

Lógicas colectivas en el servicio público de transporte de pasajeros en Bogotá

Collective Logics in Public Transport for passengers in Bogotá

Recibido: marzo 4 de 2013 | Revisado: julio 1 de 2013 | Aceptado: octubre 1 de 2013

JOHANNA BURBANO VALENTE*
Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá
Colombia

RESUMEN

Este artículo expone las lógicas colectivas presentes en el servicio de transporte público en Bogotá, las cuales se establecieron con un estudio de corte cualitativo, aplicando el método de problematización recursiva. Se encontró que las lógicas se establecen con base en prácticas de pactos de complicidad de carácter bimodal entre conductores y personas. Los pactos tienen como base un trípode de sentidos sobre lo público: desinstitucionalización, homogenización y degradación.

Palabras claves autores

Lógicas colectivas, servicio de transporte público, construcciones de sentido.

Palabras clave descriptores

Público, significaciones imaginarias sociales, transporte.

ABSTRACT

This paper describes the collective logic present in the public transport in Bogotá which established a qualitative study using the method of problematizing recursive. It was found that the logic is established based on complicity pacts. This practice has a bimodal character between drivers and people. The agreements are based on a tripod on the public senses that are deinstitutionalization, homogenization and degradation.

Key words authors

Collective Logic, Public Transport, Constructions of Meaning.

Key words plus

Public, Social Imaginary Significations, Transport.

Doi: 10.11144/Javeriana.UPSY12-4.lcsp

Para citar este artículo: Burbano, J. (2013). Lógicas colectivas en el servicio público de transporte de pasajeros en Bogotá. *Universitas Psychologica*, 12(4), 1049-1059. Doi: 10.11144/Javeriana.UPSY12-4.lcsp

* Docente Facultad de Psicología, Pontificia Universidad Javeriana. Cra. 5ª N° 39-00, Edificio Manuel Briceño S.J., Of. 202. E-mail: jburbanov@javeriana.edu.co

Introducción

Preguntarse por las lógicas colectivas de las ciudades implica acercarse a los lugares donde se hacen posibles las expresiones de la vida pública, para interpelar las significaciones sobre el Estado, lo público y la producción de las realidades de las personas que allí habitan (García Canclini, 2005).

El artículo que se presenta se sustenta en esa idea de descubrir las significaciones imaginarias sociales que tejen los sujetos en relación con los espacios públicos. En sus inicios, se pensó que sus resultados aportarían a las discusiones sobre las nuevas ciudadanía en tiempos de globalización, en los cuales se han transformado varias lógicas de los grandes metarrelatos como son el trabajo, el capital, el Estado (Bauman, 2010; Beck, 1998; Castel, 2010). Sin embargo, los resultados interpelan estas lecturas eurocéntricas, para señalar que en Bogotá (Colombia) las lógicas colectivas de lo público transitan por sentidos que no están articulados por las ciudadanía del moderno Estado de derecho.

La investigación profundizó en la construcción de las lógicas colectivas de los usuarios de transporte público de la ciudad de Bogotá. En ella, se utilizó el método de problematización recursiva desarrollado por Ana María Fernández (Fernández et al., 2006; Fernández, 2007, 2008a). Fueron diversos los resultados de esta indagación en torno al sistema de transporte, la disposición de los sujetos trabajadores, la relación con las ciudades intrínsecas en la gran urbe, entre otros tantos. Sin embargo, en el documento se presenta la discusión en torno específicamente a la construcción de las significaciones imaginarias sociales sobre lo público que se encuentran articuladas en un trípode de sentidos: des-institucionalización, homogenización y degradación de lo público. Este trípode sostiene una forma particular de relación entre usuarios y conductores que se ha denominado *pactos de complicidad*.

Antes de profundizar los resultados de la investigación es importante puntualizar algunos conceptos que ayudan a comprender los marcos de lectura. Las lógicas colectivas pueden entenderse como un tejido de significaciones imagi-

narias que se entrelazan en sentidos sociales del *estar juntos*. Pero no es simplemente un ejercicio social; es al mismo tiempo un ejercicio del interior de los sujetos. Castoriadis (2010) señala que las significaciones se construyen entre aquello que acontece en el mundo social pero también tienen un componente individual que yace en las virtualidades y que se desprende del magma interno. Es decir que existe una tensión constante entre aquello colectivo y aquello individual que va armando sentido para concretarse en unas significaciones que también operan en lo social y en lo subjetivo individual.

