

El Derecho a la movilidad en las ciudades intermedias: Evidencias desde el Sur de Chile¹

Alejandra Lazo Corvalán

Doctora en Geografía. Investigadora en la Universidad de Los Lagos, Chile.

E-mail: alejandra.lazo@ulagos.cl

Alejandra Carreño Calderón

Doctora en Antropología. Universidad de Los Lagos, Chile.

E-mail: carrenoalejandra@gmail.com

Fecha de recepción: 15/10/2019

Aceptación final del artículo: 17/05/2020

En este artículo se discute el derecho a la movilidad a partir de las experiencias de habitantes de tres ciudades de La Región de los Lagos, en el Sur de Chile. A partir del derecho a la ciudad propuesto por Lefebvre, se expone la tensión existente entre una movilidad deseada y una movilidad prescrita que incluye la visibilización de las desigualdades socio-espaciales vividas por los habitantes que se desplazan cotidianamente hacia ciudades más alejadas. Emerge, desde del análisis de los relatos y acompañamientos de los viajeros, la importancia de la proximidad como una dimensión del derecho a la movilidad en las ciudades intermedias, toda vez que es reivindicada por quienes prefieren viajar diariamente con tal de mantener una dimensión urbana más reducida, familiar, segura y lenta.

Palabras claves: derecho a la movilidad, derecho a la ciudad, sur de Chile

The right to mobility in intermediate cities: Evidence from southern Chile

This article discusses the right to mobility based on the experiences of inhabitants of three cities in the Lake Region, in southern Chile. From the idea of the right to the city proposed by Lefebvre, the tension between a desired mobility and a prescribed mobility that includes the visibility of the socio-spatial inequalities

¹ Las autoras agradecen a Conicyt-Fondecyt por el financiamiento del proyecto Iniciación N°11171028.

experienced by the inhabitants who travel daily to more remote cities is exposed. Emerges, from the analysis of the stories and accompaniments of travelers, the importance of proximity as a dimension of the right to mobility, since it is claimed by those who prefer to travel daily in order to maintain a smaller, familiar urban dimension, Safe and slow

Keywords: right to mobility, right to the city, southern Chile

Introducción

Desde el debate sobre el derecho a la ciudad que inauguró tempranamente Henri Lefebvre (1969) se ha transitado a pensar la movilidad como parte estructural de la experiencia contemporánea (Urry 2000). En efecto, esta se considera como una necesidad y derecho que determina no sólo las posibilidades de acceso a los servicios básicos para el desarrollo de la vida social, sino también, la participación activa del sujeto en la sociedad (Gutiérrez, 2012). El derecho a la ciudad estaría entonces determinado por las posibilidades de movilidad que cualifican y diferencian jerárquicamente a los sujetos (Cebollada, 2006; Avellaneda y Lazo, 2011). Esto implica que cualquier abordaje al derecho a la ciudad significa también un cuestionamiento sobre el derecho a la movilidad.

En este artículo se problematizan las diversas dimensiones del derecho a la movilidad de habitantes de tres ciudades de La Región de los Lagos, Sur de Chile, que se movilizan diariamente por motivos de trabajo o estudio hacia la ciudad Osorno. Para ello, en la primera parte revisaremos una discusión en torno al rol de la proximidad y la accesibilidad como elementos claves del derecho a la movilidad, de modo de identificar lo que llamaremos movilidades deseadas y movilidades prescritas. A la luz de esta discusión, se presentan los resultados de la investigación realizada con tres habitantes que viajan cotidianamente hacia la ciudad Osorno por motivos de trabajo y estudio. Finalmente, del análisis de los relatos emerge la necesaria inclusión de la dimensión de la proximidad en el desarrollo de la movilidad como derecho, toda vez que es también reivindicada por quienes prefieren viajar diariamente con tal de mantener una dimensión urbana más reducida, familiar, segura y lenta.

Ciudad, movilidad y derecho: conceptos indeterminados

El derecho a la ciudad que inaugura la discusión sobre el derecho a la movilidad es un concepto ambiguo (Purcell, 2009; Jouffe, 2011; Marcuse, 2009). Esta ambigüedad se revela en las múltiples acepciones que ha adquirido el término, ya que a partir de él se derivan aspectos que van desde el derecho y el uso político del espacio público, hasta el derecho a una red de seguridad generalizada (Marcuse, 2011). Esto genera interpretaciones múltiples que pueden acabar en modos contradictorios y hasta conflictuales de ver y gobernar la ciudad. Al mismo tiempo, es posible afirmar que la indeterminación del concepto radica también en su articulación con la idea de circulación, conectividad y con la conformación reticular

que tendría la ciudad. Si el derecho a la ciudad significa derecho a vivir en una sociedad en la que las personas son libres de satisfacer sus propios deseos (Harvey, 2013), entonces: ¿es el continuo movimiento de los sujetos, las informaciones, las materias, un objeto de derecho o una prescripción basada en una distribución desigual de bienes y servicios?

