

CONTRA EL DERECHO A LA CIUDAD
ACCESIBLE. PERVERSIDAD DE UNA
REINVINDICACIÓN CONSENSUAL

Yves Jouffe

VIDA URBANA Y DERECHO A LA CIUDAD / ENSAYO

CONTRA EL DERECHO A LA CIUDAD ACCESIBLE. PERVERSIDAD DE UNA REINVINDICACIÓN CONSENSUAL

Dr. Yves Jouffe

Ecole des Ponts, Paris Tech, Francia

Invitado Internacional

Artículo publicado por primera vez en: Sugranyes, A. Mathivet, Ch. (ed.). 2010. "Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias". Santiago, Chile: Habitat International Coalition (HIC). p. 45-58

yves.jouffe@gmail.com <http://lvmt.fr/jouffe-yves>

Recibido : Abril 2015 / Aceptado : Junio-2015

PRESENTACION

Artículo publicado por primera vez en: Sugranyes, A. Mathivet, Ch. (ed.). 2010. "Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias". Santiago, Chile: Habitat International Coalition (HIC). p. 45-58. La re-edición del texto de Yves Jouffe, relevante en su contenido y crítica, nos presenta la importancia de otras dimensiones como el derecho a la participación y a la producción de la ciudad. El autor, justamente, hace significativos aportes a la discusión sobre el derecho a la ciudad que se propone como tema central de la presente edición de RevistArquis.

RESUMEN

Resulta importante entender que la naturaleza ambigua del derecho a la ciudad funda a la vez el riesgo de su manipulación y su utilidad táctica, permitiendo alianzas amplias, y hasta contranaturales. Por un lado, puede reducirse al tema de la accesibilidad a los distintos lugares y servicios de la ciudad; por otro, puede ser reducido a la garantía del acceso a la ciudad, menospreciando la importancia de su producción. La presente discusión sobre la ambigüedad del derecho al acceso se extiende a las otras dimensiones del derecho a la ciudad como los derechos a la participación y a la producción de la ciudad.

Palabras Clave: accesibilidad; derecho a la ciudad, producción de la ciudad; vida urbana.

PRESENTATION

This article was first published in: Sugranyes, A.; Mathivet, Ch. (ed.). 2010. "Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias". Santiago, Chile: Habitat International Coalition (HIC). p. 45-58. The re-editing of the text of Yves Jouffe is relevant in its content and criticism because it presents the importance of other dimensions such as the right to participation and production of the city. The author makes significant contributions to the discussion on the right to the city which is proposed as a central discussion of the number 7 edition of RevistArquis.

ABSTRACT

It is important to understand that the ambiguous nature of the right to the city engenders both the risk of manipulation and tactical utility, allowing broad and unusual alliances. On the one hand, the right to the city can be reduced to the issue of accessibility to different places and city services; on the other, by reducing it to the access to the city; we can undermine the importance of production of space. This paper discusses the ambiguity of the right to the city beyond the accessibility and into other dimensions, such as the rights to participation and production of the city.

Keywords: accessibility; right to the city; production of space; urban life.

Contra el derecho a la ciudad accesible. Perversidad de una reivindicación consensual.

El derecho a la ciudad representa un proyecto sumamente anti-neoliberal: poner la ciudad al servicio del habitante y no éste al servicio de una ciudad dominada por intereses capitalistas (Purcell, 2009). En 1969, Lefebvre introduce esta exigencia ética del derecho a la ciudad como una bandera susceptible de unir expertos en urbanismo y grupos políticos a la clase obrera, sin embargo, ésta constituye el mayor actor y beneficiario de esta conquista de la ciudad contra el capital.

Sin embargo, el derecho a la ciudad, por su carácter borroso, facilita confusiones y amalgamas. En particular, puede reducirse al tema de la accesibilidad a los distintos lugares y servicios de la ciudad. Los defensores del derecho a la movilidad, quienes promueven la accesibilidad como principio fundamental de justicia social y eficacia económica en la ciudad, tienden a hacer esta reducción. La reformulación del derecho a la ciudad, en cuanto derecho a la ciudad accesible, permite ponerlo al servicio de un ordenamiento neoliberal del espacio urbano. Es decir, exactamente en contra del proyecto inicial de Lefebvre y la voluntad de varios militantes de hoy en día. Sin embargo, no basta subrayar esta amenaza. Resulta importante entender que la naturaleza ambigua del derecho a la ciudad funda a la vez el riesgo de su manipulación y su utilidad táctica, permitiendo alianzas amplias, y hasta contranaturales.

Del derecho a la ciudad al derecho al acceso

A través del derecho a la ciudad, el habitante exige su derecho a producir o transformar la ciudad y usarla. Una primera reducción consiste en menospreciar la dimensión participativa, poniéndola después del tema de la producción cuando ésta queda por hacer, o después del tema del uso cuando los espacios urbanos ya existen. Así, las instituciones públicas o el mercado se harán cargo de construir la ciudad en nombre del habitante y de volvérsela accesible.

En un segundo tiempo, el derecho a la ciudad puede ser reducido a la garantía del acceso a la ciudad, menospreciando la importancia de su producción. La segregación socio-espacial, característica de las grandes metrópolis, refuerza esta simplificación.

