

EL DERECHO A LA CONEXIÓN:

IMAGINARIOS, LUCHAS, DERECHOS E INSTITUCIONES

Si para conquistar un derecho primero es necesario imaginar su posibilidad, entonces la construcción de nuevos imaginarios podría tener efectos políticos. Para que esto sea viable, el imaginario debe partir desde condiciones existentes. Desde esa premisa, el presente texto discute la posibilidad de entender la conectividad como un derecho, a partir de casos concretos que han ocurrido en América Latina en los últimos años.

PALABRAS CLAVE · ciudad, transporte público, movilidad, igualdad, América Latina

IMAGINAR CIUDADANÍA Y FUTURO

Desde hace algunos años se discute una particular forma de ciudadanía urbana que emerge de entre los pobres que habitan las nuevas megaciudades en países del tercer mundo (Holston y Appadurai, 1996). Ella implica que pobres urbanos se vuelvan actores políticos relevantes. La forma de interacción entre esta nueva condición de ciudadanía y la legitimidad del orden social articulado – en gran medida – por las instituciones estatales hace ganar importancia al concepto del derecho a la ciudad.

Esta mirada sigue la línea planteada de manera paradigmática por Marshall (1950) y Polanyi (1957) a mediados del siglo xx. Para Polanyi, las instituciones del estado van evolucionando a través de un permanente ‘doble movimiento’ entre las fuerzas del mercado desatadas por el capitalismo y otras formas de relación no mercantiles que constituyen nuestras sociedades. Marshall escribe en la Gran Bretaña de la

Nicolás Valenzuela-Levi

PhD Graduate Student in Land Economy,
University of Cambridge, Cambridge, UK

postguerra e intenta justificar tanto la construcción del estado del bienestar como la adopción de la noción de derechos económicos, sociales y culturales dentro de la doctrina de los derechos humanos. Dice que la forma del estado occidental ha evolucionado en torno a la protección de distintos derechos, los que implican formas de ciudadanía particulares.

El siglo xviii dio a luz a la ciudadanía civil, sustentada en el derecho a la propiedad y la conquista liberal del estado de derecho en contra de la arbitrariedad autocrática. El siglo xix concibió la ciudadanía política, con el consiguiente desarrollo de la democracia burguesa, sustentada en los derechos políticos básicos de elegir autoridades y la siempre dudosa promesa de que cualquiera puede presentarse a competir por votos. Según Marshall, el siglo xx debía parir la ciudadanía social. Esta, sustentada en los derechos sociales, implica que ser ciudadana o ciudadano conlleva un estándar mínimo de bienestar material, el cual debe ser garantizado por la sociedad en su conjunto. En la mirada de Marshall, la ciudadanía es un fenómeno incremental que va configurándose por la conquista de derechos. La forma del estado evoluciona gobernada por esas ciudadanía y, al mismo tiempo, debe fomentarlas y protegerlas.

Es el derecho a la ciudad el que, según Holston y Appadurai (1996), comienza a mediar entre la legitimidad del estado y las formas emergentes de ciudadanía urbana. Tanto en estos autores como en Marshall, es fundamental comprender los derechos y la ciudadanía desde la perspectiva de la construcción de imaginarios. Nuestra imagen de aquello que es la ciudadanía nos hace capaces de comprender un rol y estatus para cada miembro de la sociedad tanto respecto de la realidad social como de las posibilidades y formas de cambiarla. La imagen que tenemos de nuestros derechos nos ayuda a conquistarlos y a protegerlos. El estado, cuya legitimidad democrática se sustenta en estos imaginarios, debe necesariamente actuar y entregar determinados resultados a los ciudadanos y ciudadanas – los soberanos, en el imaginario democrático – para que esa ciudadanía y esos derechos sean conmensurables, palpables, verosímiles. En este esquema tripartito que integra ciudadanía, derechos e instituciones, los imaginarios se vuelven una clave del presente y del futuro.