La introducción de la exclusión social en la discusión sobre sistemas de transporte y accesibilidad (Lucas, 2012) ha tenido un importante desarrollo en América Latina, dado, en parte, por la creciente urbanización y las enormes desigualdades sociales que presentan sus territorios (Blanco et al., 2018). De este debate surge la idea que el derecho a la movilidad es un concepto impugnado (*contested*) y abierto a interpretaciones múltiples, al referir tanto al derecho a sistemas de transporte justos (Martens, 2016) que reduzcan desigualdades sociales -en referencia a la disminución de costos y tiempos de viaje (del Vecchio et al., 2020), lo que favorecería a las poblaciones más pobres (Venter et al., 2018) -, como a una visión crítica de la accesibilidad en la medida en que ésta no se encuentra definida sólo por condiciones físico-espaciales, sino por “una compleja intersección de determinantes socioculturales (...) que inciden diferencialmente en las prácticas de movilidad y las condiciones de accesibilidad” (Zunino et al., 2017:29) . En este sentido, los aportes de Mimi Sheller (2018) hacia una teorización de la “movilidad justa” son claves por cuanto recuerdan que la hipermovilidad de ciertos grupos sociales se construye a partir de la inmovilidad de otros grupos (Cresswell, 2016), determinados por la intersección entre ambiente, clase, edad, raza y género, lo que implica visibilizar las relaciones de poder desiguales que están a la base del discurso y las políticas de (hiper)accesibilidad a la ciudad.

En esta misma línea y acercándose al contexto en el que se sitúa este estudio, Jouffe (2011) advierte que existe un riesgo importante en reducir la idea del derecho a la ciudad de Lefebvre a la idea de la ciudad (hiper)accesible. Esta reducción es riesgosa en la medida en que, con la excusa de aumentar la posibilidad de llegar a todas partes, la accesibilidad entrega la administración territorial a un ordenamiento basado en la lógica mercantil de la oferta y la demanda. De esta manera, los habitantes en lugar de exigir su derecho a producir, transformar y usar la ciudad según sus propios deseos están obligados a asumir desplazamientos de grandes distancias, para acceder a determinados bienes o servicios, como el mismo empleo (del Vecchio et al., 2020). Esto implica asumir que, en estas condiciones, la movilidad no es necesariamente un deseo del habitante de la ciudad, sino que se ha transformado en una prescripción generada a partir de la segregación socio-espacial desde la cual las ciudades han sido producidas, como resultado de las presiones del mercado sobre los territorios.

El protagonismo que ha adquirido la idea de movilidad como deseo, ha eclipsado algunos aspectos claves de la idea del derecho a la ciudad, como lo es el derecho a la vivienda, que, en el caso de Chile, se promueve esencialmente como derecho a la propiedad privada y a la libre movilidad residencial, que entiende que cada persona puede “elegir” su lugar de residencia según el capital económico que posee, lo que implica a menudo, una expulsión de las poblaciones más pobres a barrios periféricos, alejados del territorio en los que dichas personas desearían vivir (Pérez, 2019). De esta manera es la lógica de la libre competencia la que

determina el ordenamiento territorial y por lo mismo la necesidad de movilidad que presentan ciertos grupos sociales, en detrimento de otros. En este sentido el trabajo de Sylvie Fol (2009) es elocuente respecto a la necesidad de observar la fuerza de la movilidad como exigencia de la sociedad post-industrial, desde una óptica basada en las desigualdades sociales: mientras los grupos más desfavorecidos presentan un acceso limitado a la movilidad, los grupos dominantes poseen una enorme capacidad de deslocalización y se benefician de redes sociales que no están fundadas sobre la sola proximidad espacial (Bacque y Fol, 2007:90). La capacidad de deslocalización pasa también por una mayor libertad de elegir sus lugares de residencia y los circuitos de desplazamiento que están dispuestos a asumir cotidianamente. Es por ello que Fol habla de una prescripción (*injection*) a la movilidad, es decir, en la medida en que se privilegia la accesibilidad de las clases desfavorecidas como único mecanismo de superación de las desigualdades socio-espaciales (Kauffman y Jemelin 2004).

El derecho a la movilidad se transforma en una prescripción que naturaliza la dispersión urbana y despoja a estos grupos sociales de los recursos, redes y experiencias que existen también en la proximidad de sus barrios, o, en el caso que aquí presentamos, en las pequeñas ciudades en que han elegido vivir. Como veremos, la elección de vivir en estas ciudades, pasa al mismo tiempo por una aceptación de la prescripción de movilidad dada por la concentración de bienes y servicios en la capital provincial (Osorno), a cambio de una afirmación del deseo de inmovilidad y proximidad (Ferreira et al., 2017) que, tal como han problematizado autoras feministas (Domosh y Seager, 2001), desafía la asociación positiva y androcéntrica de la movilidad con libertad valorizando el derecho a permanecer en un lugar (*staying put*) donde se cultivan relaciones de reciprocidad, asistencia y confort (Miglierina y Pereyra en Zunino et al., 2017: 83)

