

EL DERECHO A LA MOVILIDAD

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID...Escuela de Arquitectura

**INFORME DE
REPORT OF VALLADOLID**

THE RIGHT TO MOBILITY

2005

La edición de este Informe se ha realizado con la ayuda de Caja España. Obra Social y del Ayuntamiento de Valladolid (subvención para proyectos de sensibilización y formación en el campo de la cooperación al desarrollo, 2005)

Ha sido realizado por el Equipo de investigación sobre los derechos humanos y la ciudad de la Universidad de Valladolid (www.ciudad-derechos.org) y Arquitectos Sin Fronteras de Castilla y León (asfcyl@modulor.arq.uva.es). Agradecemos la ayuda para las traducciones de Cristina Berry, Enrique Cobreros y Rosa Arias.

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, 2005
Avda. de Salamanca s/n. 47014 Valladolid. España
Teléfono: 34 983 423426
Fax: 34 983 423425
<http://www.uva.es/arquitec/>

Portada: Javier Blanca

ISBN: 84-689-5471-3
Depósito legal: VA-17-2006

Impresión: Mata Digital S.L.
Plaza de la Universidad, 2
Valladolid

Sedentarismo nómada: el derecho a la movilidad y el derecho a la quietud

Eduardo Bericat Alastuey. Catedrático de Sociología. Universidad de Sevilla. Centro de Estudios Andaluces

Nomadic Sedentariness: the right to mobility and the right to stillness

Eduardo Bericat Alastuey. Professor of Sociology. University of Seville. Andalusian Study Center (Centro de Estudios Andaluces)

Throughout history, throughout the thousands and thousands of years that Man has occupied the planet Earth, human beings have resembled plants more than birds. Just as plants, his scarce mobility was conditioned by a strong rooting which made him stay put in a particular point in space. It is true that the roots could spread around the subsoil so as to absorb water or the necessary minerals to survive. It is also true that the leaves could grow upwards in search of the light from the sun, an essential element in the vital process of photosynthesis. However, despite these slight movements, or maybe due to the fact that he was aware of this, the human-plant has never stopped dreaming of becoming a human-bird and enjoying a life in freedom.

There are three types of *mobility* and two types of *movements*. Human mobility may be biological, mechanical and electronic. *Biological mobility* is based on the organisms own movement capabilities. Indeed, men are not plants, and we can walk or run to move about our space. This is what we have been doing for centuries. It shouldn't take us by surprise, therefore, that at an average speed of four kilometres an hour, and having to bear in our own body the pain of fatigue and physical tiredness, the scope of our movements was, in fact, quite limited. In the end, man was nothing but a plant in a pot that could, eventually, be placed in another spot close by. Thus, the human being soon realized the possibility of using the movement capabilities of other organisms, whether it was horses or camels. The average speed of some of these animals was faster than Man's speed, and, without a doubt, their physical resistance was also much higher. But in addition to these advantages, using animals for mobility also had another key advantage. Riding on the back of a donkey or a horse, Man liberated himself from the pain and fatigue associated to spatial movement. Transferring human pain onto animals significantly increased the radius of mobility. Nonetheless, animal pain also imposed certain limits. In the end, animal mobility is just as organic as human mobility. We are talking about a mere instrumentalization of another human being.

Man also realized from very early on the possibility of using other resources offered by Mother Nature. The mechanical force of the wind, exercised on the wide surface of a sail attached though a mast to a boat was enough to move across a body of water without causing pain to anyone. However, these natural forces, as whimsical as Nature itself, do not easily let themselves be subdued to Man's wishes. The wind blows when it wants to, with whatever intensity it feels like and in whatever direction it deems appropriate. Therefore, and being very correct, we shall say that mechanical mobility appears when Man is capable of applying a mechanical source of energy to movement and effectively controlling it.

A lo largo de toda la historia de la humanidad, de los miles y miles de años que el hombre lleva ocupando la Tierra, los seres humanos se han parecido más a una planta que a un pájaro. Como las plantas, su escasa movilidad estaba condicionada por un firme enraizamiento que le mantenía sujeto a un punto fijo del espacio. Bien es cierto que las raíces podían extenderse por el subsuelo para captar el agua o los minerales necesarios para la supervivencia. También es cierto que las hojas podían elevarse y orientarse en busca de la luz solar necesaria para llevar a cabo la función vital de la fotosíntesis. Sin embargo, pese a estos leves movimientos, o precisamente por el hecho de tener conciencia de ellos, el hombre-planta no ha dejado nunca de soñar con la posibilidad de convertirse y de vivir en la libertad de un hombre-pájaro.

Existen tres clases de *movilidad* y dos tipos de *movimientos*. La movilidad humana puede ser biológica, mecánica y electrónica. La *movilidad biológica* está basada en las propias capacidades motrices del organismo humano. En efecto, los hombres no somos plantas, podemos caminar o correr para desplazarnos por el espacio. Esto es lo que hemos venido haciendo durante siglos y siglos. No ha de extrañarnos, por tanto, que a una velocidad de crucero de cuatro kilómetros a la hora, y teniendo que soportar en el propio cuerpo el sufrimiento de la fatiga y del cansancio físico, el alcance de nuestros movimientos estuviera, de hecho, bastante limitado. Al fin y a la postre, el hombre no era sino una planta en una maceta que eventualmente podía colocarse en otro lugar cercano. De ahí que el ser humano concibiera desde muy pronto la posibilidad de utilizar las capacidades motrices de otros organismos, fueran caballos, fueran camellos. La velocidad de crucero de algunos de estos animales era superior a la del organismo humano y, sin duda, su resistencia física era también mucho mayor. Pero junto a estas ventajas, la utilización de animales para la movilidad ofrecía otra ventaja realmente determinante. Montado a los lomos de un borrico o de un caballo, el hombre se liberaba del sufrimiento y de la fatiga asociados al desplazamiento espacial. La transferencia del sufrimiento humano a los animales permitió un notable incremento del radio de movilidad. Sin embargo, el sufrimiento animal también imponía sus límites. En último término, la movilidad animal es tan orgánica como lo pueda ser la movilidad humana. Se trata de una mera instrumentalización de otro ser vivo.