A continuación, nos concentraremos en analizar la emergencia del derecho a la conexión en relación a las formas de ciudadanía urbana en América Latina de fines del siglo xx y principios del xxi, y los imaginarios que

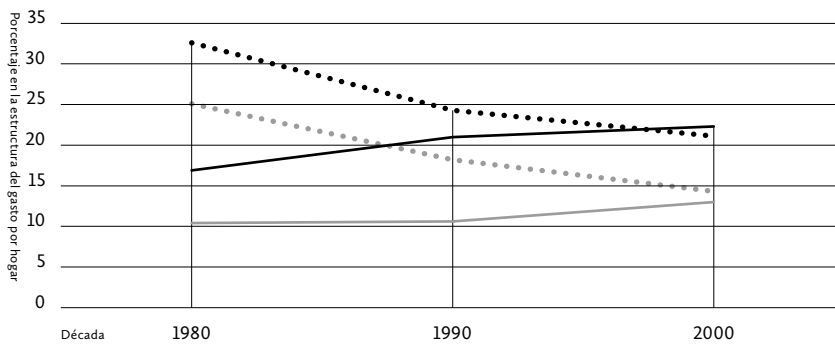


FIG 1 Evolución del gasto por hogar en alimentos y bebidas no alcohólicas versus transporte y telecomunicaciones, en Chile y Colombia. / *Evolution of household's expending on food and non-alcoholic beverages versus transport and telecommunications in Chile and Colombia.*

Fuente / Source: Elaboración propia en base a CEPAL (1995), DANE (2009) e INE (2013). / *Developed based on CEPAL (1995), DANE (2009) and INE (2013).*

- Colombia - Alimento / Food
- Colombia - TC
- Chile - Alimento / Food
- Chile - TC

conlleva. Podemos decir que la región vivió dos cambios fundamentales en un mismo período. En primer lugar, la urbanización de su población: hacia la década de 1960 apenas la mitad de los latinoamericanos vivía en ciudades, mientras que actualmente corresponde a más del 80% (World Bank, 2016). En segundo lugar, la reforma o refundación de sus estados, con más de quince nuevas constituciones producidas entre 1980 y 2010 (Couffignal, 2014). Las ciudades se volvieron espacios en los que se desarrolla la mayor parte de la vida y donde han surgido nuevas luchas, instituciones e imaginarios.

DISPOSITIVOS DE ARTICULACIÓN DE IMAGINARIOS: LUCHAS, DERECHOS E INSTITUCIONES

Dentro de los procesos históricos de conquista de derechos y formas de ciudadanía, con la consiguiente modificación de la forma del estado, existen algunos dispositivos particulares que articulan luchas, derechos e instituciones a través de imaginarios. Estos han emergido mediante procesos políticos que han dado pie a diversas nuevas realidades. Analizaremos dos ejemplos: (1) las necesidades básicas y (2) la jornada laboral. Ambos aparecen como dispositivos que conforman los imaginarios de diversos actores, a veces en pugna entre sí. Por ejemplo, las necesidades básicas son la base para la definición de políticas sociales ejecutadas por el estado, pero también son utilizadas por grupos que se consideran perjudicados y demandan al mismo estado cumplir con sus obligaciones. La jornada laboral, en tanto, media los intereses de los trabajadores, el capital y la clase política (Sweezy, 1942).

A continuación intentaremos mostrar evidencia de que la materialidad de los imaginarios, luchas, derechos e instituciones articuladas en torno a estos dispositivos ha cambiado. La evolución de nuevos derechos, ciudadanías y formas del estado requiere imaginar una nueva ciudad. Los imaginarios del futuro de la ciudad y de las luchas por conquistar derechos aparecen como una necesidad para construir el futuro. Por esto, toman mayor importancia el entorno construido, la movilidad y la conectividad, todo lo cual establece una nueva demanda sobre el rol político y social de las disciplinas del diseño y administración de la ciudad.

LAS NECESIDADES BÁSICAS

La importancia del concepto de necesidades básicas surge a través de tres momentos. El primero ocurre al problematizarse la 'cuestión social' a fines del siglo XIX (Polanyi, 1957). El segundo ocurre a mediados del siglo XX, cuando el concepto se vuelve un elemento mediador de la situación de los pobres y el funcionamiento de los estados del bienestar en Europa y en algunas excolonias (Esping-Andersen, 2013). Este segundo momento continúa con el desarme del estado producto de la adopción del 'consenso de Washington' (Williamson, 1990) en prácticamente todo el mundo. El estado neoliberal se concibe reduciendo el tamaño del aparato público, atacando los antiguos programas sociales universalistas. Sin embargo, el concepto de necesidades básicas se mantiene a través de las políticas de focalización del gasto público y reducción de la pobreza, dejando de lado la disminución de la desigualdad. Finalmente, en un tercer momento, la adopción de metas de reducción de la pobreza global a través de los Objetivos de Desarrollo del Milenio para el período 2000-2015 se basaron, en gran medida, en la noción de necesidades básicas y lo mismo ocurre para las nuevas metas de desarrollo sustentable (ONU, 2016).