Varios servicios urbanos como los hospitales, las administraciones, las áreas culturales o los centros de empleo, existen pero se concentran fuera del alcance de las masas desfavorecidas, por culpa de la distancia o de otra forma de exclusión. Luego, el tema del acceso domina al de la producción de los servicios. De manera ejemplar, la planificación urbana renuncia a acercar el empleo de los trabajadores pero le permite e impone desplazarse hacia sus trabajos. En estos ámbitos, el derecho a la ciudad se concreta entonces como un derecho al acceso a la ciudad.

Del derecho a la vida urbana al derecho al acceso común

Es cierto que varios militantes, quienes luchan por el derecho a la vivienda y a equipamientos de barrio, tales como los espacios públicos, subrayarán que sus objetos de lucha escapan esta lógica porque exigen su realización localizada y difusa en la metrópoli, lo más cerca posible de los habitantes. Gracias al carácter localizado de esta producción, el acceso no es un problema. Pero la misma definición del derecho a la ciudad como derecho a la vida urbana (Lefebvre, 1969) lleva a valorar el acceso por sí mismo. La producción localizada que lo hace superfluo se vuelve entonces criticable.

Si la urbanidad descansa sobre el encuentro de las diferencias (Lévy, 2005), la vida urbana exige, sobre todo, la supresión de las fronteras, distancias y discriminaciones con el fin de garantizar el acceso a todos los espacios de la ciudad. Por consiguiente, las acciones que promueven una vida urbana a una escala inferior a la de la metrópoli pueden ser acusadas de crear zonas que fragmentan el todo urbano. Ciertas políticas de vivienda social suponen e imponen que el beneficiario se vuelva el propietario, como ocurre en Chile. De esta manera, el derecho a la vivienda puede aparecer como una difusión de la propiedad privada que encierra a cada uno en su casa. Se puede también leer el derecho al espacio público de barrio como la realización de un aislamiento comunitario; cada comunidad viviendo feliz en su barrio exclusivo. La importancia del carácter poroso de los barrios para el funcionamiento urbano parece comunmente negada en las políticas públicas y las operaciones inmobiliarias construyendo estos barrios (Márquez, 2003). El barrio puede hasta imponer códigos que excluyen la mayoría de los ciudadanos, como en el caso del tipo de ropa exigido a las mujeres por una comunidad ultra-ortodoxa de Jerusalén en “sus” espacios

“públicos” (Fenster, 2005). La etapa extrema es la clausura del barrio a los que no viven allí, con guardias y muros de concreto (Hidalgo et al., 2005). El derecho a la ciudad, como vida urbana, entra entonces en tensión con sus aplicaciones locales y sus modos de vida propietarios o comunitarios.

Finalmente, cuando la crítica de esta producción localizada se suma al apoyo débil de las instituciones públicas centralizadas, la lógica del acceso coloniza hasta los derechos a la vivienda y al barrio. No se trata más de construir las viviendas y los barrios esperados sino permitir a los habitantes cambiarse de casa hacia éstos. El derecho a la movilidad residencial reemplaza acá el derecho a la vivienda reducido a una mercancía más, y el derecho a la ciudad se reduce enteramente al derecho a la ciudad accesible.

Derecho a la proximidad o derecho a la accesibilidad

El derecho al acceso parece legítimamente consensual porque el acceso es necesario. Sin embargo, este derecho es ambiguo porque el acceso a la ciudad se puede configurar según distintas modalidades más o menos vinculadas al funcionamiento capitalista neoliberal.

Dos configuraciones urbanas se oponen en particular: el acceso mínimo y el acceso máximo, que serán identificados como “la proximidad” y “la accesibilidad”. El acceso mínimo pone en contacto al individuo con el conjunto de los lugares donde necesita ir: su trabajo, su hospital, su centro de esparcimiento, etc. El acceso máximo pone en contacto al individuo con el conjunto de los mercados correspondientes a los servicios que necesita: el mercado del empleo que corresponde a su calificación, el mercado de los servicios de salud, el mercado del esparcimiento, etc. Mientras el acceso máximo aspira a la accesibilidad a toda la metrópoli, el acceso mínimo tiende a promover una escala más local, haciendo superfluos los desplazamientos largos por la proximidad de los servicios. Si la meta de la accesibilidad es la capacidad de desplazarse a la escala metropolitana, el objetivo de la proximidad consiste, sobre todo, en la repartición de los servicios en el espacio urbano, lo más cerca posible de los habitantes. Así, la proximidad se preocupa de las infraestructuras de los servicios necesarios, cuando la accesibilidad garantiza la infraestructura de transporte hacia esos servicios.

Accesibilidad al servicio de la metrópoli neoliberal

La destacable diferencia entre proximidad y accesibilidad es que esta última refuerza la organización neoliberal de la sociedad poniendo a los ciudadanos al servicio de la ciudad, es decir, de la economía urbana.

En efecto, permitiéndole ir a todos los lugares de trabajo y servicios de la metrópoli, la accesibilidad genera una competencia entre estos empleos y servicios que se mercantilizan. Mejor dicho, la accesibilidad crea el mercado.