When this happened, i.e., when the steam engine was invented and, subsequently, the engine powered by chemical fuels, is when we witnessed a real revolution. The power of steam and fuel not only considerably widened the radius of mobility, but also freed us from the sacrifice and physical fatigue associated to movement. The steam boat, the railway and the car constitute technological milestones of this revolution. These powerful mechanical sources of energy allowed a load capacity and an average speed which were unthinkable until that point. The railway can transport people through great distances, and, above all, it can transport great quantities of freight. Thus, from this point onwards there are two possible alternatives: I can go looking for wheat or, if I have wheat delivered here, I can stay in this very place. Both alternatives may seem functionally equivalent, but very few people see that the modern city, a civilized form of sedentariness, is actually sustained by a huge movement of freight capable of supplying a big population, population who practically stays anchored and crowded in the same place.

Thus, the railway allows us to move through our space, but, undoubtedly and maybe even paradoxically, its greatest achievement is that, even without moving, we may obtain things originated at a great distance, i.e. without moving we can make that which is far away become close by. If the sole purpose of our trip was to get wheat, it will always be more convenient to have the wheat delivered and stay put. In other words, why should we move when with a simple stretch of our arm we can reach for an apple? Despite all this, there are many things in this world out of our hand's reach. And it is then that we once again return to our dream of being birds. Even if it's just a low flight, the car is an invention specifically designed for the free movement of people. Ideally, one car per person. It can cover great distances, at a fast average speed, allowing for a great freedom of movements. Back to being paradoxical, the car, which at the beginning allowed us to freely move about our space, has restructured our world to such an extent that we now find it a necessity to move. When we think about the individual effect, it seems like the car allows us to get nearer to that which is far away. From a structural point of view, the car has also had the effect of moving further away that which, otherwise, could be within our reach. It moves us closer to our work, although in truth our work seems to be too far away. We can return to our home town to visit the family, although it is quite possible that without cars our place of residence would be much closer to this family. The car has reshaped the world to such an extent that forced mobility, i.e. the pure and simple instrumental mobility, increasingly occupies more of our time and more of our life. While the work-mobility constitutes a paradigm of forced mobility, the tourism-mobility constitutes the paradigm of the wished mobility. However, in this case need and wish are coupled: as the capability to move further away increases, so does the distance to which we wish to travel. The individual of our mechanical civilization lives in a super-fragmented space, made up of vital islands, very far away among each other, which he must necessarily connect with very high doses of spatial mobility. This is the essence of the nomadic sedentariness which characterizes us as members of a civilization based on spatial mobility.

Electronic mobility constitutes the third type of mobility available to human beings. The nature of this kind of mobility differs from the previous two in that it cannot transfer tangible things from one place to another. Thus, it can neither transport freight, nor human beings. However, and being a bit more precise, it does operate through the transfer of micro matter, and through the perception of transported micro matter. There is a natural mobility linked to our senses. When a human being smells a bouquet of flowers, or hears the murmur of a distant waterfall, or watches at dusk the sun setting over the horizon, in no event are his perceptions independent from the movement of matter. Certain travelling particles stimulate our sense of smell, our hearing and our sight. When one human being talks to another, matter is being moved. Otherwise, it would be impossible to hear him. It has always been like this,

El hombre también intuyó desde muy temprano la posibilidad de utilizar otros recursos que le ofrecía la madre naturaleza. La fuerza mecánica del viento, ejercida sobre la amplia superficie de una vela ligada mediante un mástil a una embarcación, era suficiente para desplazarse por la superficie del agua sin sufrimiento de nadie. Sin embargo, estas fuerzas naturales, caprichosas como la misma naturaleza, no se someten fácilmente a los deseos del hombre. El viento sopla cuando quiere, con la intensidad que quiere y en la dirección que quiere. Así que, hablando con propiedad, diremos que la *movilidad mecánica* aparece cuando el hombre es capaz de aplicar al movimiento, y de controlar a su antojo, una fuente mecánica de energía. Cuando esto sucede, es decir, cuando se inventa la máquina de vapor y, posteriormente, el motor alimentado con combustible químico, se produce una verdadera revolución. La potencia del vapor y del combustible no sólo amplía enormemente el radio de movilidad, sino que también nos libera del sacrificio y de la fatiga física asociados con el movimiento. El barco de vapor, el ferrocarril y el automóvil son los hitos tecnológicos de esta revolución. Las poderosas fuentes mecánicas de energía procuran una capacidad de carga y una velocidad de crucero hasta ese momento impensables. El ferrocarril puede desplazar personas a grandes distancias, pero sobre todo es capaz de transportar grandes cantidades de materia. De ahí que a partir de ahora se establezcan dos posibilidades alternativas: puedo desplazarme a buscar trigo o, si me traen el trigo, puedo permanecer en mi lugar. Ambas alternativas parecen funcionalmente equivalentes, pero pocos reparan que la ciudad moderna, una forma civilizada de sedentarismo, se sustenta en realidad sobre un ingente movimiento de mercancías capaz de abastecer a una gran población, población que permanece básicamente anclada y apiñada en un mismo lugar.