Las necesidades básicas implican un imaginario particular. Como evidencia la popularidad de programas de transferencia monetaria a los pobres como la Bolsa Familia en Brasil o el Ingreso Ético Familiar en Chile (Skoufias et al., 2010), la forma de abordar estas necesidades se ha concentrado en el problema de cuánto ingreso requieren los hogares para cubrirlos (Ravallion, 2010). En esta discusión, hasta nuestros días, el imaginario de las necesidades básicas conlleva un carácter fuertemente fisiológico. Aspectos como la alimentación o el acceso a agua potable y alcantarillado se han transformado en la materialidad con la que se imagina las necesidades básicas. El desarrollo se visualiza como la entrega de comida y agua a los pobres del mundo, ahora urbanizados, viviendo en *slums*, *shanty towns*, *favelas*, villas miserias, o campamentos (Davis, 2007).

Este imaginario fisiológico, especialmente desarrollado durante el tercer tercio del siglo XX con ideas como la guerra contra la pobreza (Parenti, 1999), era coherente con los costos de vivir, sobrevivir y ser parte de la sociedad hasta hace tres décadas. El instrumento estadístico de la Encuesta de Presupuestos Familiares (EPF), aplicada en distintos lugares del mundo, nos permite comprender la evolución de estos costos y de las necesidades básicas. En algunos casos, estos datos se encuentran disponibles y son comparables para varias décadas, como ocurre en Chile y Colombia (FIG. 1).

En primer lugar, una breve mirada a las EPF de ambos países nos permite comprender que, en la década de los 80, el imaginario fisiológico de las necesidades básicas tenía un correlato en el gasto de los hogares. El aspecto nutricional era fundamental, lo que se reflejaba en que la alimentación era el principal gasto de los hogares, consumiendo entre un cuarto y un tercio del presupuesto para los casos de Colombia y Chile. En las últimas décadas, sin embargo, los datos muestran



FIG 2 Protestas en Brasil durante junio de 2013 / Protests in Brazil during June 2013.

Fuente / Source: Maria Objetiva, © Creative Commons. En / In : <https://www.flickr.com/photos/mariaobjetiva/>

otra evolución. Si hace treinta años los ítems de transporte y telecomunicaciones (TC) correspondían a la mitad del gasto en alimentación, esta relación fue cambiando, aumentando progresivamente los costos destinados a distintas formas de conectividad y disminuyendo la importancia relativa de alimentos y bebidas no alcohólicas.

En Chile, desde mediados de la década de 2000, TC se transformó en el principal gasto de las familias. Este país, donde más del 90% de la población vive en ciudades (INEC, 2013), resulta emblemático para comprender el cambio en la materialidad de las necesidades básicas. Lo que nos dicen estas cifras es la importancia que distintas formas de conexión, física y digital, tienen para los chilenos. Las infraestructuras que dan soporte a estas distintas formas de conexión, los sistemas sociotécnicos que implican (Graham y Marvin, 2002) y los servicios e interacciones que conllevan están en el centro de la configuración de la ciudad actual. La conexión es una necesidad básica que habilita a las personas a ser parte de la sociedad. Por ello, el costo de acceso refleja un aspecto monetario a través del cual las personas y los hogares interactúan con ella bajo un arreglo institucional con orientación de mercado.

