



Cuando moverse cuesta más: transporte y desigualdad en regiones

Alejandra Lazo Corvalán
Académica Antropología Universidad
de los Lagos, Directora Alterna Núcleo
Milenio en Transporte Justo ANID



Esta semana, la prensa ha informado sobre un alza histórica en el precio de los combustibles, con incrementos proyectados de hasta \$370 por litro en gasolina y \$580 en diésel, lo que ya está generando preocupación en el sector transporte y en la vida cotidiana de las personas.

Pero más allá del dato, lo que este escenario vuelve a evidenciar es una realidad persistente: moverse en regiones no es equivalente a moverse en la capital. Y, sin embargo, las decisiones que afectan estos sistemas siguen respondiendo, en gran medida, a una lógica centralista.

El alza del transporte suele abordarse como un problema técnico o económico. Sin embargo, en territorios del sur de Chile, especialmente en contextos rurales, insulares y archipelágicos, se trata de una expresión concreta de desigualdad territorial. Aquí, la movilidad cotidiana depende de sistemas frágiles, discontinuos y altamente condicionados por el clima, la geografía y la infraestructura disponible. No se trata solo de tomar un bus: muchas veces implica encadenar trayectos terrestres y marítimos, asumir tiempos de espera prolongados y enfrentar costos acumulativos.

Las cifras que hoy circulan son claras: gremios del transporte advierten que el impacto del alza del diésel podría traducirse en aumentos de hasta un 21% en los pasajes, afectando directamente a trabajadores, estudiantes y familias. Es decir, el alza del combustible no es un fenómeno abstracto: se traduce rápidamente en un encarecimiento del derecho a moverse.

En este contexto, resulta especialmente revelador que mientras se anuncia el congelamiento de tarifas en Santiago, en regiones se recurre a mecanismos indirectos,

como la llamada "ley espejo", para contener el impacto. Esta diferencia no es menor. Refleja una histórica asimetría en la forma en que se priorizan los territorios y se distribuyen los recursos públicos.

Desde los estudios de movilidad sabemos que moverse no es solo desplazarse. Es una práctica social que involucra dimensiones afectivas, relacionales y territoriales. En investigaciones realizadas en el sur de Chile, hemos observado que los trayectos cotidianos son espacios de aprendizaje, socialización y construcción de vínculos, especialmente para niñas, niños y adolescentes. Cuando el transporte se encarece o se precariza, no solo se restringe el acceso físico, sino también estas experiencias fundamentales.

Por ello, el debate actual no puede limitarse a subsidios o ajustes tarifarios. Lo que está en juego es la posibilidad de acceder a derechos básicos: educación, salud, participación comunitaria. En territorios donde el transporte es escaso o costoso, estos derechos se vuelven desiguales.

Avanzar hacia una movilidad justa implica reconocer esta diversidad territorial y diseñar políticas situadas. También exige abrir espacios reales de participación, incorporando el conocimiento de quienes habitan estos territorios, incluyendo a niños, jóvenes y personas mayores.

El alza del transporte en regiones no es solo un efecto colateral del precio del petróleo. Es un síntoma de un problema estructural más profundo: la desigualdad en la forma en que se organizan y gobiernan los territorios. Mientras no abordemos esa raíz, seguiremos enfrentando, una y otra vez, el mismo problema: que para muchos, moverse seguirá costando demasiado.