Por tanto, el ferrocarril nos ayuda a desplazarnos por el espacio pero, sin duda, quizás paradójicamente, su mayor logro estriba en que, permaneciendo inmóviles, podemos alcanzar cosas ubicadas a gran distancia, es decir, sin movernos podemos hacer próximo lo lejano. Si el único objeto de nuestro viaje era conseguir trigo, siempre será preferible que nos traigan el trigo y permanecer quietos. Dicho de otra manera, ¿qué sentido tiene moverse cuando estirando el brazo logramos alcanzar la manzana con nuestra propia mano? Pese a todo, existen en el mundo muchas cosas fuera del alcance de nuestra mano. Y es entonces cuando volvemos a soñar que queremos ser pájaros. Aunque sea a ras de suelo, el automóvil es el artilugio específicamente diseñado para el libre desplazamiento de las personas. Idealmente, un automóvil para cada persona. Recorre grandes distancias, a una elevada velocidad de crucero, procurando una enorme libertad de movimientos. De vuelta con las paradojas, el automóvil, que en un principio permitía que nos desplazáramos por el espacio con libertad, ha reestructurado de tal modo y hasta tal punto nuestro mundo, que ahora nos vemos obligados a desplazarnos por necesidad. Cuando pensamos en el efecto individual, el automóvil parece que nos permite aproximarnos a lo que está lejano. Desde una perspectiva estructural, el automóvil también ha tenido el efecto de alejar en la distancia lo que de otra manera podría estar al alcance de nuestra mano. Nos acerca al trabajo, pero la verdad es que el lugar de trabajo suele estar ahora demasiado lejos. Podemos volver al lugar de origen para visitar a nuestra familia, pero seguramente sin el automóvil nuestra residencia estaría mucho más cerca de la suya. El automóvil ha reconstituido el mundo de

at least until humans started to think of ideas to reach further away. Smoke signals, the strum of drums, the sparkles produced by a mirror from the top of a watchtower are all pioneer developments. When the telegraph was invented, however, we see the true scope, potential and dimension of this logic based in the movement of micro matter, paradoxically in the movement of electrons. Electrons are very small and weight very little, but, they travel at very fast speed. Later, we would invent the radio and the television. In this respect we must consider books or the written press as a type of hybrid, since paper (i.e. the matter that serves as support for linguistic code capable of transmitting a message), although low in weight, cannot circulate at the speed of light. Books are too heavy, but they are much easier to transport than the human beings who wrote them. This is where their key importance in history and culture lies. In order to listen to a person, there is no need to travel to the place where this person lives.

The movement mechanisms of micro matter get to a special point when they reach two way capabilities (bi-direction). It is obvious that one can answer a letter with another letter, or a telegraphic message with another one. A conversation though the radio or the television becomes more complicated. When two human beings talk on the phone, both of them can simultaneously use the same transmitting mechanism. The funny thing is that we still think that two people speaking on the phone are in different points in space. It is, however, absolutely evident that both share the same auditory space. Otherwise, how could one be listening to the other? Auditorily speaking, with their capability of moving micro matter, both of them manage to be in the same place, they talk and listen with the same quality as they would talk and listen if they had run into each other on the street. Both of them have moved to a common auditory super-space without moving their respective bodies even one inch. Internet, the net of nets, deploys in all its might this mobility logic, electronic in terms of matter, and symbolic in terms of sense. It is true that we have yet to develop a tele-smell or a tele-touch, which is why we still cannot kiss each other from a distance, but we have already started building a fabulous audiovisual tele-space. We surf on the net, from my point of view, not just as a figure of speech but also on a literal sense. What happens is that, just as in the case of the telephone, we still give ontological priority to territorial space. This is a huge mistake. Each type of mobility generates its "own" specific space. We all live in a biological or pedestrian space, in a mechanical or vehicle space and in an electronic or audiovisual space. Each one of them has a differentiated vital ontology, and we weave our lives with the structure of movements we use to link these three spaces.

Nomadic sedentariness¹, as a mobility structure characteristic of our advanced societies, alludes firstly to the fact that, currently, we construct our vital space based on an intense and complex number of mobilities in all their scopes, basically the three we have mentioned. It's been a long time since we stopped being sedentary. We live a nomadic life, with no specific place. In reality, there is no single place where life can be maintained. Our life is always life in movement, and this is why we are constantly moving from one place to another. We travel to millions of places, we navigate through multitude of spaces, we come and go, we leave and return. Multi-spatial mobility is immanent to any human being's existence within a developed society. In the existential context only the mobile being can survive. The plant-man, perfectly sedentary and non-mobile, is doomed to starvation and a fatal oblivion. Thus, from this point of view, the right to mobility is more than an expression of the right to freedom, it is and expression of the right that every human being has to live and survive.

But a nomadic sedentariness, as a guideline of mobility in our advanced societies, cannot compare itself to a pure nomadism, characterized by the mere and constant zombie stroll through the spaces. The set of all our movements has a certain structure, it gravitates around certain central places which are vitally very relevant and generate a strong attraction effect. Among them, the *home* is the rotation point with the highest attraction power, it is the most relevant vital anchor.

tal forma que la movilidad forzada, es decir, la pura y estéril movilidad instrumental, ocupa cada vez más una mayor parte de nuestro tiempo y de nuestra vida. Mientras que la movilidad-trabajo constituye el paradigma de movilidad forzada, la movilidad-turismo constituye el paradigma de la movilidad deseada. Sin embargo, aquí necesidad y deseo se conjugan de la misma manera: conforme aumenta la capacidad para desplazarnos aumenta la distancia a la que tenemos o queremos desplazarnos. El individuo de nuestra civilización mecánica vive en un espacio hiper-fragmentado, compuesto de múltiples ínsulas vitales, muy distantes entre sí, que ha de tejer necesariamente con altísimas dosis de movilidad espacial. Esta es la esencia del sedentarismo nómada que nos caracteriza como miembros de una civilización basada en la movilidad espacial.