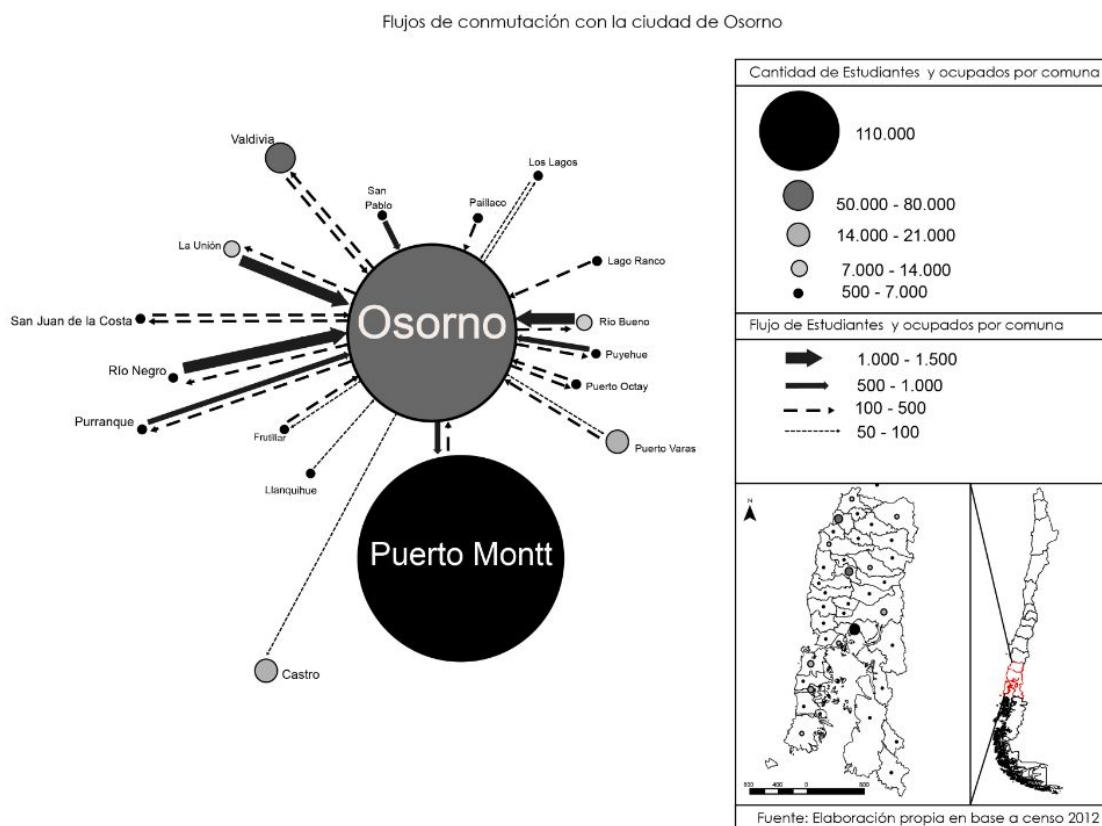
Metodología y casos de estudio

En Chile, y desde una perspectiva que propone examinar el trabajo agrario y la ruralidad a partir de la movilidad cotidiana, Canales et al. (2018) analizan la conmutación de corta distancia entre comunas agrupadas y no metropolitanas. Para los autores, la conmutación es entendida como “el desplazamiento cotidiano del trabajador entre una localidad de hábitat y una localidad de trabajo y empleo” (Canales, Canales y Hernández, 2018, p. 6). De este modo, la movilidad laboral en los territorios medianos y pequeños de Chile se organiza en relación con polos de atracción construidos en torno a ciudades mayores. Las movilizaciones por motivos de trabajo en la ruralidad y en las ciudades intermedias y pequeñas han sido escasamente abordadas, a pesar de que son sumamente relevantes para aquellos habitantes que viven en lugares más periféricos del desarrollo económico social. En estos territorios emergen dispositivos de transporte como bicicletas, lanchas, buses interurbanos y ferrocarriles que funcionan como nexo para la conectividad con el lugar de trabajo.

Los datos que presentamos a continuación provienen de un proyecto de investigación sobre las experiencias de movilidad de los conmutantes de las ciudades de Osorno y Puerto Montt en la Región de Los Lagos, sur de Chile. Las

ciudades de Osorno y Puerto Montt² corresponden a las ciudades urbanas más importantes de la región, concentrando la mayor cantidad de bienes y servicios. Para este artículo se seleccionaron sólo tres comunas que presentaban una dependencia importante con la ciudad de Osorno³. Usando los criterios que plantean Maturana y Rojas (2015) para definir pequeñas ciudades (Río Negro) y ciudades intermedias menores (Río Bueno y La Unión) fue posible observar a partir de los datos del último Censo 2012 que el número de personas que viajaba diariamente hacia la ciudad de Osorno era muy superior a las 1.717 personas para las tres comunas estudiadas (Río Negro, Río Bueno, La Unión, INE 2012).

Gráfico 1. Salidas hacia la ciudad de Osorno. Región de los Lagos, Chile. Año 2012.



Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2012.

Para la selección de la muestra se privilegió a personas que viajaban a trabajar o a estudiar a una comuna distinta de la que residían, utilizaban transporte privado y/o público para sus desplazamientos diarios y llevaban más de un año desarrollando la misma rutina de desplazamiento. Se trata de personas que

² Según el último Censo 2017, Osorno y Puerto Montt tienen una población de 161.000 y 245.000 habitantes respectivamente. Fuente: www.ine.cl

³ El estudio contempló 6 comunas de la Región de Los Lagos.

corresponden a un nivel socioeconómico medio-bajo, por lo cual su dependencia con el transporte y con su fuente de trabajo era aún mayor.