Entonces, para Castoriadis (1988a, 1993, 1997, 2010) las significaciones imaginarias sociales son aquellas que están dadas por creación y son sociales porque son engendradas por la participación del colectivo impersonal anónimo; el proceso de creación obedece a una capacidad que denomina imaginario social instituyente. Esta creación de significaciones imaginarias sociales le da sentido (y sin sentido) al mundo social, a cada cosa que sucede dentro de la sociedad. Es así como el imaginario social instituyente crea instituciones que en sentido amplio pueden entenderse como normas, valores, lenguaje, herramientas, procedimientos y métodos de hacer las cosas (*teukhein*) y del decir de las cosas (*legein*). Ahora bien, no todas las significaciones imaginarias sociales van a desencadenar en formas institucionales; algunas tejen relaciones vinculares sociales diversas que dan cuenta de la multiplicidad del tejido social.

Método

El método de investigación implementado fue la *problematización recursiva* desarrollada por Ana María Fernández. Se puede entender como un proceso de pensar sobre campos de problemas con el fin de establecer las recurrencias de sentidos, de lo dicho, de lo implícito, de las afecciones y de los cuerpos (Fernández, 2007). Cuando se habla de recurrencias, se hace referencia a aquellos sentidos que se presentan en diversas formas, pero que van insistiendo en aparecer para dar cuenta de aquello que se colectivizó en una significación imaginaria.

La problematización recursiva tiene un circuito compuesto por cuatro elementos: caja de herramientas, dispositivos de acción, elucidación de experiencias y reformulación conceptual. Es importante mencionar que el circuito no es un ejercicio único, ni procesal, es decir que puede tener la implicación de realizar varias veces el circuito y realizarlo con órdenes diferentes.

- 1) La caja de herramientas es una noción construida por Michel Foucault, expuesta a lo largo de su obra. Se tomará aquí lo que dice en su libro *Un diálogo sobre el poder y otras conversaciones* (1985, p. 85):

Entender la teoría como una caja de herramientas quiere decir: - que no se trata de construir un sistema sino un instrumento, una lógica propia a las relaciones de poder y a las luchas que se comprometen alrededor de ellas; - que esta búsqueda no puede hacerse más que poco a poco, a partir de una reflexión (necesariamente histórica en algunas de sus dimensiones) sobre situaciones dadas.

- 2) Los dispositivos en acción invitan a la aparición de significaciones imaginarias sociales, toda vez que el “dispositivo dispone” (Fernández, 2007), con ello se quiere decir, que el dispositivo debe tener la potencia para posibilitar que a través de su puesta en escena, se posibilite la aparición de las significaciones imaginarias. Fernández va a señalar que es indispensable que el dispositivo sea flexible para que puedan asomar aquellas cosas que quizás no se hayan contemplado: “alojar lo inesperado” (2007, p. 35).

La noción de dispositivo se enmarca en los desarrollos de Foucault (1985, 1992) y Deleuze (2003), quienes lo comprenden como un conjunto multilineal de instituciones, discursos, posiciones, ideologías, curvas de visibilidad y de enunciación; multiplicidad de elementos que se tejen en conjunto, pero que rodean en diferentes dimensiones y linealidades. Los dispositivos se constituyen en una máquina que permite hacer hablar y hacer ver. Dicha potencia de evidenciar, de visibilizar permite

que se esclarezcan los sentidos a través de dos formas: las curvas de visibilidad y las de enunciación.

Cuando aparecen las significaciones, los imaginarios, los cuerpos, las prácticas, es decir cuando el dispositivo ha funcionado como máquina de visibilidad, se hace necesario un proceso de pensamiento, tercer elemento del circuito.