La *movilidad electrónica* constituye el tercer modo de movilidad disponible para los seres humanos. La naturaleza de esta movilidad se distingue, frente a las dos anteriores, por su incapacidad para trasladar materia de un lugar a otro del espacio. Por tanto, ni puede desplazar mercancías, ni puede desplazar seres humanos. Sin embargo, siendo algo más precisos, sí que opera mediante el desplazamiento de micromateria y mediante la percepción de la micromateria desplazada. Existe una movilidad electrónica natural, vinculada a nuestros sentidos. Cuando el ser humano percibe la fragancia emitida por un ramo de flores, escucha el rumor de una cascada lejana, u observa al atardecer un sol ocultándose tras el horizonte, en ningún caso sus percepciones son ajenas al movimiento de la materia. Algunas partículas viajeras llegan a estimular nuestro olfato, nuestro oído y nuestra vista. Cuando un ser humano habla a otro, mueve la materia. En caso contrario, el otro sería incapaz de oírle. Así ha sido siempre, al menos hasta que los seres humanos empezaron a idear formas de llegar más lejos. Unas señales de humo, el tañido de unos tambores o unos destellos producidos con un espejo desde lo alto de una torre vigía constituyen desarrollos pioneros. En el invento del telégrafo, sin embargo, vislumbramos la verdadera dimensión, potencialidad y alcance de esta lógica basada en el desplazamiento de micromateria, paradigmáticamente en el desplazamiento de electrones. Los electrones son muy pequeños y pesan muy poco, pero eso sí, circulan a una altísima velocidad. Más adelante vendrían la radio y la televisión. A este respecto, debemos considerar los libros o la prensa escrita como una especie de híbridos, pues el papel, esto es, la materia que soporta la codificación lingüística capaz de transmitir el mensaje, aunque liviana, no puede circular a la velocidad de la luz. Los libros son demasiado pesados, aunque más fáciles de transportar que los seres humanos que los escribieron. De ahí su fundamental importancia en la historia de la cultura. Para escuchar a una persona deja de ser necesario desplazarse hasta el lugar en el que reside.

Los mecanismos de desplazamiento de micromateria adquieren una dimensión especial cuando alcanzan la plena bidireccionalidad. Es obvio que se puede responder a una carta con otra carta, o a un mensaje telegráfico con otro mensaje. Más difícil resulta conversar a través de la radio o de la televisión. Cuando dos seres humanos hablan por teléfono ambos pueden utilizar simultáneamente el mismo mecanismo de transmisión. Lo curioso es que todavía sigamos pensando que dos hablantes telefónicos se encuentran en diferentes puntos del espacio. Sin embargo, es absolutamente evidente que ambos comparten el mismo espacio auditivo. En caso contrario ¿cómo podrían estar escuchándose el uno al otro?. Auditivamente, con su capacidad para mover micromateria, ambos logran estar en el mismo lugar,

This is why the majority of our movements are configured as a complex but recurrent structure, with exits and returns, coming from and going to this central place constituted by the home. The expectation of the return, the coming back to the home, that is, to a point fixed in space from which we leave and to which we hope to return, is an essential part of today's nomadism. We are nomadic planets always rotating around a sun, nomads incapable of shedding off our natural sedentariness claimed and demanded by every life. Without a sedentary reference the mobile being would lose all orientation, he would become crazy by diving into an ocean of continuous and chaotic movements without any purpose. Life demands movement, but life also demands stability and stillness. Man can only be by being and living in a place, planting roots in a certain place, stoking up the hearth of some home. Even birds look for a branch or build a nest in which to rest. This is why, together with the right to mobility, we must demand, today maybe more than ever and at least with the same certainty, the right of every human being to stillness.

As we have mentioned, there are three types of mobility, biological, mechanical and electronic, and two types of movement, translation movements and rotation movements. We undertake a translation movement when we change, more or less permanently, our vital anchor, our place of residence which is our most relevant rotation point. Migratory movements are translation movements. However, when we go to work, we go shopping, we go on a field trip or we go to see a friend, and afterwards we return home, we are undertaking a rotation movement. We start at a certain point in space and subsequently we return to this point. The difference between these two types of movement is relative, since in our mobility structure there are many rotation points. For example, the holiday place to which we travel is also a temporary rotation point. From the apartment or from the hotel we will undertake several trips to other places with the intention of returning to our temporary place of residence. Likewise, from our workplace we will also deploy a certain movement structure, of coming and going, which rotates around this point in space. This does not mean, however, that all these points have the same power of attraction. There is a clear hierarchy among them.

To summarize, our global mobility structure is made up of a series of translation movements which take us to places from which we will undertake many rotation movements. We are sedentary to the extent that we come back to certain places, and we are nomads to the extent that from the moment we arrive we know we will have to leave again. We are bird-men, but also plant-men. Nomadic sedentariness, inasmuch as a general guideline of the multiple mobilities and infinite number of movements deployed by human beings, establishes the fundamental frame from which we must think about all our mobility rights, and also, of course, all our rights to stillness. From a sociological point of view, taking into account both the individual and the social structures, two basic questions come up: Up to what point is a human being's quality of life affected by the limits and restrictions imposed by the system over his wishes of mobility? Up to what point is a human being's quality of life affected by the fact of having to move even against one's own wishes?