Se trabajó con la técnica de sombreado (Jirón 2010; Lazo y Carvajal, 2017) que consistió en acompañar a los viajeros en sus desplazamientos cotidianos desde que salen de sus casas hasta que regresan. El acompañamiento se realizó en tiempo real y durante los diversos trayectos de viaje, lo que permitió comprender cómo se proyectaba y constituía el desplazamiento a partir de lazos de confianza. Posteriormente a esto, se realizaron los acompañamientos y finalmente, en algunos casos, se desarrollaron entrevistas conclusivas con el objetivo de recabar información necesaria que surgió luego del post viaje. En total se realizaron 10 acompañamientos en cada una de las tres comunas seleccionadas para este manuscrito.

Resultados

“El bus es mi oficina” (Paula, Río Negro)

Paula tiene 22 años y ha vivido toda su vida en Río Negro, comuna ubicada en la provincia de Osorno, 36 kms. al sur de la ciudad. Los viajes hacia Osorno, son parte de su cotidianidad desde que tenía 14 años: “... en Río Negro los colegios no son muy buenos”. Luego de un período fuera, Paula vuelve a tener a su hijo y decide retomar sus estudios, esta vez matriculándose en una Universidad con sede en Osorno. Su opción de vivir en Río Negro y estudiar en Osorno tiene que ver con la pequeña red de apoyo que tiene en la ciudad que vive “... mi papá me cuida al niño cuando yo no estoy... y aquí con los bomberos tengo algo de trabajo y ayuda”.

Paula vive en la Compañía de Bomberos de la que es parte. Como retribución por su trabajo voluntario, la Compañía le otorga un espacio para vivir con su pequeño de dos años, quien asiste todos los días, de nueve de la mañana a seis de la tarde, a un jardín infantil en Río Negro. Los viajes matutinos de Paula comienzan una vez que el furgón escolar que transporta al niño a la guardería ha pasado a recogerlo. Luego puede salir a tomar el bus cuya parada se encuentra a tres cuadras de su casa.

En su viaje, aprovecha de hacer múltiples tareas: estudia, lee apuntes, busca información, envía mensajes de chat y publicita los pequeños productos que su mamá envía desde Santiago para que ella venda on line en Osorno. “El bus es mi oficina”, dice sonriendo, mientras apunta datos en una libreta donde va registrando sus ventas. Una vez que llega a Osorno pasa a desayunar en un supermercado cercano al terminal, donde encuentra a los mismos pasajeros del bus comiendo en lugares de comida rápida, para luego disgregarse en otros viajes caminando o en transporte público por todo Osorno.

Las ventas ocasionales que realiza son una actividad que le genera nuevos motivos de viaje, pues si bien toda la transacción se realiza por internet, la adquisición y el pago se realizan en persona y son acordados con el cliente. Sin embargo, a menudo

sucede que los clientes no contesten o no lleguen a la cita programada, lo que le genera malestar por el costo que le supone el viaje y los continuos retrasos que implican su regreso a Río Negro, donde la espera su hijo en la guardería que cierra puntualmente a las 6 pm.

A pesar de todas las dificultades y al agotamiento que le produce estudiar, alimentarse y buscar opciones laborales en Osorno, Paula sostiene que prefiere vivir en Río Negro “... *aquí es mucho más tranquilo, puedes caminar, la gente te saluda, hay campos para llevar a los niños, además está mi papá que tiene a mi hijo y mi casa que estoy armando hasta que pueda tener algo mejor. (...) En Río Negro, cuando mi papá no puede cuidarlo, puedo dejar solo al niño en la casa, aunque no me gusta hacerlo y me voy preocupada. En Osorno no lo haría, ahí no podría salir si nadie me lo cuida (...) El problema aquí es cuando él se enferma, ahí tengo que quedarme o partir con él hasta Osorno, donde hay urgencia en el hospital*”.

Imagen 1. Los viajes de Paula. Río Negro-Osorno, Chile. Año 2019.



Fuente: Elaboración propia.

“La ciudad quieta” (Lorena, Río Bueno)

Lorena vive en la ciudad de Río Bueno, a 30 kms. al norte de Osorno. Vivió mucho tiempo en Valdivia trabajando como empleada doméstica, sin embargo, una vez que murió el anciano para quien trabajaba su familia, le ofrecieron pagarle un curso para adquirir un título técnico. Esta oportunidad coincidió con la decisión de trasladarse a vivir con su marido, quien había comprado casa en una de las nuevas villas de la periferia de Río Bueno, su ciudad natal.

Por este motivo, hace seis años, Lorena decidió dejar Valdivia y trasladarse a Río Bueno para estudiar en Osorno, iniciando su vida como viajera. “... *en Valdivia no habríamos podido pagar una casa como ésta*”, precisa. Lorena está orgullosa de su casa sin rejas que puede dejar abierta sin preocuparse de robos ni asaltos, no

obstante, pasa parte importante del día vacía. Una vez finalizados sus estudios, Lorena es contratada en el hospital de Osorno, lo que supone una oportunidad de tener un trabajo estable en su profesión, que no sería posible en Río Bueno. Nos juntamos a las siete de la mañana, la encuentro vestida y lista para salir.