LA JORNADA LABORAL

Otro dispositivo de articulación de imaginarios, luchas, derechos e instituciones es la jornada laboral. Durante el siglo XIX, la conquista de la jornada laboral de ocho horas se transformó en un dispositivo que podía guiar luchas, proteger la libertad de los trabajadores y traducirse en actos político-legislativos concretos. Marx describe así esta conquista:

Para protegerse de la 'serpiente de sus agonías' los trabajadores debieron unirse y, como una sola clase, empujar la dictación de una ley, una poderosa barrera social que sería capaz de prevenir que los propios trabajadores, a través de un contrato voluntario con el capital, se vendieran a sí mismos y a sus familias, sentenciándose a esclavitud y muerte. En el pomposo catálogo de los 'derechos inalienables del hombre' aparece entonces esta modesta Carta Magna de la jornada laboral limitada por ley, que debe dejar claro 'cuando el tiempo que el trabajador vende termina, y cuando empieza su tiempo propio' (Marx, 1933:263-4 citado en Sweezy, 1942:247 traducción del autor).

La población urbana pasó apenas del 16,2% al 23,6% entre los países industrializados durante el período de 1850-1880 (Bairoch & Goertz, 1986), la época de Marx. Con una población mundial menor, se trataba de ciudades de un tamaño insignificante respecto de aquellas donde viven los pobres urbanos de la actualidad. En 1851, Londres era la metrópolis más grande del mundo con 2,4 millones de habitantes (Bairoch & Goertz, 1986), apenas una décima parte de las megalópolis de hoy en el tercer mundo. El imaginario de la jornada laboral y, sobre todo de la conquista y protección del 'tiempo propio' de los trabajadores, tenía una materialidad contractual y manufacturera. La división entre el tiempo 'que el trabajador



FIG 3 Afiche de convocatoria a la marcha de los bastones. / Poster advertising the marcha de los bastones [cane's demonstration] Fuente / Source: Oficina Parlamentaria Diputado Giorgio Jackson / Parliamentary Office Deputy Giorgio Jackson

vende' y el que le es propio quedaba establecida por un contrato manifestado materialmente al retirarse del puesto de trabajo y abandonar la fábrica. En ciudades de tamaño acotado, en las que usualmente los trabajadores vivían cerca de la actividad productiva, aquello que ocurría en el trayecto entre el hogar y la fábrica (y viceversa) no aparecía como un costo relevante.

Una excepción, sin embargo, la constituyeron los mineros del carbón. En *Subterra*, de Baldomero Lillo (1904), el relato «El pago» describe las inhumanas condiciones de los mineros chilenos de Lota, para quienes el pago dependía de la cantidad y calidad del material producido al estar instalados cientos de metros al interior de túneles subterráneos bajo el mar, insertados en la veta en forzadas posturas corporales, ahogados por el polvo y siempre bajo riesgo de derrumbes, inundaciones y explosiones. Lillo ilustra cómo los mineros no veían la luz del día, dado que se levantaban en la madrugada para llegar a su turno, y volvían a la superficie cuando ya era de noche. Poco se conoce, sin embargo, de la lucha que emprendieron y ganaron los trabajadores del carbón para que su jornada laboral pasase a ser considerada desde el momento en que se presentaban a trabajar a las puertas de la mina y no cuando ya estaban instalados en la veta. Ese trayecto para llegar al lugar de trabajo implicaba más de una hora al día circulando por ascensores, rieles y pasadizos dentro de los túneles. La imagen de su conquista se tradujo en que la jornada laboral iniciase y terminase al momento en que los mineros encendían y apagaban sus lámparas para acceder a la mina¹.

Un siglo después, cuando la mayor parte de las economías latinoamericanas se han desindustrializado y el trabajo se concentra en el sector de servicios, propio de sociedades fuertemente desiguales (Palma, 2011, 2014), la configuración de la ciudad produce conflictos similares al de la época de *Subterra*. Una investigación realizada por Blanco et al. (2013) en comunidades cerradas de Buenos Aires arrojaba indicios de un símil en nuestros tiempos:

Debido a la configuración de las urbanizaciones cerradas, los trabajadores deben recorrer largas distancias desde la entrada de las mismas hasta la residencia donde desempeñan su actividad laboral o hasta donde se prestan los servicios centrales (...) esta distancia al interior de la urbanización cerrada plantea posibles conflictos relacionados con la concepción de lugar de trabajo y la extensión de la jornada de trabajo (Blanco et al., 2013:323-324).