A system of pure mechanical mobility, in which all vital functions must be satisfied by journeys by car, motorcycle, railway, bus, subway or plane restricts the biological mobility of the pedestrian or the cyclist, and, even more importantly, ruins the possibility of living in small common territorial universes tailor-made for mankind. When cities are designed exclusively for mobility by means of a car, we limit at the same time our right to pedestrian mobility and we ruin the life of the neighbourhood as well as the relationship between neighbours which characterizes small communities. In the city of Los Angeles no-one forbids us to walk, but, in fact, no-one walks because we would get nowhere just by walking. Architectural and other types of barriers that prevent, or, in the best of cases, make it difficult for disabled people to move about, constitute a clear violation of their right to mobility. But the inexistence of close territorial surroundings in which to live

hablan y escuchan con la misma claridad con la que hablarían y escucharían de haberse encontrado en la esquina de una calle. Los dos se han movido a un hiperespacio auditivo común sin haber desplazado un ápice sus respectivos organismos. Internet, la red de redes, llega a desplegar en toda su extensión la lógica de esta movilidad, electrónica en cuanto a su materia, y simbólica en cuanto a su sentido. Bien es cierto que todavía no hemos desarrollado el teleolfato o el teletacto, y de ahí que todavía no podamos besarnos en la distancia, pero ya hemos más que iniciado la construcción de un fabuloso hiperespacio audiovisual. Navegamos por la red, desde mi punto de vista, no solamente en sentido figurado, sino en sentido estrictamente literal. Lo que sucede es que, como en el caso del teléfono, seguimos otorgando prioridad ontológica al espacio territorial. Esto constituye un craso error. Cada clase de movilidad genera "su" particular espacio. Vivimos conjuntamente en un espacio biológico o peatonal, en un espacio mecánico o vehicular, y en un espacio electrónico o audiovisual. Cada uno de ellos cuenta con una ontología vital diferenciada, y tejemos nuestras vidas con la estructura de movimientos que desplegamos surcando estos tres espacios.

El sedentarismo nómada², como estructura de movilidad característica de nuestras sociedades avanzadas, alude en primer lugar al hecho de que, en la actualidad, configuramos nuestro espacio vital en función de una pauta intensa y compleja de movilidades en múltiples dimensiones, básicamente las tres citadas. Hace ya tiempo que dejamos de ser sedentarios. Vivimos como nómadas en ningún lugar específico. En realidad, no existe un único lugar en el que pueda mantenerse la vida. Esta vida es siempre una vida en movimiento, y por este motivo transitamos incesantemente de aquí para allá y de allá para aquí. Recorremos miles de lugares, navegamos por múltiples espacios, vamos y venimos, volvemos a irnos y retornamos. La movilidad multi-espacial es inmanente a la existencia de todo ser humano en el seno de una sociedad desarrollada. En este contexto existencial sólo puede subsistir el ser móvil. El hombre-planta, perfectamente sedentario e inmóvil, está condenado a la inanición y al tedio fatal. Desde esta perspectiva, por tanto, el derecho a la movilidad es algo más que una expresión del derecho a la libertad, es expresión del derecho que todo ser humano tiene a la vida y a la supervivencia.

Pero el sedentarismo nómada, como pauta de movilidad de nuestras sociedades avanzadas, no puede equipararse a un puro nomadismo, caracterizado por el mero y continuo deambular zombi por los espacios. El conjunto de todos nuestros movimientos tienen una estructura, gravita en torno a ciertos lugares centrales, vitalmente muy relevantes, que ejercen un gran poder de atracción. Entre todos ellos, el *hogar* es el punto de rotación con mayor poder atractivo, es el anclaje vital más relevante. De ahí que la mayor parte de nuestros movimientos se configuren como una estructura compleja, pero recurrente, de idas y venidas, de salidas y de retornos a ese lugar central, esto es, al hogar. La expectativa del retorno, de la vuelta al hogar, esto es, a un punto fijo en el espacio desde el que partimos y al que esperamos volver, forma parte esencial del nomadismo contemporáneo. Somos planetas nómadas girando siempre en torno a un sol, nómadas incapaces de desprendernos del sedentarismo natural que toda vida reclama y exige. Sin una referencia sedentaria el ser móvil perdería toda orientación, enloquecería inmerso en un océano de perennes y caóticos desplazamientos carentes de sentido. La vida exige el movimiento, pero la vida exige, así mismo, estabilidad y quietud. El hombre sólo puede llegar a ser estando y habitando un lugar,

also makes them deploy a significant, and maybe even unnecessary, quantity of mechanical movements. In this way, their right to stillness is undoubtedly also violated. "In our civilization we have taken the logic of mechanical mobility to such an extent that, without even realizing, we have cut our fundamental rights to pedestrian mobility, de facto ruining the possibility of living in reduced, dense and close territorial contexts".

The territorial structure imposed by the car civilization, based on mechanical mobility, makes us specifically take into account the limits and restrictions that affect the freedom of this type of movement. In the framework of a big city, the existence of an adequate public transport system establishes a great deal of effects on costs and time spent in mobility. The place of residence and the purchasing power define to a great extent the amount of time out of their lives that people will have to invest in the set of forced mobilities imposed by their city. Public transport reduces the price of the journey, but increases its length of time and makes it difficult to control, both in spatial and in temporal terms, our urban movements. An inefficient public urban transport system establishes the difference between mobile first class citizens, those who move by car, and mobile second class citizens, those who have to use the bus. When a person is subject to the daily torture of making four journeys for work reasons in an inefficient public transport system, or when the driver suffers day after day the nightmare of traffic jams, we are violating their right to mobility. When a child wakes up early to get to school on time after a long bus journey, we are also violating the right every child has to stillness.

