011). "Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase?". *Revista Transporte y Territorio*, (4): 84-117.

- Julián, Dasten (2014). “La precariedad laboral, modernidad y modernización capitalista: Una contribución al debate desde América Latina”. *Trabajo y sociedad*, (23): 147-168
- Julián, Dasten (2017). “Precariedad laboral en América Latina: contribuciones a un modelo para armar”. *Revista Colombiana de Sociología*, 40(2): 27-46. DOI: <https://doi.org/10.15446/rcs.v40n2.66382>
- Lazo, Alejandra y Diego Carvajal. (2018). “La movilidad y el habitar chilote. Cambios, rupturas y continuidades en las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes del archipiélago de Chiloé, en el sur austral de Chile”. *Chungará* (Arica), 50(1): 145-154. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562018005000203>.
- Lee, Joe & Tim Ingold (2007- 2006). “Fieldwork on foot: Perceiving, Routing, Socializing”. En *Locating the Field: Space, Place and Context in Anthropology*. P. Collins y S. Coleman, (editores). pp. 67-86. Berg, New York.
- Lefebvre, Henri (1975). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- Lefebvre, Henri (1992). *Ritmoanálisis. Espacio, tiempo y vida cotidiana*. Nueva York: Continuum.
- Leiva, Sandra (2002). “El trabajo a tiempo parcial en Chile: ¿constituye empleo precario?: reflexiones desde la perspectiva de género”. CEPAL, *Mujer y Desarrollo*, 26.
- Lizarraga, Carmen (2012). *Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas*. *EURE*, 38(113), 99-125. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000100005>
- Neffa, Julio (2009). “Sector informal, precariedad, trabajo no registrado”. Noveno Congreso Nacional de Estudios del Trabajo, Buenos Aires.
- Olivi, Alessandra, Giuletta Fadda y Vannia Reyes (2016). “Movilidad urbana y calidad de vida de las personas mayores en una ciudad vertical. El caso de Valparaíso, Chile”. *Revista Planeo*, 13: 38-47.
- Pérez, Ruth y Guénola Caprón (2018). “Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de género: análisis del uso del automóvil en una metrópoli latinoamericana”. *Quid*, 16, 102-128.
- Riquelme, Hernán (2016). “Movilidad cotidiana: entre la producción y reproducción social. Una exploración a las prácticas de desplazamiento de dos mujeres en Temuco”. *Revista Pilquen*, 19(4): 14-31.
- Riquelme, Hernán y Matías Riquelme (2018). “Representando el espacio: experiencias de movilidad cotidiana a partir de la confección de mapas en La Araucanía, Chile”. *Estudios Socioterritoriales*, 23: 101-117.
- Roa, Herty, Carolina Rojas, Juan Carrasco y Alejandro Tudela (2013). “Movilidad urbana e indicadores de exclusión social del sistema de transporte: evidencia en una ciudad intermedia chilena”. *Revista Transporte y Territorio*, 8: 45-64.

- Rodríguez, Jorge (2008). "Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina". *EURE* (Santiago), 34(103), 49-71. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000300003>
- Rolando, Rodrigo y Alfredo Lara (2015). "Movilidad de Educación Superior desde Región de Origen. Reporte del Sistema de Información de Educación Superior [SIES]", Ministerio de Educación, Chile. Recuperado de https://www.mifuturo.cl/wp-content/uploads/2018/SIES/publicaciones/reportes/reporte_n1.pdf
- Salazar, Gonzalo, Martín Fonck y Francisco Irrarrázaval (2017). "Paisajes en movimiento: Sentidos de lugar y prácticas interculturales en ciudades de la Región de La Araucanía, Chile". *Chungara, Revista de Antropología Chilena*, 49 (2): 251-264.
- Saravia, Felipe (2018a). "Ventajas del uso de mercados laborales locales en estudio de desigualdades sociales intra-regionales: el caso de Los Lagos, Chile". *Revista Iberoamericana de Estudios Municipales*, 17: 29-49.
- Saravia, Felipe (2018b). "La dimensión territorial de las desigualdades en trayectorias sociales de profesionales: el caso de la región de Los Lagos". Tesis para optar al grado de Doctor en Ciencias Sociales en Estudios Territoriales, Universidad de Los Lagos. Osorno, Chile.
- Schwanen, Tim, Karen Lucas, Nihan Akyelken, Diego Cisternas, Juan Carrasco & Tijs Neutens (2015). "Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital". *Transportation Research*, 74: 123-135.
- Sheller, Mimi & John Urry (2016). "Mobilizing the new mobilities paradigm". *Applied Mobilities*, 1: 10-25. DOI: 10.1080/23800127.2016.1151216
- Sheller, Mimi & Jhon Urry (2006). "The new mobilities paradigm". *Environment & Planning*, 38, 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Sisto, Vicente (2009). "Cambios en el trabajo, identidad e inclusión social en Chile: desafíos para la investigación". *Universum*, 24 (2). <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762009000200011>
- Soto, Paula (2017). "Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México". *Transporte y Territorio*, 16, 137-146.
- Standing, Guy (2009). *Work After Globalization. Building Occupational Citizenship*. Edward Elgar: Cheltenham.
- Stefoni, Carolina (2017). "Migración internacional y precariedad laboral. El caso de la industria de la construcción en Chile". *Revista Interdisciplinaria da Mobilidade Humana*, 25 (49), 95-112.