- 3) La elucidación de experiencias. Elucidar es un proceso reflexivo que implica dos procesos simultáneos y complementarios: primero pensar en las acciones, aquello que aparece en las prácticas, y examinar las formas cómo se tejen las lógicas del pensamiento. Es abrir canales de comprensión, cuestionar regímenes de verdad, establecer líneas de sentido y evidenciar las configuraciones sociales que allí se enmarcan (Castoriadis, 1988a, 1988b, 2010). Es una labor de tejido de pensamiento que cuestiona los límites de lo que se comprende, que busca desde la experiencia otras formas de vislumbrar la realidad en una constante tensión entre conocimiento, metodologías y realidades.
- 4) Para completar el circuito se encuentra la reformulación conceptual. Esta consiste en un constante ir y venir desde la teoría al terreno para comprender. Ello implica disponer la teoría para operar como caja de herramientas, es decir cuando algo aparece en los resultados, entonces se comienza a reformular conceptos que se tienen como teoría para mirar si con ella se puede comprender lo que sucede. Se asume que las teorías son instrumentos, por ello hay que desnaturalizarlas y volver a pensar; así agregar y desagregar elementos se convierte en una práctica habitual para el proceso de indagación.

En términos generales, la problematización recursiva es un método –acto diseñado para pensar problemas– que busca elucidar significaciones imaginarias sociales, lógicas colectivas, entramados de sentidos y modos de subjetivación. La problematización actúa como un método-acto de pensamiento y reflexión para campos de problemas de indagación. Fernández la señala como un *pensar incómodo*, por-

que implica ponerse en la tarea de aportar elementos de comprensión crítica a las singularidades de cada problemática, con el objetivo de generar conocimiento situado, específico y singular.

Ahora bien, las lógicas colectivas se elucidan en los dispositivos a través de tres operativas de análisis de la información:

- Primero, establecer la trama argumental en insistencias narrativas. Ello tiene dos componentes: mirar qué se dice y la forma como se dice, es decir la estructura como la trama se encuentra construida. Allí se busca rescatar: las invisibilizaciones de lo diferente (naturalizaciones que ocultan la diferencias), de lo diverso (aquello que rompe la trama argumental); las exaltaciones de ciertos significados y negaciones de otros, las producciones de consensos.
- Segundo, resaltar los deslizamientos, derivaciones e insistencias en los agenciamientos maquínicos de enunciación (Burbano & García, 2011). Es decir, lograr la comprensión de la relación entre aquellas cosas que se dicen y los procesos sociales enunciativos que llevan a esos procesos. Los metarrelatos, los metaconceptos, las máquinas abstractas de sentidos que comienzan volverse lenguaje en las acciones de las colectividades. Es decir, tratar de identificar experiencias y sentidos que se instalan en situación.
- Tercero, profundizar en la forma cómo operan los cuerpos y sus prácticas. Cuerpos que deslizan significaciones, intensidades, afectaciones.

Se puede afirmar que los tres hacen referencia a qué se dice, desde dónde y cómo opera directamente en el cuerpo.

Para pensar las significaciones sociales de lo público en el transporte colectivo, se recolectó información de diversas maneras, con el objetivo de adquirir la mayor cantidad de información posible. Se realizaron observaciones del servicio cuyo propósito principal era mirar las prácticas de relación entre los usuarios-conductores y entre usuarios. Se

realizaron 20 observaciones en rutas sobre las principales vías de la ciudad. Estas se registraron de dos maneras: en diarios de campo y en una rejilla de registro que daba cuenta de los elementos básicos del vehículo y contabilizaba pasajeros

Para el acercamiento a los conductores, se programaron grupos focales que fueron grabados y transcritos. Y con los usuarios, se asistieron a unas reuniones programadas por la Secretaría de Movilidad en donde se discutía sobre la implementación de un nuevo servicio y a la vez se indagaba sobre las percepciones del actual, discusiones que fueron grabadas y transcritas. Ambos dispositivos tenían como intención visibilizar las lógicas colectivas de los espacios públicos como elementos para la producción de subjetividades.

Resultados

En los resultados encontrados para Bogotá, se pudo establecer un trípode de significaciones sociales imaginarias en torno de lo público que evidencian una ausencia de lógicas colectivas construidas desde una visión de ciudadanía y/o de Estado.