Almost identical arguments can be made with respect to electronic mobility, since at this point in time not everyone enjoys the same rights to mobility. Electronic mobility allows us to access far away places without interfering in our right to stillness, and therefore the impossibility of talking on the phone or communicating through the internet have to be seen as violations of both our right to mobility and our right to stillness. Electronic mobility not only allows us to move through cyberspace, it also reduces to a great extent the forced need to move with mechanical means throughout the territory. The decrease in the number of journeys to work within the last few years is a proven fact, decrease that is possible due to the possibilities of communication allowed by the new technologies. Likewise, tele-work allows us to choose with greater degrees of freedom our place of residence, which affects those rights linked to translation movements. Nonetheless, as in the case of mechanical mobility, an organization of our social systems exclusively oriented towards this type of mobility would ruin the types of lifestyles naturally associated with biological and mechanical mobility. The experience of contemplating a masterpiece of art in the materiality and authenticity of its canvas is not comparable to the mere virtual visit to a museum. In the same way, the richness of interaction possible through a physical encounter is not comparable to the necessarily shortened interaction of a virtual encounter.

We have the right to move through the spaces that make up the multiple mobilities in our habitat, and we have the right to enjoy the stillness which should not reduce or diminish our vital opportunities. The conflict between the right to mobility and the right to stillness is currently expressed, in its maximum radicalism and dramatism, in the case of migratory movements. Do we, inhabitants of the rich societies, have the right to prevent human beings from other countries from living in our own country? Do we have the right to limit migratory translations, originated in poor countries, when at the same time we show off, through the media and without any shame the most shameful squandering and consumer waste? Without a doubt, any human being has the right to freely establish its place of residence. Thus, when opulent societies become stronger by building higher walls in order to hinder any undesirable entry, and we are not talking about the entry of tourists, they are violating the basic right of mobility. Furthermore, these societies are also a responsible party in the violation of another fundamental right, i.e. the right to

enraizando en algún lugar, alimentando el fuego de algún hogar. Hasta los pájaros buscan alguna rama o construyen un nido en el que poder re-posar. De ahí que, junto al derecho a la movilidad debamos reivindicar, quizás hoy más que nunca y al menos con la misma convicción, el derecho de todo ser humano a la quietud.

Según hemos dicho, existen tres clases de movilidad, biológica, mecánica y electrónica, y dos tipos de movimientos, los *movimientos de traslación* y los *movimientos de rotación*. Realizamos un movimiento de traslación cuando cambiamos, de forma más o menos permanente, nuestro anclaje vital, el lugar de residencia que constituye para nosotros el punto de rotación más relevante. Los movimientos migratorios son movimientos de traslación. Sin embargo, cuando vamos al trabajo, a la compra, a una excursión o a ver a un amigo, para luego volver a casa, estamos realizando un movimiento rotación. Salimos de un punto en el espacio y posteriormente volvemos a él. La distinción entre estos dos tipos de movimiento es relativa, pues en nuestra estructura de movilidad existen muchos puntos de rotación. Por ejemplo, el lugar de vacaciones al que nos desplazamos también constituye un punto provisional de rotación. Desde el apartamento o desde el hotel realizaremos innumerables desplazamientos a otros sitios con la intención de volver a esta residencia provisional. Así mismo, desde el lugar de trabajo también desplegamos una particular estructura de movimientos, de idas y venidas, que giran en torno a este punto del espacio. Esto no significa, sin embargo, que todos estos puntos tengan el mismo poder de atracción. Entre ellos existe una clara jerarquía.

En suma, nuestra estructura global de movilidad está configurada por un conjunto de movimientos de traslación que nos llevan a lugares desde los que realizamos muchos movimientos de rotación. Somos sedentarios en la medida que volvemos a ciertos lugares, y somos nómadas en la medida que desde el mismo momento de la llegada sabemos que tendremos que volver a partir. Somos hombres-pájaro, pero también hombres-planta. El sedentarismo nómada, en tanto que pauta general de las múltiples movilidades e infinitos movimientos que desplegamos los seres humanos, establece el marco fundamental desde el que debemos pensar todos nuestros derechos a la movilidad, y también, por supuesto, todos nuestros derechos a la quietud. Desde una perspectiva sociológica, que piensa tanto al individuo como a las estructuras sociales, emergen dos preguntas básicas: ¿Hasta qué punto se ve alterada la calidad de vida de un ser humano por las restricciones y límites que el sistema impone a sus deseos de movilidad? ¿Hasta qué punto se ve alterada la calidad de vida de un ser humano por el hecho de tener que moverse incluso contra su voluntad?