Esta mercantilización involucra hasta los servicios públicos, lo que distingue el neoliberalismo del liberalismo. Mientras el gobierno liberal compensa las desigualdades debidas a la ineficiencia del mercado, el gobierno neoliberal lucha contra la exclusión respecto al mercado (Desjardins, 2008). La lucha liberal contra la desigualdad lleva a la creación de servicios públicos distribuidos independientemente de la lógica mercantil, a proximidad de la población. En cambio la lucha neoliberal contra la exclusión promueve la movilidad de las poblaciones más desfavorecidas hacia los centros de servicios y empleos. La accesibilidad es puesta al servicio de la metrópoli neoliberal.

Accesibilidad anti-subversiva

A este apoyo estructural al funcionamiento urbano neoliberal se suma la neutralización de las posibles posturas alternativas. Concretamente, la accesibilidad dispersa y agota a los ciudadanos que se someten a ella.

Por una parte, dispersa físicamente a los individuos. Las nuevas organizaciones flexibles del trabajo y la precariedad generalizada, que fundan la configuración urbana de la accesibilidad, limitan mucho la constitución de colectivos reivindicativos desde los lugares de producción. Además, el alejamiento de las residencias se suma a la dispersión de los lugares de empleo para impedir la consolidación de colectivos de trabajo en los barrios. La movilización de los “cordones industriales” chilenos de los años 1970 demuestra la potencia subversiva de esta proximidad del barrio y de la fábrica. Por el contrario, la difusión de la urbanización en casas, de barrios cerrados y de la inseguridad urbana completa el encierre, de hecho conservador, en el espacio

doméstico. Finalmente, la red de transporte jerarquizada, redundante y frecuente refuerza este fenómeno de individualización, dispersando los habitantes de un mismo barrio y los trabajadores de una misma empresa en medios de transporte llenos de una masa anónima que no se reencuentra de un día al otro.

Por otra parte, la accesibilidad capta y agota los recursos de los habitantes quiénes, por lo tanto, no los ocupan para acciones autónomas o subversivas. La accesibilidad fomenta el aprovechamiento de los mercados de la metrópoli con una movilidad intensiva. Ésta agota los habitantes, en sus cuerpos, en sus familias y en sus bolsillos (Le Breton, 2008). Más generalmente, como elemento estructural del funcionamiento neoliberal, la accesibilidad permite e incita a la participación exclusiva con el mercado, es decir, a la vez al consumo y a la producción. Esta participación podría padecer por los deseos singulares de los habitantes, pero la ciudad neoliberal los consume y los reduce al estado de pulsiones uniformes, a costo, es cierto, de un malestar y una violencia generalizada (Stiegler, 2006). La accesibilidad parece ofrecer la ciudad al habitante de la ciudad, pero entrega en realidad su energía al funcionamiento neoliberal de la ciudad.

Tiranía de la accesibilidad

La accesibilidad metropolitana estructura la ciudad neoliberal. Recíprocamente, la organización socioeconómica del neoliberalismo da toda su fuerza a la metropolización y de esta manera a la accesibilidad.

Mientras la proximidad corresponde a pequeñas áreas urbanas, donde los mercados de servicios son muy acotados, la accesibilidad se desarrolló con el tamaño de las ciudades y su fragmentación en metrópolis. La ciudad se extendió reestructurándose en torno al automóvil y los transportes motorizados en general (Wiel, 1999). Gracias a la capacidad generalizada del desplazamiento urbano, así producida, las residencias y los empleos se dispersaron hacia predios más baratos, aumentando los desplazamientos en distancia y en tiempo (Ducci, 2002; Wenglenski, 2006).

Además, la precariedad del trabajo se volvió la norma en una organización industrial exigiendo una movilidad tan cotidiana como profesional (Massot y Orfeuill, 2005). Esta flexibilidad multiplicó los viajes diarios que se pueden hacer a cualquier hora del día

y de la noche. La fragmentación de las carreras profesionales aumenta el número de los lugares de trabajo y asimismo impide instalarse en sus inmediaciones. Este efecto desestabilizador se amplía con la precariedad del trabajo, que ésta tome la forma de la inseguridad del empleo o de la degradación de las condiciones laborales. Los trabajadores se protegen ubicando su vivienda en relación con un amplio mercado laboral y no con su empresa.

Los sistemas de transporte siguieron también esta evolución, de la proximidad hacia la accesibilidad (Trumper, 2005). El antiguo transporte de empresa y luego la red de microbuses llevando los obreros directamente de su barrio a su fábrica, dejó sitio a una red jerarquizada de transporte urbano. Los microbuses de barrio no llevan más al trabajo sino a la estación de metro o de buses rápidos que atraviesan la metrópoli (Díaz et al., 2006). El habitante está menos conectado a su lugar de trabajo que a la red de transporte que le abre los mercados de la metrópoli.

Las infraestructuras de transporte exigen, además, el desarrollo de una capacidad individual de movilidad. El habitante de la ciudad aprende a ser móvil. Toda la configuración urbana constriñe a esta adaptación. La forma más tangible es la adopción generalizada del automóvil como elemento articulador del modo más común de vida. La dependencia que el auto genera como sistema (Dupuy, 1999), pero también el “monopolio radical” a través del cual los medios de transporte motorizados expulsan la caminata y la bicicleta (Illich, 1973), participan ampliamente con la difusión forzosa de la accesibilidad contra la proximidad.