Desinstitucionalización, homogenización y degradación componen el entramado de sentido que da significancia a las relaciones en los espacios públicos. Para empezar, se desarrolla el tema de la desinstitucionalización del servicio, la cual ostenta una ausencia de códigos y reglas que ordenen la prestación de este. Se observan primero las prácticas sociales del servicio que evidencian este sentido. Los usuarios pueden subirse a un vehículo en cualquier parte de la ciudad, si bien existen paraderos en el inmobiliario urbano, los usuarios realizan la parada del vehículo donde lo necesitan; así se encuentran personas subiéndose al bus, incluso en calzadas intermedias de la vía.

Para subirse utilizan cualquiera de las dos puertas, siendo la delantera la establecida para ello. Pueden pagar el valor que “negocien” con el conductor, es decir que el pasaje tiene un valor determinado por el Gobierno, pero los usuarios tienen la práctica de: “*me lleva por 500*”¹.

1 Siendo un valor 60 % menor que el determinado.

La ruta se desarrolla por lo general de la forma que está estipulada, pero también puede cambiarse de vía o de vehículo. En el primero de los casos, porque hay mucho tráfico, entonces el conductor decide cambiar de calles para “ganar” tiempo. En el segundo, puede ser por motivos mecánicos o porque “*el día estaba malo, mejor que solo vaya un carro*”, entonces un conductor le pasa al otro sus pasajeros y se va para el paradero final.

Ya para bajarse del vehículo, el usuario timbra –también donde quiere, haya o no paradero– y el conductor lo deja donde le convenga; por ejemplo, si hay un semáforo en rojo y le toca detenerse, entonces puede dejar al pasajero incluso en la calzada izquierda.

En esta laxitud de relación, se posibilita cualquier forma de servicio donde el conductor es el “dueño” de este, toda vez que son sus decisiones las que marcan la prestación. Se instaure como un sujeto soberano que tutela la relación con el usuario, decidiendo todo lo que compete con el servicio, incluso su vida misma (Agamben, 2002).

Una vez establecidas las prácticas generales del servicio, se abordan los relatos discursivos. Al indagar sobre los significados atribuidos por el conductor al usuario, los sentidos son de la “carga”. Esta se encuentra referida a que cada persona representa para ellos un valor económico al que también llaman “*la moneda*”. Tiene una connotación que proviene del servicio de transporte de carga, en el cual la lógica es llenar el vehículo con la mayor cantidad de elementos para poder ganar más por el recorrido. Entonces, los usuarios reciben un tratamiento de mercancía, se puede pensar que es una objetivización del pasajero donde los conductores significan al usuario como objeto de producción; en este sentido, la lógica de prestación de un servicio público se encuentra enlazada con un sentido de racionalidad económica de la producción en masa (Foucault, 2002).

Por su parte, cuando se analizan las observaciones de campo desde las acciones del usuario, se puede comprender que las garantías de ser recogido y llevado se presentan en relación con el comportamiento de pagar. En la vida cotidiana se pudo notar que los conductores tienen en cuenta al usuario en

el momento de recogerlo, o si realizan una pregunta antes de subir. Una vez que ingresa al vehículo adquiere el estatus de “carga” y son servidos con esta lógica.

Un ejemplo claro de esta significación se pudo encontrar en los diarios de campo de una de las observaciones del servicio. Una mujer que llevaba un bebé en brazos² quería bajarse del bus, estaba sentada en el asiento delantero y como no tenía registradora, pensó que podía descender por la puerta de adelante. Por ello, se acercó a la cabina del conductor le pidió que la dejara bajar, pero él no abrió la puerta, no le contestó. Varios pasajeros le golpearon el vidrio y le ayudaron diciéndole que la dejara bajar, pero este no contestó. La señora caminó hasta el final del pasillo, timbró y cuando se bajó al mismo tiempo el conductor le abrió la puerta delantera a otra señora para que ingresara. En el ejemplo, se puede ver que el pasajero que se encuentra abajo tiene mejores posibilidades de negociar el ingreso que aquel que se encuentra arriba, porque ese ya tiene la connotación de carga en la medida en que ya pagó.