Un sistema de movilidad mecánica pura, en el que todas las funciones vitales hayan de satisfacerse mediante desplazamientos en automóvil, motocicleta, ferrocarril, autobús, metro o avión, restringe la movilidad biológica del caminante o del ciclista, y lo que aún tiene mayor trascendencia, arruina la posibilidad de vivir en pequeños universos territoriales comunitarios hechos a la medida del hombre. Al diseñar las ciudades exclusivamente para la movilidad en automóvil, cercenamos al mismo tiempo nuestro derecho a la movilidad peatonal y arruinamos tanto la vida de barrio como la relación vecinal característica de las pequeñas comunidades. En la ciudad de Los Ángeles nadie nos impide pasear pero, de hecho, nadie pasea porque caminando no podríamos llegar a ningún sitio. Las barreras arquitectónicas y de todo tipo que impiden o, en el mejor de los casos, dificultan el movimiento de las personas discapacitadas, constituyen una clara violación de su derecho a la movilidad. Pero la inexistencia de entornos territoriales próximos

stillness. In other words, are these people really free when they decide to leave their countries, when they decide to leave their home towns, leaving family and friends behind? Is it a free will mobility or is it merely a mobility to make them free, i.e., a mobility forced by the lousy conditions present in the places from which they fly? Rich societies, ignoring the miserable fate of millions of people, also violate their right to stillness, the right of any human being, if this is his wish, to stay in his place of origin surrounded by his people.

To summarize, we live in a world in which the vital territory of people has exploded into numerous vital islands to which we arrive and from which we part with a complex and overwhelming movement structure. Biological, mechanical and electronic mobilities. Translation and rotation movements. Our life, our quality of life, depends more every day on the journeys we have to make and on the ones we are able to make. Because of this, and similar to many other aspects of our existence, certain basic rights must be observed. Within a relatively brief period in history, we have gone from living in a solid society to living in a liquid one. Now, with the introduction of new communication technologies we quickly enter into what we would qualify as gaseous societies, societies in which nothing and no-one stops, in which everything and everyone is frantically moving from one place to the other. The *solid society*, territorially delimited and very dense, was based on a biological or organic mobility. In the *liquid society*, with the appearance of the different mechanical mobilities, this unified territory was fragmented into millions of places far away from each other. With the new communication technologies, and specially Internet, the space not only increases its degree of fragmentation but it also dilutes itself into a super-space of flows and movements in which the particles, i.e. the human beings, can instantly be in any place they wish. In the *gaseous society* no-one is anywhere, we all bump into everyone else by constantly changing places. Movement has won the battle over space, since it is the mobilities themselves the ones who determine our habitat space. And this is, precisely, what makes it so urgent and necessary for us to re-think, in these new conditions of existence, our rights to mobility. Also, I insist, our fundamental rights to stillness. We cannot continue to think that an indefinite increase of mobility can continue to guarantee, in the future, an indefinite increase in our welfare. Quite the contrary, we must decide among us what specific mobility and stillness structure could constitute the foundation for a future improvement of our welfare.

The necessary conciliation between the rights to mobility and the rights to stillness can be expressed with a very simple formula. We must commit ourselves to building a new world, with a new spatial structure, *one in which human beings have to move less often, and in which human beings may move more freely*. The current historical conditions demand a new equilibrium between the right to stillness, which tends to prevent undesired and forced movements, and the right to mobility, which tends to guarantee desired and free movements. We have the right to have to move less often, and we have the right to be able to move freely. Only by playing with this apparent contradiction we may, in the future, arrive to a real *place*.

en los que vivir también les obliga a desplegar una imponente, y quizás innecesaria, cantidad de movimientos mecánicos. Así se violan, sin duda, sus derechos a la quietud. En nuestra civilización hemos llevado hasta tal punto la lógica de la movilidad mecánica que, sin apenas darnos cuenta, hemos cercenado nuestros derechos básicos a la movilidad peatonal, arruinando de facto la posibilidad de vivir en contextos territoriales reducidos, densos y próximos.

La estructuración territorial impuesta por una civilización del automóvil, basada en la movilidad mecánica, nos obliga a tener en muy especial consideración las restricciones y límites que afectan a la libertad de este tipo movimientos. En el marco de una gran ciudad, la existencia de un adecuado sistema público de transportes establece un gran cúmulo de efectos sobre los costes y tiempos de movilidad. El lugar de residencia y el poder adquisitivo definen en gran parte el tiempo de vida que las personas tendrán que invertir en el conjunto de movilidades forzadas que les impone su ciudad. El transporte público reduce el precio del trayecto, pero incrementa el tiempo de viaje y dificulta el control tanto espacial como temporal de nuestros desplazamientos urbanos. Un ineficiente sistema público de transporte urbano establece la diferenciación entre ciudadanos móviles de primera, aquéllos que se desplazan en coche, y ciudadanos móviles de segunda, aquéllos que tienen que hacer uso del autobús. Cuando una persona está sometida a la tortura cotidiana de realizar cuatro desplazamientos de trabajo en un transporte público ineficiente, o cuando el automovilista sufre día tras día el tormento de los colapsos circulatorios, estamos violando su derecho a la movilidad. Cuando un niño madruga para llegar a su colegio tras recorrer una larga ruta escolar, también estamos violando el derecho que todos los niños tienen a la quietud.

Casi idénticos argumentos podrían esgrimirse respecto de la movilidad electrónica, pues por ahora todas las personas no disfrutan de los mismos derechos a la movilidad. La movilidad electrónica permite que accedamos a lugares lejanos sin menoscabar nuestro derecho a la quietud, así que la imposibilidad de hablar por teléfono o de comunicarnos por internet han de considerarse violaciones tanto del derecho a la movilidad como del derecho a la quietud. La movilidad electrónica no sólo nos permite movernos por el ciberespacio, también reduce en gran parte la necesidad forzada de desplazarnos con medios mecánicos por el territorio. Constituye un hecho probado la reducción de los viajes de trabajo que se ha producido en los últimos años, reducción que es atribuible a las posibilidades de comunicación que establecen las nuevas tecnologías. Así mismo, el teletrabajo nos permite elegir con mayores grados de libertad el lugar de nuestra residencia, lo que afecta a los derechos vinculados a nuestros movimientos de traslación. Ahora bien, como en el caso de la movilidad mecánica, una organización de nuestros sistemas sociales orientada exclusivamente por este tipo de movilidad, arruinaría los tipos y estilos de vida naturalmente asociados con la movilidad biológica y con la movilidad mecánica. La experiencia de contemplar una obra maestra de la pintura en la materialidad y autenticidad del lienzo sobre la que fue pintada no es comparable a la mera visita virtual a un museo. Del mismo modo, tampoco es comparable la riqueza de interacción que procura encuentro físico, con la interacción necesariamente truncada de un encuentro virtual.