Atractivo de la accesibilidad emancipadora

Aunque el funcionamiento urbano la impone, la accesibilidad se confunde con el poder de elección. Logra al mismo tiempo seducir y constreñir al habitante de la ciudad.

Parece deseable como libertad de elección que el usuario y el ciudadano desaparezcan detrás del cliente y del consumidor. Más allá de la afirmación de esta libertad, la accesibilidad anuncia al habitante su emancipación espacial y social. Esta promesa de emancipación es el núcleo de la perversidad del derecho a la ciudad accesible: seductor pero alienante. En efecto, el desplazamiento cotidiano (Buffet,

2005) y el cambio de casa (Bonvalet y Fribourg, 1990) aparecen como el medio, el reflejo y la metáfora de la movilidad social. La consigna parece ser “mover para salir adelante” (Le Breton, 2005). El habitante de la ciudad asocia entonces movilidad y emancipación (Jouffe, 2007) y exige su derecho a la ciudad accesible.

Reivindicación del derecho a la movilidad

Varios actores institucionales destacan y así defienden este anhelo individual a la movilidad. En Francia, desde 1982, el derecho al transporte está inscrito como “el derecho que tiene cada usuario de desplazarse y la libertad de elegir los medios de este desplazamiento”.¹ En su guía de buenas prácticas de 1996, el Banco Mundial indica también “crecientes aspiraciones individuales a más accesibilidad y movilidad” (p. ix²).

Asimismo, las instituciones para-científicas como la red “Ciudades por la movilidad” de la ONU o el Instituto por la Ciudad en Movimiento (Institut de la Ville en Mouvement, IVM) de la automotriz PSA Peugeot Citroën, defienden la movilidad sustentable, es decir, “accesible para todos, respetuosa del medio ambiente y al servicio de la economía” (cities-for-mobilities.net³). El eslogan del IVM es: “Movimiento y movilidad en la ciudad, un derecho y un placer”, explicando que “las posibilidades de desplazamientos de los individuos, bienes e informaciones y la accesibilidad de todos los lugares de la ciudad constituyen exigencias sociales esenciales porque condicionan el acceso al hábitat, al trabajo, a la educación, a la cultura, a las relaciones familiares, al esparcimiento” (ville-en-mouvement.com). Estas declaraciones se apoyan en los trabajos académicos que apuntan a las movibilidades como la nueva esencia de las sociedades occidentales (Urry, 2001). Vuelta virtuosa porque sustentable, la movilidad se transforma en un objetivo legítimo e incluso un derecho por exigir.

Se formula a veces una crítica contra el derecho a la movilidad en la medida en que ésta se impone a los viajeros, les agotan (Bacqué y Fol, 2007), y agrede a los habitantes de la ciudad y el medio ambiente (Galetovic, 2006). Al contrario, la movilidad potencial,

1 Ver “loi d’orientation des transports intérieurs” (LOTI) del 30 de diciembre de 1982.

2 “growing individual aspirations for more access and mobility”.

3 “mobility which is accessible to all, environmentally-friendly and economy-focused”.

es decir, la accesibilidad, no sufre tales ataques. Permite el progreso individual por ascenso social y el progreso colectivo de la metrópoli moderna en la competencia global (Maillet, 2008). Más, constituye un criterio de evaluación académica (Cebollada y Avellaneda, 2007) y tecnocrática de justicia social de las políticas de planificación urbana. El derecho a la movilidad hace debate mientras el derecho a la accesibilidad se queda consensual. La idea de accesibilidad se vende como elección emancipadora, y se vende bien.

Reducción del derecho a la ciudad en derecho a la accesibilidad

Estas aproximaciones defienden la movilidad o la accesibilidad como una dimensión más estructural que sectorial del funcionamiento urbano, introduciendo implícitamente el derecho a la accesibilidad como un tipo de derecho a la ciudad. Así, el Banco Mundial (1996) promueve un transporte al servicio del desarrollo capitalista, porque “invertir en el transporte promueve el crecimiento [...] Las mejoras del transporte urbano aumentaron la eficiencia del mercado del empleo y la accesibilidad de los servicios urbanos, procurando cambios en la escala y la forma de las aglomeraciones urbanas” (p. 1)⁴.