Se prepara para su día usando ropa abrigada, zapatos aptos para la lluvia, lleva un bolso con su delantal, comida, agua y paraguas. *"Hoy me toca largo"*, explica, refiriéndose al hecho que afrontará una jornada laboral de doce horas. Para viajar se ha organizado con algunos colegas del hospital, quienes a través de un grupo whatsapp se ponen de acuerdo para compartir el viaje en auto. *"Trato de al menos uno de los viajes hacerlos en auto, si no es demasiado agotador"*. Pocos minutos después aparece el auto que va lleno. La conversación se concentra entre el piloto, Lorena y yo; las demás personas se ausentan mirando sus celulares durante casi todo el viaje. La diferencia de tiempos y comodidades respecto al viaje en autobús es notoria, de hecho, en pocos minutos entramos a la carretera. Mientras viajamos comentamos algunos aspectos de la vida en Río Bueno: *"... es una ciudad quieta, que es buena más que nada para dormir, casi todos se van porque no hay trabajo ni mucho turismo, los jóvenes ya de chicos se van a estudiar la media a Osorno y apenas pueden van a buscar educarse en otros lados, Valdivia, Osorno, Santiago. (...) Los que no pueden salir están condenados, no más a trabajos estacionales, los berries, la leña... no hay mucho más"*.

Lorena y la conductora, a pesar de ser vecinas, sólo comparten el tiempo que pasan juntas durante el viaje en automóvil, *"... vivimos cerca, pero ni nos vemos, cuando una está en casa más que nada descansa, se recarga para volver a trabajar"*. El viaje en automóvil es la mejor opción para todas, sin embargo, tienen que hacer coincidir horarios y turnos, por lo que no siempre está garantizado poder combinar los traslados. El acuerdo se realiza telefónicamente día a día e implica también compartir los gastos de bencina y peajes. El total es relativamente más caro que el pasaje en bus, pero como aclara Lorena, *"vale la pena"*. El viaje dura aproximadamente cuarenta minutos y una vez entradas en la ciudad el traslado se entorpece por el tráfico. A pesar de haber partido a tiempo, llegan a trabajar pocos minutos antes de las 8 am, hora de entrada para todas. Si bien Lorena logra bajarse rápidamente para alcanzar a marcar su entrada a tiempo, la piloto encuentra dificultades para estacionar y se ve obligada a dejar el vehículo en segunda fila, explicando que *"... los minutos de retraso implican descuento, así que hay que dejar el auto botado no más"*.

El regreso de Lorena es mucho más dificultoso. A las 8:30 de la noche logra terminar sus actividades de trabajo. Antes de partir advierte que no tiene dinero en efectivo, lo que nos obliga a buscar un cajero para poder retirar, *"... yo prefiero andar sin efectivo, así es más seguro si me roban, pero ni el colectivo ni el bus se pagan con tarjeta, así que vamos a tener que hacer la cola para sacar plata"*. Una vez retirado su dinero, me cuenta que salió con hambre, por lo que en el camino se acerca a un carrito de comida rápida y mientras caminamos come un sándwich con un café. Atravesamos las calles de la ciudad impacientes por las esperas que generan los semáforos *"En Río Bueno no hay"*, explica, excusándose por su predisposición a superar los cruces con luz roja. Finalmente llega a uno de los paraderos de taxis colectivos que la llevarán al cruce donde espera tomar el bus.

Lorena suspira aliviada “... *estoy tan cansada que me muero si me tengo que ir parada*”. El bus viaja rápido, superando la velocidad permitida en carretera, pero nadie dice nada, todos quieren llegar pronto a su hogar. Lorena mira el celular, escucha música y dormita. Cerca de las 22:00 horas Lorena se baja, atraviesa la pasarela de la carretera que “... *no me gusta mucho porque es muy oscura*”, y llega caminando a su hogar, donde hay una luz encendida “... *mi marido debe estar con hambre*”. Nos despedimos y la veo exhausta, mañana a las 6:15 el despertador volverá a sonar.

Imagen 2. Lorena en bus y en automóvil. Río Bueno- Osorno, Chile. Año 2019.



Fuente: elaboración propia.

“Control y velocidad” (Francisco, La Unión)

Francisco es un profesor de 28 años, vive en la Unión a 43 kms. al norte de Osorno. Desde hace un año compró a medias con su padre un vehículo para poder realizar sus viajes cotidianos al colegio en el que trabaja en Osorno. Sólo él lo maneja, pero lo estaciona en la casa de sus padres. Cuando nos encontramos son las 6:45 am, él está dentro de su vehículo, sentado en el asiento del piloto, corrigiendo pruebas. “... *Me levanto temprano para no andar tan apurado, tengo clases a las 8, así que hay que evitar los tacos de la entrada de Osorno*”.

Con este ímpetu partimos a las 6.50 am. Desde que tiene el automóvil, Francisco ha aprendido a conocer los accesos más expeditos a la carretera por lo que rápidamente estamos en viaje. Una vez que está al volante Francisco se ve seguro y disfruta de la conducción. Ha preparado un pendrive con sus canciones favoritas para el viaje, selección que cambia semana a semana. Maneja a una velocidad de 110-120 km/h disminuyendo abruptamente en zonas en que habitualmente se posiciona la policía. Es precavido respecto a las multas, pues sabe que tienen consecuencias económicas importantes “... *cuando recién había comprado el auto me pasaron una multa por exceso de velocidad, como no tenía los \$53.000 [100USD] que me pedían tuve que volver a viajar en bus durante todo el mes, y fue terrible*”. También lo han multado por estacionarse en zonas no permitidas en las afueras de su lugar de trabajo, lo que constituye un problema permanente “*en Osorno siempre*”.

está el tema del estacionamiento, no hay espacio, por eso también conviene llegar temprano”.