Ya es posible ver un impacto sobre los imaginarios de la jornada laboral en la acción sindical, como es el caso del Sindicato de Trabajadores de Entidades Deportivas y Civiles de Argentina. Uno de sus delegados identificaba claramente

¹ Este relato lo pude conocer en persona de parte de un exminero del carbón que guio una visita al Chiflón del Diablo en Lota, durante el año 2014. Escuchar su descripción a metros bajo tierra y en completa oscuridad es una experiencia que alimenta con fuerza la capacidad de imaginar el pasado para comprender el presente.



FIG 4 Marcha de los bastones, Santiago, Chile.

Fuente / Source: Rocca De Luca, © Creative Commons. En / In : <https://vimeo.com/kekadeluca>

Australia Adelaide, Brisbane, Perth, Sydney, Melbourne	República Checa Frýdek -Místek	Grecia Athens	Rusia Cheremushki	Ucrania Energodar
Bélgica Hasselt	Dinamarca Ikast, Læsø	Islandia Akureyri	Eslovenia Velenje	EE.UU. Kansas City, Columbus, Boston, Missoula, Miami, Salt Lake City, Pittsburgh, The Staten Island Ferry, Savannah, Bozeman, Whidbey Island, West Memphis, Watauga County, Summit County, Park City, Island County, Hawaii, Hanover, Corvallis, Commerce, Clemson, Chapel Hill, Cache Valley, Baltimore
Brasil Itatiaiuçu, Eusebio, Anicuns, Maricá, Silva Jardim, Mount Carmel, Potirendaba, Paulinia, Muzambinho, Pitanga, Ivaiporã, Porto Real, Agudos	Inglaterra Manchester, Sheffield, Rotherham, Bradford	Italia Livigno	España Torrevieja	
Canadá Saint-Joseph-du-Lac, Winnipeg, Calgary	Estonia Tallinn, Faroe Islands, Tórshavn	Lituania Skuodas	Suecia Kölsillre, Avesta, Hallstahammar, Övertorneå, Kiruna, Jokkmokk	
China Chengdu, Changning	Finlandia Mariehamn	Malasia Kuala Lumpur	Tailandia Bangkok	Gales Cardiff
	Francia Toulouse, Vitré, Noyon Libourne, Gap, Compiègne, Colomiers, Châteauroux, Castres, Aubagne	Polonia Glowno, Otmuchów, Bełchatów, Świerklany, Ornontowice, Lubin, Goleniów, Mława, Nowogard, Nysa, Gostyń, Ząbki, Żory	Turquía Ovacik	

FIG 5 Ciudades con sistemas de transporte público gratuito, agrupadas por países. / *Cities with free public transport systems, grouped by country.* Fuente / *Source:* <https://farefreepublictransport.com>

la experiencia diaria y el conflicto que representaba: «Si un trabajador llega 7:55 a la puerta, allí pasa un bus a las 8 que lo traslada al lugar de trabajo y llega a éste a las 8:10, el empleador considera este último como el horario de inicio» (Blanco et al., 2013:324). Este ejemplo de las comunidades cerradas permite ilustrar un problema actual. Para estos trabajadores, al igual que para el resto, estos tiempos usualmente se suman a períodos de entre dos a tres horas (si es que no más) que deben cubrir diariamente para acceder al trabajo. ¿Es ese tiempo parte de su jornada laboral? ¿Es toda la ciudad parte del lugar donde venden su tiempo?

La pregunta de cuándo comienza el tiempo que los trabajadores venden y cuándo comienza su tiempo propio ha cambiado su materialidad. En la actualidad, luchar por la conquista del equivalente a la jornada laboral de ocho horas del siglo XIX implica imaginar una materialidad que ya no es sólo contractual y manufacturera, sino que comprende la configuración de la ciudad y de los sistemas de movilidad. Ya no basta con regular el abandono del lugar de trabajo, sino que involucra la interacción con la ciudad e incluye la ubicación de la vivienda, la diversidad de composición de las familias y la localización de las distintas actividades que se realizan. La concepción del transporte como un bien de consumo o un derecho social se traduce tanto en la experiencia diaria de las personas como en las configuraciones institucionales que articulan sistemas sociotécnicos para proveer conectividad y accesibilidad. La mirada que prevalece es la de la movilidad como un problema privado, mediado por interacciones de mercado, donde algunas intervenciones puntuales del estado e incluso la existencia del transporte público obedece a una mera falla de mercado (Echenique, 2008). Existe un imaginario

en disputa, que, como veremos, involucra luchas, derechos y respuestas institucionales.