Asimismo, en 2007, la “declaración de Stuttgart” de las ciudades y regiones de Europa da más legitimidad aún a la movilidad alabando su papel central para la libertad, la autonomía y la calidad de vida. Esta asamblea se dice “consciente que el derecho a la movilidad es universal para todos los seres humanos, y es esencial al respeto concreto y eficiente de la mayoría de los demás derechos humanos fundamentales” [...] “reconociendo que los desarrollos en materia de movilidad durante los cien últimos años, y en particular el desarrollo del automóvil y los sistemas de transporte público avanzados, mejoraron ampliamente la libertad y la autonomía de la mayoría de los ciudadanos europeos, y no solo de las zonas rurales, y los ayudaron a llevar a cabo una vida más satisfactoria, sin limitaciones vinculadas a su situación geográfica”. Concretamente, estos gobiernos locales buscan el apoyo legislativo y financiero de la Unión Europea para sus propios servicios públicos de transporte. Sin embargo, este objetivo sectorial se sustenta en la reivindicación de un derecho a la movilidad,

4 “investing in transport promotes growth [...] Improvements in urban transport have increased labor market efficiency and access to amenities, making changes in the scale and form of urban agglomerations possible”.

que no sería integrado en una reivindicación más general sino que él mismo sería un elemento estructurante para la ciudad. Esta formulación reduce implícitamente el derecho a la ciudad en derecho a la movilidad, es decir, en el mero derecho a la accesibilidad.

Necesaria ambigüedad del derecho a la ciudad

La reducción del derecho a la ciudad en derecho a la accesibilidad lo pone al servicio de un funcionamiento urbano neoliberal. Esta reivindicación se invierte contra el objetivo formulado por Lefebvre en términos de lucha de clases, y contra los movimientos sociales de resistencia a la mercantilización de lo urbano que quieren crear una ciudad habitable por todas y todos. Este cambio del concepto de derecho a la ciudad no es fortuito. Está vinculado a su naturaleza ambigua, necesaria para que sea una reivindicación útil.

Por una parte, el derecho a la ciudad es tan global que no puede reducirse a un catálogo de derechos concretos y aplicables. Alude, más bien, una exigencia, un grito ético, como lo subraya Purcell (2009), que no intenta caracterizarlo enteramente sino proponer un concepto "elaborado pero abierto". La transcripción jurídica del derecho a la ciudad no lo hace efectivo y, al contrario, corre el riesgo de normalizarlo. Disminuiría la diversidad de las luchas locales y globales que se apoyan en él y lo defienden al mismo tiempo. Por eso, este derecho tiene que quedarse ambiguo con fin de ser interpretado en función de la especificidad de cada lucha social.

Por otra parte, la imprecisión del derecho a la ciudad permite a diversos movimientos sociales apropiárselo y juntarse bajo la misma bandera. Purcell defiende la importancia de esta capacidad a la agrupación táctica. Afirma la incapacidad de una clase social capaz de derribar, por sí sola, el orden social. Ninguna podría reunir los oponentes en torno a su propia interpretación del derecho a la ciudad. Solo lo podría una alianza horizontal. De ahí la necesidad de reivindicaciones transversales, es decir, abiertas y suficientemente genéricas, de lo cual el derecho a la ciudad es un modelo que podría convenir a ciertas alianzas.

¿Qué alianza para el derecho al acceso a la ciudad?

Una alianza sería entonces necesaria, y la ambigüedad del derecho a la ciudad lo permitiría. Pero, ¿a qué alianza llama la confusión entre derecho a la proximidad y derecho a la accesibilidad? ¿Esta alianza va contra la naturaleza del derecho a la ciudad, sabiendo el vínculo estructural entre accesibilidad y orden neoliberal? La especificación de los derechos asociados a la proximidad y la accesibilidad permite caracterizar los dos grupos sociales que los defienden: las fuerzas socialistas y las liberales. Esta distinción creada por la historia social francesa no pretende agotar la variedad de las fuerzas políticas en otras sociedades, por ejemplo la especificidad del nacionalismo anti-imperialista o las resistencias indígenas. Solo propone una pauta de lectura pertinente para entender la tensión entre proximidad y accesibilidad.

Derechos créditos y derechos libertades

La proximidad se apoya en la distribución geográfica de los servicios necesarios al habitante. En esta óptica, la sociedad tiene el deber de facilitarle todos estos servicios, si no existen. Esta deuda para con el habitante designa los derechos correspondientes como derechos créditos: la sociedad debe proporcionar determinados servicios. Por el contrario, la accesibilidad garantiza la capacidad de movilidad de los habitantes en la metrópoli. El derecho a la movilidad comprende un derecho crédito a las infraestructuras de transporte necesarias para desplazarse. Pero remite, sobre todo, al derecho de circulación que es un derecho-libertad (Ascher, 2005): la sociedad no debe frenar la circulación de las personas. Este derecho se expresa en particular como derecho a la seguridad: la sociedad no debe amenazar a las personas en movimiento. El derecho de circulación constituye incluso el paradigma del derecho-libertad en la medida que la privación de libertad es la restricción de los desplazamientos por encarcelamiento. Al contrario, el derecho-crédito a infraestructuras de transporte parece menospreciable cuando se compara con los numerosos derechos-créditos a infraestructuras de servicios supuestos por la proximidad. En resumen, la accesibilidad está caracterizada por los derechos-libertad cuando la proximidad se caracteriza por los derechos-créditos.

Vuelta de la alianza táctica liberal socialista

Esta oposición remite a dos posturas políticas tradicionalmente conflictivas en la lucha por los derechos, en Francia como en otras partes. Podría entonces representar una ruptura mayor del movimiento por el derecho a la ciudad.