Tenemos derecho a desplazarnos por los espacios que configuran las múltiples movilidades de nuestro habitar, y tenemos derecho a un disfrute de la quietud que no menoscabe

ni cercene nuestras oportunidades vitales. El conflicto entre el derecho a la movilidad y el derecho a la quietud se expresa hoy en día, en su máxima radicalidad y dramatismo, en el caso de los movimientos migratorios ¿Tenemos derecho los habitantes de las sociedades opulentas a impedir que seres humanos de otros países decidan residir en los nuestros? ¿Tenemos derecho a limitar las traslaciones migratorias, procedentes de los países pobres, cuando al mismo tiempo exhibimos sin pudor ante ellos, a través de los medios de comunicación, el más desvergonzado despilfarro y derroche consumista? Sin duda, todo ser humano debe tener el derecho a establecer con libertad el lugar de su residencia. Por tanto, cuando las sociedades opulentas se fortifican elevando sus vallas para impedir toda entrada indeseable, no precisamente la entrada de turistas, están violando este derecho básico de movilidad. Pero además, estas sociedades también son en parte responsables de la violación de otro derecho fundamental, esto es, del derecho a la quietud. Dicho de otra manera ¿Son realmente libres cuando deciden abandonar sus países, cuando salen de sus pueblos dejando atrás familiares y amigos? ¿Se trata de una movilidad libre o de una movilidad meramente liberadora, es decir, una movilidad forzada por las detestables condiciones que reinan en el lugar desde el que parten? Las sociedades opulentas, manteniéndose ajenas al mísero destino de millones de personas, violan también su derecho a la quietud, el derecho de todo ser humano, si éste es su deseo, a permanecer en su lugar de origen rodeado de los suyos.

En suma, vivimos en un mundo en el que el territorio vital de las personas ha estallado en una infinita multitud de ínsulas vitales a las que llegamos y de las que partimos con una estructura compleja y abrumadora de movimientos. Movilidades biológicas, mecánicas y electrónicas. Movimientos de traslación y de rotación. Nuestra vida, la calidad de vida, depende cada vez más de los desplazamientos que tengamos que realizar y de los desplazamientos que podamos realizar. Por este motivo, al igual que en otros muchos ámbitos de la existencia, nos deben asistir algunos derechos básicos. En un período históricamente muy breve hemos pasado de vivir en sociedades sólidas a vivir en sociedades líquidas. Ahora, con el advenimiento de las nuevas tecnologías de la comunicación, nos adentramos con rapidez en lo que podríamos calificar de sociedades gaseosas, sociedades en las que nada ni nadie se detiene, en las que todo y todos no paran de moverse frenéticamente de aquí para allá. La *sociedad sólida*, territorialmente muy delimitada y densa, se sustentaba sobre una movilidad biológica u orgánica. En la *sociedad líquida*, con la aparición de las diferentes movilidades mecánicas, este territorio unificado se fragmenta en infinitud de lugares distantes entre sí. Con las nuevas tecnologías de comunicación, muy especialmente internet, el espacio no sólo aumenta su grado de fragmentación, sino que se diluye en un hiperespacio de flujos y movimientos en el que las partículas, esto es, los seres humanos, podemos desplazarnos instantáneamente a cualquier lugar. En la *sociedad gaseosa* ya nadie está en ningún sitio, todos tropezamos con todos cambiando incesantemente de lugar. El movimiento se ha impuesto sobre el espacio, pues son nuestras movilidades las que determinan el espacio de nuestro habitar. Y es esto, precisamente, lo que hace tan necesario y urgente que repensemos, en estas nuevas condiciones de existencia, nuestros derechos de movilidad. También, insisto, nuestros fundamentales derechos a la quietud. No podemos seguir pensando que un indefinido aumento de la movilidad nos puede seguir reportando en el futuro un indefinido aumento de bienestar. Antes al contrario, debemos decidir entre todos qué específica estructura

de movilidad y de quietud podría sentar las bases de una futura mejora de nuestro *bien-estar*.

La necesaria conciliación entre los derechos de movilidad y los derechos de quietud puede ser expresada con una fórmula muy sencilla. Debemos comprometernos en la construcción de un nuevo mundo, de una nueva estructura espacial, en la *que los seres humanos tengamos que desplazarnos menos* y en la *que los seres humanos podamos desplazarnos con mayor libertad*. Las actuales condiciones históricas reclaman un nuevo equilibrio entre el derecho a la quietud, tendente a evitar los movimientos indeseables y forzados, y el derecho a la movilidad, tendente a garantizar los movimientos deseados y libres. Tenemos derecho a tener que movernos menos, y tenemos derecho a poder movernos con libertad. Sólomente conjugando esta aparente contradicción llegaremos en el futuro a un verdadero *lugar*.

¹ Bericat Alastuey, Eduardo (1994), *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*, Centro de Investigaciones Sociológicas, Monografías nº 140, Madrid.

² Bericat Alastuey, Eduardo (1994), *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*, Centro de Investigaciones Sociológicas, Monografías nº 140, Madrid.