Por otro lado, las condiciones físicas de los vehículos son inadecuadas; si bien cumplen con los requerimientos de ley, no están en condiciones para un servicio de calidad. Ejemplos de ello son: las condiciones de suciedad; sillas donde es imposible sentarse de manera correcta porque no tienen el espacio suficiente entre ellas; varillas al techo de una altura inalcanzable para la estatura de la mayoría poblacional; timbres de bajada averiados; ausencia de extintores, ventanas de emergencia dañadas, entre otras. En conclusión, los vehículos no tienen las condiciones mínimas para un servicio de calidad. Aunado a esto, la forma de conducción no es la mejor, los conductores cambian de calzada de forma brusca, dejan a los pasajeros sobre carriles izquierdos o en cualquier lugar de la calle, manejan a alta velocidad, se pasan semáforos en rojo, etc.

Al encontrar este tipo de resultados en las indagaciones, se hizo necesario poner a operar otra parte

2 Es importante mencionar que es el único bebé que se registró en las observaciones, quizás porque era un día de “No carro”. En Bogotá una vez al año, no se puede circular con automóviles particulares.

del circuito del método y cuestionar los elementos que llevaban a que el servicio se presentara de esta forma. Era indispensable entonces elucidar qué generaba la falta de códigos. Se puede evidenciar que la desinstitucionalización tiene cimiento en una cadena de tercerización del servicio y la falta de garantías sociales en equidad, es decir, la ausencia de control por parte del Estado.

La lógica de la tercerización funciona así: el servicio de transporte colectivo está a manos de 66 empresas, a las que el Distrito les asigna las rutas. Pero dichas empresas no tienen todos los vehículos necesarios para suplir las necesidades de la demanda; el promedio de flota propia de la organización se encuentra en 10 %. Los buses pertenecen a personas (denominados propietarios) que pagan a la empresa su derecho al usufructo de la ruta, a través de consignar una cuota llamada rodamiento. Los propietarios son los encargados de proveer la maquinaria para el funcionamiento del servicio, contratan la mano de obra: conductores –con anuencia de la compañía– y supervisan el ingreso diario a través del rendimiento de cuentas que hace el conductor al final del día de trabajo. Son ellos los que establecen los índices de ganancia que debe tener su vehículo (número de pasajeros diarios), y así mismo son los que pagan el salario de su conductor (valor por pasajero o cuota de arrendamiento) (Burbano & Pulido, 1997; Moncada & Burbano, 2005; Pulido, 2008; Secretaría de Movilidad, 2011).

La primera tercerización se da del Estado a las empresas. El negocio de las empresas es vender el derecho a rodar por la ruta que fue asignada por el Distrito; por tanto, su utilidad proviene de “administrar” el espacio público. Así, la empresa realiza la segunda tercerización a la figura del propietario, quien se encarga de la responsabilidad del capital y del control de la producción del servicio de transporte. El propietario, por su parte, tampoco se preocupa por el servicio, sino por el “producido diario”, es decir, cuántos pasajeros recogió el conductor. Por consiguiente, se presenta una tercera tercerización, la del propietario-conductor, siendo este último el real encargado de las decisiones del servicio.

Un tema relevante de mencionar es la lógica económica que se configura en esta red de terci-

ización. La ausencia de figura empresarial, no solo tiene relación con una empresa que arrienda ruta y no presta servicio, sino que la construcción social de sentido de acumulación tampoco se ha instaurado. Este hecho se sustenta en sus prácticas de negocio; por ejemplo, los dueños del carro no ahorran dinero para reponer el vehículo más adelante, o pagar los repuestos o para algo que implique pensar en una necesidad hacia el futuro de su máquina de trabajo. Sus lógicas de trabajo no pasan por los controles propios de las lógicas empresariales liberales; por ejemplo: el propietario no revisa si el conductor trabaja o le da el carro a otro, a qué horas sale o cuántos viajes hace, lo único que importa es la cifra final que denota cuántos pasajeros transportó en el día.

Se puede pensar que no hay fetichismo de la mercancía, en la medida en que los propietarios no funcionan con la lógica empresarial industrial donde capital y fuerza de trabajo son los garantes de la plusvalía, por el contrario, la red de producción es mercancía-dinero-mercancía. Por lo tanto, la lógica del capital en donde la plusvalía se produce por el control del capital con fuerza de trabajo, es reemplazada por la lógica del instante donde el capital se produce en el servicio pero no se renueva. En el caso de los conductores y los pequeños propietarios, solo los grandes empresarios tienen una lógica empresarial de la acumulación con la racionalidad liberal.