Los derechos-libertades fueron exigidos y conseguidos por los liberales durante la Revolución francesa, al servicio de su clase, la burguesa. Estaban dispuestos a invertir sus recursos económicos, sociales y culturales en una competición económica, pero ésta tenía que ser regulada por algunos derechos cívicos, políticos y económicos. En cambio, los derechos-créditos constituyen derechos económicos, sociales y culturales en favor de la clase obrera que no posee los medios suficientes para sacar provecho de la competencia liberal. A partir del siglo XIX, movilizaciones socialistas⁵ reivindicaron y consiguieron parcialmente estos derechos.

Si estos dos tipos de derechos se complementan, los intereses de las clases sociales que los llevan son antagónicos. Sin embargo, la Revolución francesa vio la alianza táctica de estas clases contra el régimen feudal. El lema republicano francés parece así afirmar la fraternidad táctica entre la clase defendiendo la libertad y la clase reclamando la igualdad. Táctica victoriosa como lo proclama el decreto del 4 de agosto de 1789 aboliendo los privilegios feudales, pero por el solo beneficio del orden liberal.

La configuración política actual sugiere que la misma alianza táctica se imponga. Una tendencia neoliberal domina el campo político después de que la crisis de los años 1970 deslegitimara un liberalismo menos radical (Premat, 2009). Mientras el neoliberalismo se apoya sobre los movimientos conservadores y su derecho-libertad a la seguridad, las fuerzas socialistas y liberales se encuentran de nuevo minoritarias y tácticamente aliadas.

Legitimidad de la alianza

La reformulación del derecho a la ciudad como derecho al acceso a la ciudad permite entonces una alianza táctica: entre las fuerzas socialistas del derecho-crédito a la

⁵ No se trata aquí de evocar a los actuales partidos socialistas aunque su evolución social-liberal refleja bien esta contradicción entre liberalismo y igualitarismo.

proximidad y las fuerzas liberales del derecho-libertad a la accesibilidad. Aunque la accesibilidad caracteriza la forma urbana del neoliberalismo, constituye un componente legítimo del acceso a la ciudad y por tanto del derecho a la ciudad. En efecto, algunos servicios especializados, como los hospitales, no pueden estar suficientemente cerca de los habitantes para que las infraestructuras sean superfluas. Asimismo, los sitios considerados como patrimonio común de los habitantes de la metrópoli debieran ser accesibles. Más generalmente, la eficiencia permitida por la especialización y accesibilidad de los lugares, en particular en el caso del mercado del empleo, valoriza esta configuración. Lo que constituye el argumento principal del neoliberalismo. Entonces, la accesibilidad pretende ser una reivindicación legítima del derecho a la ciudad, tanto como la proximidad.

Perversidad de la alianza

Sin embargo, detrás de la complementariedad de las reivindicaciones, dos modelos se oponen y pueden entrar en conflicto. Esta contradicción funda la perversidad de la alianza por el derecho a la ciudad.

En primer lugar, la combinación de las reivindicaciones procura la sumisión del derecho a la ciudad al neoliberalismo. La satisfacción del derecho a la accesibilidad da argumento a las autoridades solicitadas para prescindir de las otras exigencias del derecho a la ciudad. La accesibilidad sin proximidad refuerza entonces el funcionamiento neoliberal de la ciudad. Por ejemplo, a efecto de promover un servicio público de educación, el gobierno otorgará la gratuidad de los transportes públicos a los estudiantes. Aunque esta gratuidad constituya una reivindicación legítima, está al servicio de la mercantilización de la educación.

Esta transformación puede ser el resultado directo de la alianza liberal-socialista. Después de haber conseguido el derecho a la accesibilidad, las fuerzas liberales abandonan a las fuerzas socialistas en su búsqueda del derecho a la proximidad. Y la configuración urbana del neoliberalismo sale fortalecida.

Por otra parte, la asociación de reivindicaciones antagonistas baja la credibilidad de éstas. La coalición por el derecho a la ciudad aparece como dos alianzas distintas, cada una teniendo dos veces menos legitimidad que lo que pretende la coalición. Se

revelan incluso contradictorias y debilitan recíprocamente sus poderes de convicción y movilización. Por eso, los militantes de los servicios de salud de proximidad y los defensores de grandes hospitales públicos competitivos pueden evitar la privatización formal del sector de la salud, pero, teniendo objetivos opuestos, no podrán impulsar una política. El gobierno podrá entonces implementar métodos de gestión neoliberal del sector público, es decir, una privatización lenta “desde adentro”.

Cinco propuestas para resolver la contradicción

Frente a la amenaza de perversión y debilitamiento de la alianza por el derecho a la ciudad, varias posturas son posibles con el fin de resolver su contradicción.

La primera posibilidad consiste en negar la contradicción para reunir fuerzas militantes dispersas y aprovechar una legitimidad común. Pero las amenazas internas persisten.

Una segunda solución explícita al contrario los dos modelos, declara sus legitimidades respectivas y asume su alianza táctica. Dibujar tal línea de conflicto entre y en el seno de las organizaciones militantes corre el riesgo de derribar toda coalición. Pero procura seguir una movilización a pesar de los inevitables conflictos, que surgen también cuando las diferencias son negadas. Además, ciertas sinergias se vuelven posibles entre dos frentes. Por una parte, una movilización a escala metropolitana, nacional y global reivindica derechos-libertad y derechos- créditos mínimos pero consensuales. Y por otra, dentro de las metrópolis, acciones locales, ocupaciones de fábricas, desobediencia civil, zonas de autonomía temporal se apoyan sobre la movilización global para decretar otros derechos- libertad y crear instancias locales de gestión de derechos- créditos. A su vez, las experiencias subversivas locales y las redes formadas participan a las acciones globales (Zibechi, 2006).