- Tapia, Marcela (2015). "Frontera, movilidad y circulación reciente de peruanos y bolivianos en el norte de Chile". *Estudios atacameños*, (50), 195-213. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-10432015000100010>
- Urry, Jhon (2002). "Mobility and proximity". *Sociology*, 36 (2): 255-274. <https://doi.org/10.1177/0038038502036002002>
- Urry, John (2007). *Mobilities*. Oxford: Polity Press.
- Vega, Pablo (2003). "Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo". *Debate en Sociología*, 28: 19-51.
- Würth, Melanie (2014). "Cartografías de la ciudad: Representación y estilización lingüística en mapas mentales de Buenos Aires". *Boletín de filología*, 49(2), 311-349.
- Zunino Singh, Dhan, Guillermo Giucci y Paola Jirón (editores). (2017) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Blibios.
- Zunino Singh, Dhan (2016). "Sea amable, ceda el asiento. Un análisis histórico cultural de comportamiento de los pasajeros en el transporte público de Buenos Aires a principios del siglo XX". *Cuaderno Urbano*, 20.

Sobre los autores

HERNÁN RIQUELME BREVIS es Doctor en Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de General Sarmiento y el Instituto de Desarrollo Económico y Social (Argentina), Máster en Dinámicas de Cambio en las Sociedades Modernas Avanzadas por la Universidad Pública de Navarra (España). Sociólogo por la Universidad de la Frontera (Chile). Docente e investigador en la Facultad de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma de Chile (UA). Investigador en la Unidad de la Vicerrectoría de Investigación, Innovación y Postgrado de la Universidad Arturo Prat (UNAP). Líneas de investigación: movilidad cotidiana, patrimonio ferroviario y exclusión socioespacial. Correo Electrónico: h.riquelmebrevis@gmail.com

FELIPE SARAVIA CORTÉS es Doctor en Ciencias Sociales en Estudios Territoriales. Magíster en Desarrollo Regional y Local. Trabajador Social. Académico del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad del Bío-Bío. Líneas de investigación: Desigualdades territoriales, Subjetividades territoriales, Desigualdades en educación superior, Formación e inserción laboral de trabajadores sociales. Correo Electrónico: fsaravia@ubiobio.cl

JAVIERA AZÓCAR WEISSER es Doctora en Ciencias Sociales con mención en Estudios Urbanos (École des Hautes Études en Sciences Sociales de París). Máster en Ciencias Sociales de la École des Hautes Études en Sciences Sociales de París. Licenciada en Sociología por la Universidad de Chile. Investigadora postdoctoral Conicyt-Fondecyt 3190371. Sus temas de investigación se centran en la construcción del espacio público moderno en Santiago de Chile (fines del XVIII-XX). Experiencia en investigación en sociología urbana, así como en el diagnóstico y gestión del área social en proyectos urbanos. Correo Electrónico: javiera.azocar@uautonoma.cl

"Los resultados de este proyecto son parte de la investigación DIUA 170-2019, financiado por la VRIP de la Universidad Autónoma de Chile".

CUHSO. CULTURA-HOMBRE-SOCIEDAD

Fundada en 1984, la revista CUHSO es una de las publicaciones periódicas más antiguas en ciencias sociales y humanidades del sur de Chile. Con una periodicidad semestral, recibe todo el año trabajos inéditos de las distintas disciplinas de las ciencias sociales y las humanidades especializadas en el estudio y comprensión de la diversidad sociocultural, especialmente de las sociedades latinoamericanas y sus tensiones producto de la herencia colonial, la modernidad y la globalización. En este sentido, la revista valora tanto el rigor como la pluralidad teórica, epistemológica y metodológica de los trabajos.

EDITOR

Matthias Gloël

COORDINADORA EDITORIAL

Claudia Campos Letelier

CORRECTOR DE ESTILO Y DISEÑADOR

Ediciones Silsag

TRADUCTOR, CORRECTOR LENGUA INGLESA

Aurora Sambolin Santiago

DESARROLLADOR DE SISTEMAS

Laura Navarro Oliva

SITIO WEB

cuhso.uct.cl

E-MAIL

cuhso@uct.cl

LICENCIA DE ESTE ARTÍCULO

Creative Commons Atribución Compartir Igual 4.0 Internacional