La ausencia de la incorporación del fetiche hace que los imaginarios sociales del burgués no se hayan instalado en la vida de los conductores o propietarios (pequeños). Ellos no perciben la necesidad de acumular o consumir como mecanismo de escala social. Es un negocio que mueve una enorme cantidad de dinero, pero que se mantiene al margen de las lógicas capitalistas industriales modernas y se instaura en la supervivencia del día a día.

La segunda arista del trípode de sentidos que articula los significados de lo público es la homogenización del usuario. Esta implica que toda persona que use el servicio tiene que tener ciertas condiciones para poder hacerlo, características que posibilitan que se convierta en objeto compatible con el servicio.

Se podría pensar que un servicio público debe tener una mirada homogenizadora en la medida en

que todas las personas deban recibir el servicio en igualdad de condiciones. Pero en Bogotá, la homogenización no es del servicio sino de los usuarios, los cuales son unificados para desigualar, en la medida en que el criterio para la semejanza es lograr un pasajero universal, adulto, sano que no tenga problemas para movilizarse. La diferencia, los otros que no cumplen con los requisitos, tienen enormes dificultades para acceder al servicio (Fernández, 2007). Si se relaciona esta homogenización con la significación de “carga”, se puede llegar a pensar que el usuario se convierte en un objeto homogéneo de fácil transportación.

La mayoría de los usuarios se encuentra entre 14 y 35 años (74 %), estratos económicos sociales 2 (48 %) y 3 (35 %); los de mayor estrato optan por la privatización de su movilidad. La mayoría son trabajadores (57 %) o estudiantes (28 %); el 27 % no tiene primaria y 22 % no terminó la secundaria; el 77 % utiliza el servicio de 4 a 7 días a la semana (Secretaría de Tránsito y Transporte, 2006).

Los mayores, los niños y las personas en situación de discapacidad no acceden al servicio. Es importante mencionar que no es falta de legislación sobre el servicio: existe una gran cantidad de leyes relativas a la inclusión de personas en condición de discapacidad, adultos mayores; por ejemplo ambos grupos tienen derecho a un descuento en el valor del pasaje. El problema no es la promulgación de una ley, sino que, en la vida cotidiana, se vive al margen de esta, se establecen otras formas de lógicas que son las que regulan el servicio, las lógicas establecidas por el conductor que decide o no a quién sube y cuánto le cobra.

Por ejemplo, un conductor dice de una pasajera: *“la señora del Quirigua³ es difícil para recoger, porque viene en silla de ruedas”*. Continúa su relato afirmando que no es que no la quiera recoger, sino que es complicado porque tiene que bajarse a ayudarla a subir y los demás pasajeros se molestan. Su solución es no parar el vehículo y ayudarla; por el contrario, su decir es: *“que la recoja otro”*. Por tanto, el servicio público para la señora va a depender de la “buena voluntad” del conductor que decida recogerla, no

de su derecho a ser recogida. Sobra decir que los vehículos no tienen las condiciones físicas necesarias para una persona en silla de ruedas; por lo tanto, el conductor o acompañante deben alzar a la persona, ubicarla dentro del bus y subir la silla doblada, lo mismo para descender.

La última arista del trípode de sentidos en relación con el servicio está asociada con que el transporte urbano de pasajeros es algo degradado y peligroso, y puede suceder cualquier cosa. La degradación tiene relación con lo mencionado sobre las condiciones del vehículo, y lo peligroso, con las múltiples situaciones que pueden presentarse, especialmente con la clase y frecuencia de robo: desde escurridizos delincuentes que arrebatan objetos, hasta bandas que atracan a mano armada a los usuarios.