Al contrario, se puede distinguir claramente el derecho a la ciudad de uno de esos modelos antagonistas. Así, una tercera solución es explicitar el derecho a la ciudad como la reivindicación socialista del derecho a la proximidad, dejando a las fuerzas liberales reclamar solas su derecho a la accesibilidad. Pone de nuevo la pregunta de la capacidad de actores sociales fragmentados a movilizarse en torno a un derecho radical. Pero tal postura permitiría desarrollar un cuerpo ideológico coherente,

susceptible de ganar en legitimidad hasta la inversión de las fuerzas sociales. El derecho a la proximidad podría, en particular, apoyarse en el movimiento hacia el decrecimiento que promueve la relocalización de la economía y la democracia al servicio de una “simplicidad voluntaria” ecológica.

Recíprocamente, es posible alejarse de este polo radical. Esta cuarta alternativa asume entonces el derecho a la ciudad como el denominador común más pequeño de sus posibles reivindicaciones y se enfoca en los derechos-libertades. Con el riesgo de movilizar por una reivindicación anecdótica. Este enfoque permitiría especificar suficientemente estos derechos para limitar algunos aspectos del modelo neoliberal, por ejemplo de vigilancia, consumo o sobreproducción. La instalación de una ciudad lenta⁶ en el seno de la ciudad veloz correspondería a esta postura.

Una quinta posibilidad consiste en buscar un proyecto concreto que satisfaga todas las fuerzas militantes, dejando de lado las contradicciones de los modelos ideológicos. No es seguro que tal proyecto exista. Sin embargo, la planificación urbana podría –por ejemplo– orientar mediante tasas, la distribución espacial de las actividades con tal de favorecer la difusión de los empleos y servicios a proximidad de los habitantes (Wiel, 2007). Asimismo, una especialización de las redes de transporte podría satisfacer a la vez las necesidades de la economía metropolitana y de la vida cotidiana de los habitantes. Concretamente, se trataría de reservar las infraestructuras rápidas para los desplazamientos de interés metropolitano, limitar la velocidad en las redes intermedias e impedir el tránsito a escala local (ibíd.)

La presente discusión sobre la ambigüedad del derecho al acceso se extiende a las otras dimensiones del derecho a la ciudad, dejadas de lado al principio de este análisis: los derechos a la participación y a la producción de la ciudad. Éstos llaman también a la inclusión de actores antagonistas en la alianza táctica por el derecho a la ciudad. Los militantes de la participación luchan por la democracia bajo formas potencialmente en conflicto: entre institución y autogestión, de lo global a lo local. El tema de la producción opone en particular las modalidades productivista y “decreciente” del desarrollo urbano, de la misma manera que la proximidad se opone a la accesibilidad a la metrópolis neoliberal. La ambigüedad propia del derecho a la ciudad cuestiona a cada militante: ¿Algunas contradicciones amenazan mi lucha por el

6 Ver la contribución de Charlotte Mathivet en este libro.

derecho a la ciudad? Una confrontación de las preguntas teóricas con los objetivos y situaciones locales procurará construir las necesarias respuestas colectivas.

Referencias

Ascher, F. (2005). *Les sens du mouvement : modernités et mobilités* n Sylvain

Allemand, François Ascher et Jacques Lévy (Dir.), *Les sens du mouvement: modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Éditions Belin, 336 pp.

Bacqué, Marie-Hélène et al Fol, S. (2007). *L'inégalité face à la mobilité: du constat à l'injonction*. *Revue Suisse de Sociologie*, vol. 33 (1), pp. 89-104. 2007.

Bonvalet, Catherine, Anne-Marie Fribourg (éd.) (1990). *Stratégies résidentielles*. Actes du séminaire de Paris de 1988, INED, Congrès et Colloques. PUF, Paris.

Buffet, L. (2005). *Les différences sexuées de l'accès à l'espace urbain chez les adolescents des banlieues populaires*, in Buisson, M.-A., Mignot D. (dir.), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Bruxelles, Ed. de Boeck, pp. 303-319.

Cebollada Frontera, Àngel et Miralles Guasch, Carme (2004). *Mobility and Urban Transport in Metropolitan Barcelona. Accessibility versus Exclusion*, *Ethnologia Europaea*. *Journal of European Ethnology*, vol. 34: 2.

Desjardins, X. (2008). "Le logement social au temps du néolibéralisme", *Métropoles*, 4, [En ligne], mis en ligne le 18 décembre 2008. Recuperado de: <http://metropoles.revues.org/3022>

Díaz, G., Gómez-Lobo A., Velasco A. (2006). *Micros en Santiago: de enemigo público a servicio público*. En Galetovic, A. y Poduje, I. (ed.) (2006), *Santiago, Dónde estamos y hacia dónde vamos*, Santiago: Centro de Estudios Públicos, pp. 425-460.