IMAGINANDO E IMPLEMENTANDO

EL DERECHO A LA CONEXIÓN

Una nueva lectura del cambio social en la dirección de la conquista de nuevos derechos y estatus de ciudadanía implica comprender la movilización social, los derechos que se formulan en sus luchas y las respuestas institucionales que se van entregando. Sin embargo, al mismo tiempo, una ciudad en la que se ejercen esos nuevos derechos necesita ser imaginada para poder ser construida: cubrir la distancia entre el presente y el futuro a través de la imaginación. Como señalan De Sousa Santos (2010) y Mangabeira Unger (2010), es preciso desbloquear el futuro. Los imaginarios aparecen necesariamente en un doble ejercicio de praxis: ocupar un método deductivo para que desde la imaginación proponamos visiones que orientan la acción, pero también reflexionar desde una perspectiva inductiva a partir de las prácticas en movimiento para la conquista de derechos.

En este sentido, los cambios descritos hasta ahora han ido acompañados de nuevas expresiones en la ciudadanía latinoamericana. Los países más urbanizados de la región, como Brasil y Chile, han visto nuevas formas de protesta y organización en las que la movilidad, y particularmente la tarifa del transporte público, está siendo una forma de expresión de conflictos sociales mayores. En el caso de Brasil, las masivas movilizaciones de 2013 se iniciaron por el alza de tarifas de transporte público (FIG. 2). Con ello, se hicieron populares organizaciones como el Movimiento Pase Libre (MPL), las que ayudaron a convocar las protestas, pero también formularon la demanda por transporte público libre de tarifa (Vieira, 2013).

En Chile, durante el 2015 se produjo una inédita protesta denominada Marcha de los bastones, la que buscaba representar la demanda de los adultos mayores pensionados por una rebaja en la tarifa que deben pagar por usar el sistema de transporte público (FIGS. 3, 4). En este caso, los clubes de adulto mayor, un tipo de organización local que en los últimos años ha crecido enormemente, fueron la espina dorsal de la movilización. Al igual que en Brasil, la tarifa del transporte público se transformó en un dispositivo para articular la forma de un discurso cuyo fondo es el costo de vida y la difícil situación de los jubilados bajo el sistema privatizado de pensiones. En ambos casos, el costo del transporte público y el acceso a este como requisito para la libertad y vida en la ciudad aparecen como un nuevo dispositivo para articular luchas, derechos y posibles respuestas.

Un efecto en Brasil fue la aparición de algunos experimentos institucionales. A partir del 18 de diciembre de 2014, Maricá se transformó en la primera ciudad brasileña de más de 100.000 habitantes en contar con un sistema de transporte público completamente gratuito y financiado por el municipio a través del pago de *royalty* por parte de empresas petroleras (Prefeitura de Maricá, 2014). En Chile, la

propuesta de contar con un sistema de transporte público gratuito (Muñoz y Cerda, 2016) ha generado debate, aunque acotado. Actualmente existen ciudades en al menos 26 países con algún tipo de sistema de transporte público gratuito (FIG. 5).

La lucha por el transporte como un derecho social y su implementación a través de sistemas de transporte público sin cobro es el reflejo de una realidad mayor. Esta corresponde a la importancia del acceso a la conectividad como la puerta de entrada a la ciudadanía. Los viajes diarios, las conexiones, tanto en su cantidad como calidad, son aspectos esenciales de la vida en sociedades urbanizadas como las latinoamericanas de la actualidad. El problema del pago de tarifa, si bien refleja una parte importante de la definición de quien extrae valor de los tiempos de desplazamiento en la ciudad, refleja sólo una parte del desafío de imaginar nuevas ciudades y derechos posibles.

La movilidad, en estas áreas metropolitanas donde se desarrollan las nuevas formas de ciudadanía, es mediada y estructurada por sistemas sociotécnicos (Graham y Marvin, 2002). El problema de la tarifa apenas corresponde a uno de los tres momentos principales del problema público de la producción de estos sistemas. Estos momentos son: la expansión cuantitativa de redes de infraestructura, su operación, y su expansión cualitativa a través de la innovación y desarrollo tecnológico.