Durante el viaje Francisco relata cuán incómodos le parecieron siempre los viajes en bus: *“... me mareo, los buses son malos y paran a cada rato, desde chico sufría mucho en el bus y no veía la hora de comprar un auto”.* Por ello, a pesar del costo de los peajes y la bencina, Francisco no renunciaría a su viaje en vehículo, *“... es un gasto que haría de cualquier manera, por eso ni calculo cuánto me sale”.* Llegando a Osorno, luego de sólo 25 minutos de viaje, Francisco se desplaza por la ciudad buscando evitar el tráfico que inicia a incrementarse. *“... vengo temprano también por el estacionamiento, como trabajo en el centro, si llego después de las 7.30 es imposible estacionar, uno pasa media hora dándose vueltas y termina dejando el auto a más de diez cuadras del colegio”.*

Al regresar, Francisco acuerda pasar a buscar a sus padres y hermana. Se le ve cansado y ofuscado, situación que se tensa por la necesidad de recoger rápidamente a su familia que lo espera en una zona altamente traficada. Microbuses, colectivos y peatones se interceptan en una calle pequeña, mientras él mantiene férreo el volante y trata de desplazarse con pericia. Cuando la familia logra abordar el vehículo y salimos de la zona traficada, Francisco parece relajarse y disfrutar del viaje. Pone la música a alto volumen y maneja en silencio. Al llegar comenta que a pesar de los cuarentaicinco minutos de viaje necesarios para vivir en La Unión y trabajar en Osorno, él no se cambiaría de ciudad: *“... aquí la vida es más tranquila, más barata y segura, por eso prefiero quedarme cerca de mi familia”.* En La Unión, su padre ha trabajado históricamente en una fábrica cercana a su hogar, mientras su madre y su hermana realizan pequeñas labores comerciales. A diferencia de Francisco, todos ellos se mueven habitualmente a pie.

Imagen 3. Ida y regreso de Francisco. La Unión-Osorno. Chile. Año 2019.



Fuente: elaboración propia.

Discusión y Conclusiones

Las historias que hemos presentado contienen varios de los elementos que aparecen en el debate respecto al derecho a la movilidad. Por una parte, sus protagonistas viven en ciudades pequeñas en permanente “quietud”, como precisa Lorena. A pesar de lo anterior, la mayoría de sus habitantes debe desplazarse cotidianamente a otras ciudades por motivos vinculados al trabajo, la educación, la actividad comercial y la salud. Estos desplazamientos los agotan y les consumen parte importante de su tiempo libre, especialmente si consideramos la extensión de las horas diarias de trabajo y estudio. A través de estos desplazamientos los entrevistados están inscritos en el “mandato social” que los obliga a la movilidad permanente. Esta movilidad, en los casos expuestos, es motivada por *la carencia* existente en sus propios lugares de residencia: la falta de oportunidades laborales, educativas, de servicios, etc. Esta misma carencia, recuerda Fol (2009), ha conformado el paradigma desde el cual se han caracterizado los espacios en los que viven los grupos sociales “pobres” para quienes la inserción en el mercado global de la movilidad es menor.

Siguiendo esta perspectiva, es posible afirmar que la necesidad de movilidad presente en los habitantes de las pequeñas ciudades sur de Chile se produce principalmente debido a los conocidos procesos de centralización de los bienes y servicios, que a su vez son resultado de la acción de los mercados sobre el ordenamiento territorial. En esta línea, la hipótesis de una “prescripción a la movilidad” más que un “deseo” toma fuerza en la medida en que se naturaliza la carencia de estos servicios en ciertos lugares, transformando la demanda por el derecho a tener oportunidades de realización personal en su propio lugar de residencia, a un derecho por tener un mejor transporte, que puede, como hemos visto en el caso de Francisco traducirse en el derecho a acceder al consumo de vehículos privados, derecho cada vez más difuso entre las clases sociales más desfavorecidas en Chile (Ureta, 2009) y cuyos efectos van en la dirección contraria a la propuesta por el paradigma de una movilidad justa (Sheller, 2018). En este caso, el derecho a la movilidad se estaría reduciendo en un derecho a la participación del mercado automotriz (Zunino, 2019), proceso que desvirtúa radicalmente el proyecto original de Lefebvre (1969) y reproduce las desigualdades de poder que están a la base de una idea de movilidad entendida como sola accesibilidad.

Igualmente, los relatos y experiencias revisadas no permiten afirmar que la movilidad sea vivida puramente como una constricción desde el punto de vista de sus protagonistas. Los casos presentados hablan más bien de las fronteras porosas que existen entre el deseo a la movilidad y la prescripción de ella, transfiriendo la ambigüedad propia del derecho a la ciudad de Lefebvre a las lecturas posibles de lo que significa el derecho a la movilidad para los habitantes de estos territorios. De alguna manera, nuestros interlocutores están dispuestos a asumir la prescripción de movilidad, a cambio de mantener el derecho a la inmovilidad, la proximidad y la quietud que ofrecen los lugares en los que han elegido residir. De hecho, Lorena sostiene haber “elegido” trabajar en Osorno debido a las mejores condiciones laborales que presenta el hospital respecto al consultorio de Río Bueno. También sostiene que prefiere el viaje en vehículo sobre el del autobús, pero para lograrlo,

prefiere organizarse con otras colegas en lugar a aspirar a comprar un vehículo para sí misma.

