

C

Columna



Alejandra Lazo Corvalán, académica de Antropología de la Universidad de Los Lagos y directora Alterna Núcleo Milenio en Transporte Justo ANID

Transporte y desigualdad en las regiones

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 archipiélagos, 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 sólo 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 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 enca-

recimiento 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 sólo 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 niños y adolescentes. Cuando el transporte se encarece o se precariza, no sólo 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.