Si bien pueden alcanzarse conquistas importantes en cuanto al pago diario por operación y acceso, existen otros costos cruciales para los países en vías de desarrollo, los que corresponden fundamentalmente a un problema de acceso a capital de inversión. La disponibilidad de recursos públicos por parte de los gobiernos, o su dependencia del capital privado, generan distintos resultados e impactos sociales (Valenzuela, 2016; Kantor et al., 1997). Por un lado, para los países que se están urbanizando, el problema de la expansión de sus redes de infraestructura para servir a la nueva población urbana implica una gigantesca presión para invertir en expansión cuantitativa. Por otro lado, la expansión cualitativa de sistemas de conectividad, como es el caso del aumento de ancho de banda en las redes de Internet, está sustentada, hasta hoy, en el capital privado y la segmentación de usuarios: se desarrollan nuevos servicios para quienes pueden pagarlos.

Está en cuestión la posibilidad de gobernar el futuro para que la conectividad pase a ser una fuente de igualdad y no de desigualdad social como ha sido hasta ahora. Será interesante profundizar en el conocimiento de casos como Colombia y Bolivia, donde se ha logrado contar con recursos públicos para invertir estratégicamente en transporte incluso para los pobres urbanos. Una pista de dichos casos es que el cambio de tendencia, en cuanto a la orientación de sus sistemas sociotécnicos de conectividad, ha estado vinculado a la movilización social contra la privatización de activos públicos (Valenzuela, 2016).

NICOLÁS VALENZUELA-LEVI

<nv284@cam.ac.uk>

Arquitecto, Magister en Desarrollo Urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2012. MPhil in Development Studies, University of Cambridge, 2016. Fue Secretario General de la Federación de Estudiantes de la Pontificia Universidad Católica de Chile en 2009 y director ejecutivo de la ONG Reconstruye de 2010 a 2012. Entre 2012 y 2015 se desempeñó como Director de la Secretaría de Planificación de la Municipalidad de Providencia, y como profesor instructor adjunto en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Realiza actualmente estudios de doctorado en Land Economy, University of Cambridge.

Más que respuestas, esta exploración abre más preguntas. ¿Cómo sería la ciudad de la conectividad libre? Más allá del transporte, ¿qué otras formas de conectividad básica existen y existirán? ¿Cómo sería una ciudad en la que se logran estos nuevos derechos para expandir la ciudadanía? ¿Qué derechos son los que harían posible esa ciudad? ¿A través de qué instituciones podrían implementarse? Y sobre todo, pensando en la arquitectura y el ejercicio creativo en general: ¿qué nuevos imaginarios podrían articular nuevas luchas, derechos e instituciones? **ARQ**

The possibility of governing the future so that connectivity becomes a source of equality – rather one of social inequality, as it has been so far – is at stake. It could be interesting to deepen the knowledge about cases such as Colombia and Bolivia, who have managed to strategically invest public resources into inclusive transport for the urban poor. Tracking such cases shows that the trend change concerning the orientation of their socio-technical connectivity systems has been linked to social mobilization against privatization of public assets (Valenzuela, 2016).

Rather than answers, this survey arises new questions. What would the city of free connectivity be like? Beyond transportation, what other forms of basic connectivity exist and will exist? What would a city where these new rights are achieved to expand citizenship be like? What are the rights that would make that city possible? Through which institutions could it be implemented? And above all, regarding architecture and creative exercises in general: what new imaginaries could articulate new struggles, rights and institutions? **ARQ**