Situación similar presenta Paula, quien, si bien está obligada a hacer múltiples viajes, dejando incluso a su pequeño hijo solo en Río Negro debido a la falta de oportunidades educativas de calidad y de empleo en su lugar de residencia, al mismo tiempo reivindica los motivos que le hacen preferir quedarse en la ciudad en la que tiene redes familiares y amistosas que le permiten sostener la crianza de su hijo, en las condiciones que ella considera más seguras y adecuadas para él. De la misma manera, Francisco, a pesar de su cansancio y del costo económico que le suponen sus viajes cotidianos, reivindica su deseo de vivir cerca de sus padres, en una comuna que siente segura y familiar, al tiempo que subraya que la necesidad y las dificultades del desplazamiento no desaparecerían si eligiera vivir y trabajar en la misma ciudad.

En este sentido, si bien es posible interpretar los desplazamientos de estas personas como parte de un sistema que reproduce las desigualdades socioespaciales, en sus relatos también emerge una dimensión que es escasamente considerada cuando se habla de derecho a la movilidad: la valoración de la proximidad. Los acompañamientos realizados evidencian la enorme movilidad que tienen los entrevistados, los motivos que justifican esta performance cotidiana de desplazamientos están justamente centrados en la lógica de valorar y desear lo próximo: el lugar seguro, familiar, tranquilo, económicamente accesible, en el que se puede caminar y en el que todos se saludan.

Igualmente, es importante agregar, tal como demuestra Shen (2001), que no es del todo verídica la afirmación que los territorios, barrios o ciudades más pobres son espacios despojados de oportunidades y deseos. Si bien la situación varía siguiendo el curso de diversos factores económicos, la idea de la “ciudad quieta”, desierta, en la que no hay nada que hacer, es una idea que tiende a fortalecer la idea de la movilidad como prescripción (Fol, 2011), ocultando que muchas veces, detrás de quienes se desplazan hay otros miembros de la familia que reivindican lo que hemos llamado el derecho a la inmovilidad.

Esto es lo que sucede con Paula, Francisco y Lorena quienes, si bien reconocen y reclaman la falta de oportunidades que encuentran en sus lugares de residencia, también se inclinan por vivir en sus territorios-ciudades en la medida en que son los espacios en que sus parientes, hijos, parejas y padres, encuentran condiciones apropiadas para realizar sus vidas. Son lugares que les permiten caminar tranquilos por las calles, sin tráfico, sin delincuencia, sin contaminación y con acceso a viviendas de dimensiones y calidad que no estarían a su alcance en la ciudad de Osorno.

Resulta entonces necesario comprender que el derecho a la movilidad, más que reducirse al derecho a la ciudad (hiper)accesible, en el que resulta inevitable la primacía del mercado sobre la distribución del espacio y tiempo en el territorio, debe entenderse también como un derecho a la proximidad: a contactar íntimamente al individuo con el conjunto de lugares a los que necesita ir, al

mercado laboral correspondiente a su calificación, a los lugares de esparcimiento, a los centros de salud, a las alternativas de educación, etc. (Jouffe, 2011).

La dimensión de la proximidad ha sido abordada principalmente desde lo que significa el barrio para los sujetos. Sin embargo, dado el debilitamiento de la escala del barrio como unidad significativa de la experiencia de la ciudad (Imilan, Jirón, Iturra, 2015) ésta ha sido ensombrecida por una visión de la movilidad centrada en las mayores escalas de desplazamiento. Esta contradicción aparente entre movilidad y proximidad se disuelve toda vez que, como demuestran estudios sobre proximidad barrial en grandes ciudades latinoamericanas, el territorio de proximidad constituye un soporte que ofrece los anclajes necesarios para las prácticas de movilidad cotidiana, transformándose en un espacio para sobrellevar las tensiones espacio-temporales asociadas a la movilidad generalizada de la sociedad (Lazo y Calderón, 2014).

El deseo de proximidad es un deseo presente entre los habitantes de las pequeñas ciudades del sur de Chile. La reivindicación de este deseo pasa a través de su decisión de conectar estos "territorios olvidados" (Maturana y Rojas, 2015) con otros centros urbanos, a través de sus propias prácticas de movilidad, haciéndolos también parte de lo que Lefebvre llamó la red reticular que constituye la ciudad. Evitar la reducción del derecho a la movilidad a la sola accesibilidad que deja los desplazamientos en manos del mercado, implica no solamente visibilizar las alternativas de movilidad que se están ofreciendo a estos sujetos, problematizar si realmente ellos pueden "elegir" entre moverse o no, sino también incluir el valor que las personas dan a la inmovilidad y a la proximidad como parte también de su ejercicio del derecho a la ciudad. Sólo en la medida en que el deseo de movilidad y proximidad sean posibilidades y no obligaciones, el derecho a la ciudad será realizable en las múltiples escalas espaciales que imaginó Lefebvre.