Ducci, María Elena (2002). *Área urbana de Santiago 1991-2000, Expansión de la industria y la vivienda*, *Eure* 28(85).

Dupuy, Gabriel (1999). *La dépendance automobile. Symptôme, analyse, diagnostic, traitement*. Anthropos, collection Villes, Economica, 162 pp.

Fenster, T. (2005). *Identity Issues and Local Governance: Women's Everyday Life in the*

City. En *Social Identities*, vol. 11, No. 1, January 2005, pp. 21-36.

Galetovic, Alexander et Iván Poduje (ed.) (2006). *Santiago. Dónde estamos y hacia dónde vamos*. Santiago: Centro de Estudios Públicos.

Hidalgo, R., Salazar A., Lazcano R., Roa F., Alvarez L., Calderón M. (2005). *Transformaciones socioterritoriales asociadas a proyectos residenciales de condominios en comunas de la periferia del área metropolitana de Santiago*. *Revista INVI*, vol. 20: 104-133.

Ivan I. (1973). *Energie et équité*. Paris: Seuil.

Jouffe, Y. (2007). *Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*. Thèse de doctorat de sociologie, spécialité transports, École Nationale des Ponts et Chaussées, Champs-sur-Marne, 3 juillet 2007. Recuperado de: <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00167732/> Sous la direction de Francis Godard et Marie-Hélène Massot.

Le Breton, E. (2005). *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Armand Colin, Paris. 247 pp.

Le Breton, E. (2008). *Domicile-travail: Les salariés à bout de souffle*. Editions Les Carnets de l'Info, mai 2008, 216 pp.

Lefebvre, H. (1969). *Le Droit à la ville*. Paris: Anthropos.

Lévy, J. (2005). *Penser la ville: un impératif sous toutes les latitudes*. En *Cemoti*, No. 24 – Métropoles et métropolisation, [En ligne], mis en ligne le 28 février 2005. Recuperado de: <http://cemoti.revues.org/document1458.html>

Maillet, A. (2008). *La gestación del Transantiago en el discurso público: hacia un análisis de políticas públicas desde la perspectiva cognitivista*. En De Cea, Maite; Paola Díaz et Géraldine Kerneur (dir.), *Chile. ¿De país modelado a país modelo? Una mirada sobre la política, lo social y la economía*, agosto, Santiago: LOM, pp. 325-345.

Márquez, F. (2003). *Identidad y fronteras urbanas en Santiago de Chile*. Documento de trabajo de la UAHC, Santiago, 2003.

Massot M.-H., Orfeuill J.-P. (2005). *La mobilité au quotidien, entre choix individuel et*

production sociale. Cahiers internationaux de sociologie, "Mobilité et modernité", 118 (1 pp. 3/4), 81-100.

Premat Christophe. *Les caractéristiques du nouvel homoconomicus*, EspacesTemps.net, Mensuelles, 29.06.2009. <http://espacestemp.net/document7814.html>

Purcell, M. (2009). *Le Droit à la ville et les mouvements sociaux contemporains*. En Rue Descartes, No. 63, p. 40-50.

Stiegler, B. (2006). *De l'économie libidinale à l'écologie de l'esprit*. Entretien avec Frédéric Neyrat., Multitudes, No. 24, 2006/1, pp. 85-95.

Trumper, R. (2005). *Automóviles y microbuses: construyendo neoliberalismo en Santiago de Chile*. En Hidalgo, R.; R. Trumper y A. Borsdorf. Transformaciones urbanas y procesos territoriales. Lecturas del nuevo dibujo de la ciudad latinoamericana, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 71-81.

Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.

Wiel, M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Sprimont: Mardaga, 149 pp.

Wiel, M. (2007). *Pour planifier les villes autrement*. Paris, L'Harmattan, 244 pp.

Wenglenski, S. (2006). *Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien*. Cahiers Scientifiques du Transport, 49/2006, pp. 103-127.

World Bank (1996). *Sustainable Transport: Priorities for Transport Policy*. Washington DC, The World Bank.

Zibechi, R. (2008). *Dispersar el poder. Los movimientos como poderes antiestatales*. Santiago: Quimantú.

Yves Jouffe

Maestría en Ingeniería Civil por la Ecole des Ponts ParisTech en “Ciudad, Medio Ambiente y Transporte” (2002). Máster Conjunto entre la Ecole des Ponts y el Instituto Francés de Urbanismo de la Universidad de París 8, Diploma de Estudios Avanzados “Mutaciones urbanas y la gobernanza territorial” (2002). Doctorado en Sociología, Ecole des Ponts, Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT) financiado por la Ecole des Ponts y Institut Français des Sciences et Technologies des Transports (INRETS), en “Movilidad Táctica en Île-de-France” (2007). Post-doctorado, Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Santiago de Chile (2008). Actualmente investigador en el Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT).

ESTA PUBLICACION FORMA PARTE DE:
THIS ARTICLE IS PART OF:

REVISTARQUIS

REVISTA DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD DE COSTA RICA.
VOL 1-2015. NUMERO 7.
ISSN 2215-275X