BIBLIOGRAFÍA / BIBLIOGRAPHY

- BAIROCH, Paul; GOERTZ Gary. «Factors of Urbanisation in the Nineteenth Century Developed Countries a Descriptive and Econometric Analysis.» *Urban Studies* 23, no. 4 (August, 1986): 285-305.
- BLANCO, Jorge; BOSEER, Luciana; GAMBA BARI, Florencia; SAN CRISTÓBAL Darío. «Capítulo 7: movilidad cotidiana y trabajo. El caso de los trabajadores en urbanizaciones cerradas de la Región Metropolitana de Buenos Aires». *Estudios Sobre Las Condiciones Laborales en La Provincia De Buenos Aires*, 2013.
- COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA. «Estructura del gasto de consumo de los hogares en América Latina». *Cuadernos Estadísticos de la CEPAL*, 1995.
- COUFFIGNAL, Georges. *La Nueva América Latina*. Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2014.
- DANE. «Encuesta de ingresos y gastos 2006/2007.» Bogotá: DANE, 2009.
- DAVIS, Mike. *Planet of Slums*. London; New York: Verso, 2007.
- DE SOUSA SANTOS, Boaventura. *Descolonizar el saber, reinventar el poder*. Montevideo: Ediciones Trilce, 2010.
- ECHENIQUE, Marcial. «Entrevista». *Revista Cientodiez* no. 7 (Abril-mayo, 2008): 1-7.
- ESPIG-ANDERSON, Gøsta. *The Three Worlds of Welfare Capitalism*. Nueva York: John Wiley & Sons, 2013.
- GRAHAM, Stephen; MARVIN, Simon. *Splintering Urbanism*. London: Routledge, 2002.
- HOLSTON, James; APPADURAI, Arjun. «Cities and Citizenship.» *Public Culture* 8, no. 2 (January, 1996): 187-204.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS. *VII Encuesta de presupuestos familiares*. Santiago de Chile: Instituto Nacional de Estadísticas, 2013.
- KANTOR, Paul; SAVITCH, H.V.; HADDOCK, Serena. «The Political Economy of Urban Regimes a Comparative Perspective.» *Urban Affairs Review* 32, no. 3 (January, 1997): 348-77.
- LILLO, Baldomero. *Subterra: cuadros mineros*, Santiago: Zig-zag, 2000 [1904].
- MANGABEIRA UNGER, Roberto. *La alternativa de la Izquierda*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.
- MARSHALL, T.H. «Citizenship and Social Class». En su: *Citizenship and Social Class and other essays*. Cambridge, Cambridge University Press, 1950.
- MUÑOZ, Juan Carlos; CERDA, Lorenzo. «Transantiago Gratuito.» *Voces La Tercera*, 25 de mayo de 2016. Disponible en : <http://voces.latercera.com/2016/05/25/juan-carlos-munoz/transantiago-gratuito/>.
- ONU. *Objetivos de desarrollo sustentable*, 2016.
- PALMA, José Gabriel. «Has the Income Share of the Middle and Upper-Middle Been Stable Around the '50/50 Rule', or Has It Converged Towards That Level? the 'Palma Ratio' Revisited.» *Development and Change* 45, no. 6 (November, 2014): 1416-48.
- PALMA, José Gabriel. «Homogeneous Middles vs. Heterogeneous Tails, and the End of the 'Inverted-U': It's All About the Share of the Rich.» *Development and Change* 42, no. 1 (April, 2011): 87-153.
- PARENTI, Christian. *Lockdown America: police and prisons in the age of crisis*. London: Verso, 1999.
- POLANYI, Karl. *The Great Transformation*. London: Beacon Press, 1957.
- PREFECTURA DE MARICÁ. «Fin del monopolio: El transporte público es gratuito» Maricá. 11 de diciembre de 2014. <http://www.marica.rj.gov.br/?s=noticia&n=47371/3>.
- RAVALLION, Martin. «Do Poorer Countries Have Less Capacity for Redistribution?» *Journal of Globalization and Development* 1, no. 2 (2010)
- SKOUFIAS, Emmanuel; LINDERT, Kathy; SHAPIRO, Joseph «Globalization and the Role of Public Transfers in Redistributing Income in Latin America and the Caribbean». *World Development* 38, no. 6 (June, 2010): 895-907.
- SWEZEY, Paul M. *The Theory of Capitalist Development*. London: Dobson Books Ltd., 1942.
- VALENZUELA, Nicolás. «Soberanía urbana: Estado conector, infraestructura de transporte y procesos constituyentes en Colombia, Bolivia y Chile». Congreso Internacional «Contested Cities», Madrid, 2016.
- VIEIRA PINTO, Otávio Luiz. «The Protests in Brazil; or How the Bus Fare Became Political Contradiction.» *Badiou Studies* 2, no. 1 (2013).
- WILLIAMSON, J. «What Washington Means by Policy Reform.» *Latin American Adjustment: How Much Has Happened?* Washington, D.C.: Institute for International Economics, 1990.
- WORLD BANK. «Urban Population (% of Total).» *Data.Worldbank.org*, 2016. <http://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS>.