Finalmente, se considera que este tipo de investigaciones aporta nuevos puntos de entrada para analizar las experiencias de movilidad en territorios atravesados por la semi-ruralidad, movilidades interurbanas y factores culturales propios del sur de Chile. El análisis de la conmutación en estos territorios es todavía incipiente e implica considerar también factores socioculturales que emergen en las rutinas cotidianas; ritmos, tiempos, actividades y lugares que se vuelven factores distintivos de esta tipología de movilidad y que constituyen nuevas formas de analizar estas territorialidades móviles.

Referencias bibliográficas

- AVELLANEDA, Pau y LAZO, Alejandra (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, pp. 47-58.
- BACQUÉ, Marie Helene, y FOL, Sylvie (2007). "L'inégalité face à la mobilité: du constat à l'injonction". *Revue Suisse de Sociologie*, 33(1), 89-2007.
- BLANCO, Jorge, LUCAS, Karen, SCHAFFRAN, Alex, VERLINGHIERI Ersilia, APAOLAZA Ricardo (2018) "Contested mobilities in the Latin American context" *Journal of Transport Geography* 67, pp.1-3.
- CEBOLLADA, Angel. (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, pp. 105-121.
- CRESSWELL, Tim (2016). "Towards a politics of mobility". En: Brita Brenna, Janike Kampevold Larsen (comps.): *Routes, Roads and Landscapes*. London: Routledge.
- DE MATTOS, Carlos (2002). "Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización?". *Eure*, 28, pp. 5-10.
- DOMOSH, Mona; SEAGER, Joni (2001). *Putting Women in Place: Feminist Geographers Make Sense of the World*. New York: The Guilford Press.
- FERREIRA, Antonio; BERTOLINI, Luca; NÆSS, Petter (2017). "Immotility as resilience? A key consideration for transport policy and research". *Applied Mobilities*, 2(1), pp. 16-31.
- FOL, Sylvie (2009). *La mobilité des pauvres*. Paris : Belin.
- GARRETÓN, Manuel (2012). "Desigualdad espacial y utilidad social: esfuerzos de movilidad y accesibilidad en el Gran Santiago". *Territorios*, (25), pp. 35-64.
- GUTIÉRREZ, Andrea (2012). "¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte". *Bitácora Urbano-Territorial*, 21(2), pp. 61-74.
- HARVEY, David (2013). *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Ediciones Akal.
- IMILAN, Walter; JIRÓN, Paola; ITURRA Luis (2015) "Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana". *Antropologías del Sur*, 2(3), pp. 87-103.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (2012). *Censo 2012*. Recuperado de: <https://www.ine.cl/estadisticas/censos/censos-de-poblacion-y-vivienda>
- JIRÓN, Paola (2010). "On becoming 'la sombra/the shadow'", En: Buscher, M., Urry J., Witchger K., (eds.), *Mobile Methods*, Londres: Routledge, 36-53.
- JOUFFE, Yves (2011) "Contra el derecho a la ciudad accesible. Perversidad de una reivindicación consensual" En: Sugranyes A., Mathivet C., (ed.) *Ciudades para todos. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias*, Santiago: HIC, pp. 31-45

- LAZO, Alejandra y CARVAJAL, Diego (2017). "Habitando la movilidad: El viaje en lancha, los objetos y la experiencia de la movilidad en el archipiélago de Quinchao, Chiloé (Chile)". *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (33), pp. 89-102.
- 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 (Santiago)*, 40(121), 121-140.
- LUCAS, Karen (2012) "Transport and social exclusion: Where are we now?" *Transport policy*, 20, pp.105-113.
- LEFEBVRE, Henri (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones península.
- MARTENS, Karel (2016). *Transport justice: Designing fair transportation systems*. New York: Routledge.
- MARCUSE, Peter (2011). "¿Qué derecho para qué ciudad en Lefebvre?". *Urban*, (2), 17-21.
- MATURANA, Francisco y ROJAS, Andrés (2015) (eds.). *Ciudades intermedias en Chile Territorios olvidados*. Santiago: RIL
- MASSEY, Doreen (1993), "Power-geometry and a progressive sense of place", En: Jhon Bird, Barry Curtis, Tim Putnam, Lisa Tickner (comps.) *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change*. Londres: Routledge, pp. 59-69.
- PÉREZ, Miguel (2019). "Uno tiene que tener casa donde nació". *Ciudadanía y derecho a la ciudad en Santiago*. *EURE (Santiago)*, 45(135), pp. 71-90.
- SHELLER, Mimi (2018). *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*. Edimburgo: Verso Books.
- URETA, Sebastián (2009). "Manejando por Santiago: explorando el uso de automóviles por parte de habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable". *Eure*, 35(105), pp. 71-93.
- URRY, Jhon (2000), *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century* London: Routledge.
- VECCHIO, Giovanni; TIZNADO-AITKEN, Ignacio; HURTUBIA, Ricardo (2020). "Transport and equity in Latin America: a critical review of socially oriented accessibility assessments" *Transport Reviews*, 40(3) pp. 354-381.
- VENTER, Christoffel; JENNINGS, Gail; HIDALGO, Darío; VALDERRAMA PINEDA, Andrés (2018). "The equity impacts of bus rapid transit: A review of the evidence and implications for sustainable transport". *International Journal of Sustainable Transportation*, 12(2), pp. 140-152.
- ZUNINO, Dhan; GIUCCI, Guillermo; JIRON, Paola (2017) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.