Otro tema que complementa los sentidos de la degradación tiene relación con la idea de que el servicio de transporte es para las personas con menos recursos; por tanto, lo usan quienes no pueden adquirir un vehículo privado. Las estadísticas de usuarios en el transporte público muestran que las personas que allí se trasladan cuentan con menos recursos económicos, por tanto no tienen otras opciones de movilidad, puesto que el automóvil privado o el taxi son sumamente costosos, quizás por ello uno de los participantes en la investigación señala que el servicio está pensando para *“los pobres”*. Es decir que no es un servicio para la ciudadanía, con un concepto de usuarios de un Estado que sirve a su población y que usarlo es parte de los derechos de cualquier persona.

En este sentido, salir del transporte público es ingresar a lo privado, es mejor calidad de vida e indicador de mayores condiciones económicas. Significancia que puede servir para explicar el aumento notable en la compra de motocicletas y, en el caso de sectores adinerados, de un segundo y hasta un tercer automóvil⁴.

3 Nombre de un barrio de Bogotá.

4 En Bogotá la restricción vehicular del auto particular dependiendo del número de la placa del carro aumentó en el 2009 de seis horas diarias a 14 horas; los conductores particulares optaron otras alternativas de transporte: las motos o comprar un segundo carro. Solo aumentó un 5 % del uso del transporte público.

Para resumir lo expuesto hasta el momento, se puede afirmar que el trípode des-institucionalización, homogenización y degradación de lo público reproduce la des-igualación social, en la medida en que invisibiliza una parte de la población, quita garantías de equidad y deja en condiciones de exclusión a un grupo social; en este sentido, se puede afirmar que es un dispositivo que sostiene estrategias biopolíticas de exclusión (Foucault, 2007).

La ausencia de institucionalización del Estado y la carencia de un concepto de ciudadanía incluyente exigen elucidar por dónde transitan las lógicas colectivas de esos sujetos que se encuentran en el espacio público, que pertenecen a la ciudad, pero que no son tenidos en cuenta como sujetos de derechos sociales ciudadanos. Si el análisis de los resultados indica que la ciudadanía no es la forma como se asume la colectividad en el servicio de transporte, entonces surgen dos interrogantes fundamentales: ¿cómo se articulan las significaciones imaginarias sociales en las lógicas colectivas en el transporte colectivo en Bogotá? y ¿cómo se relacionan los sujetos para construir colectivos?

Se encontró que la forma de relación primordial se caracteriza por un vínculo que se establece entre dos personas, es decir caracterizado por ser bimodal. Implica una conexión de visibilidad entre ellas, o sea que para poder instaurar la cercanía lo primero que se debe tener es una mirada, un contacto visual entre dos que tienen como objetivo crear una relación; tiene de base una lógica de supervivencia. En este trabajo, a este vínculo se lo ha denominado: *pactos de complicidad*.

El nombre se cimenta en la reflexión que hace Robert Castel (2009) en su texto *El orden psiquiátrico*, sobre la noción de pacto. El autor la define como una forma de relación que ocupa el lugar de la institución, con ello se quiere decir que toma el lugar de la ley, porque reemplaza las lógicas de relación formal institucional por los vínculos personales del pacto. El pacto funge como un contrato entre las personas para suplir las condiciones externas de institucionalización, es un dispositivo social para colectivizar una manera de relación, en este sentido, se constituye en una significación social imagina-

ria de las formas sociales, pero que se encuentra al margen de los procesos institucionales formales.

Castel (2009) explica cómo esta forma de relación es propia las sociedades anteriores a la consolidación del Estado moderno y sus instituciones de gobierno, por lo cual forma parte de la desprotección social y de los mecanismos de supervivencia propios de los territorios premodernos y de las lógicas soberanas acordes con la época.

No sobra señalar que los postulados de Castel (2010) nacen en un país con estado de bienestar consolidado y con una clara concepción de ciudadanía, que posibilita la división entre la época de pactos y el Estado nación. Situación muy distinta se vive en América Latina, donde se fusiona las lógicas colectivas de las organizaciones y movimientos sociales con las formas estatistas (Fernández, 2008b). Pese a esto, la noción de pacto como una forma de relación que se legitima sobre otras formas de soberanía legal es muy útil para comprender las lógicas colectivas de lo público en el transporte.

Continuando con las características del pacto, el tipo de relación que lo caracteriza tiene tres componentes: el tutelaje, la dominación y la dependencia. Por tanto, hay una persona que se encarga de un proceso –conductor– y otra que entra a negociar desde una sub-alteridad, en este caso, el lugar que ocupa el usuario-“carga”⁵.

En los pactos la situación es de soberanía (Foucault, 1992, 2007) en la medida en que uno de los sujetos se encuentra en condiciones de poder superior sobre el otro. La superioridad del otro se rompe en el momento que se puede establecer vínculo a través de la mirada, lo que los participantes llaman “ser visto”. La manera en que el sujeto en sub-alteridad tiene posibilidad de entrar a negociar con el soberano, es la de adquirir algún nivel de identidad, que se logra cuando se es identificado. Es decir, para poder negociar se necesita dejar la

5 Es importante señalar que este tipo de relación de pacto se encontró en muchos de los vínculos del transporte que se encuentran caracterizados por el tutelaje, pero excede estas páginas desarrollarlos en profundidad. Algunos ejemplos son: los conductores dicen que los contratan en las empresas porque son “vistos”, los empresarios dicen que el lobby en la Secretaría de Movilidad es para que “nos conozcan y sepan nuestras necesidades”

invisibilización de la objetivización de carga, y se logra a través de la palabra. Se han mencionado los pactos de rebaja del pasaje, pero hay otros, estos son algunos ejemplos: las personas que saludan al subirse al bus, al timbrar son dejados donde ellos quieren (sin paradero). Por el contrario, cuando tienen un maltrato con el conductor, los dejan dos o tres cuadras después de haber timbrado.

Los pactos se producen entre sujetos que han establecido contacto visual, pero no cualquier tipo de sujetos, sino usuarios y conductores, aquellos que tradicionalmente han tenido peores condiciones socioeconómicas y políticas en el país. Por ello, se considera que son actos de complicidad; se presentan entre esos sujetos excluidos que buscan alternativas para lograr ser visibilizados, para tener un posibilidad de expresión en la vida cotidiana. Si bien el conductor tiene un tutelaje en la medida en que gobierna el servicio, ambos actores tienen características de exclusión. Los sujetos en pacto son cómplices al reportarse al margen de lo legal y son solidarios porque se apoyan en su exclusión.

Como se había mencionado los pactos de complicidad sirven como estrategias de supervivencia, en esta medida tienen de base la inmediatez, el establecer vínculos cortos que sirvan para solucionar problemas rápidamente: pagar menos, subirse rápido, bajarse donde se quiere, entre otros.

La complicación de las lógicas del instante es que no permiten planear el futuro, que se asumen como una forma de solucionar el problema, con una ausencia de pensamiento a largo plazo (Fernández, 2006) y, por lo tanto, no construyen colectividades o espacios para el tránsito hacia las ciudadanías. Se entienden como inmediatas porque no hay movimiento colectivo que busque modificar las formas de prestación del servicio, simplemente cada sujeto resuelve su problema de manera directa con el conductor. El hecho de que la mayoría resuelva los problemas con los mismos mecanismos es lo que permite afirmar que son significaciones imaginarias colectivas; en ese orden de ideas hay una construcción social de sentido.

A manera de conclusiones

Se ha visto hasta el momento que las significaciones imaginarias sociales de lo público se instauran sobre un trípode de sentidos que sostiene las lógicas colectivas del servicio de transporte. Dichos sentidos conllevan a una estrategia de supervivencia vincular que se denominó “pactos de complicidad”.

En el trasfondo de la investigación se hacen evidentes dos elementos que son fundamentales en la construcción de estas lógicas colectivas: la construcción de un estado ausente en su regulación institucional de la vida cotidiana y la presencia de otras formas de relación social que no pasan por las lógicas de la ciudadanía y que llevan a pensar que existen unas formas marginales y excluidas de ser y estar en la sociedad bogotana. Son poblaciones que hacen parte de la estructura social pero que no tienen garantizados sus derechos mínimos: salud, educación, vivienda; o que si lo tienen, como en el caso del transporte, es degradado, homogenizado y desinstitucionalizado.

Los usuarios de transporte colectivo en su mayoría hacen parte de esa población que se ha mantenido en los límites de los derechos adquiridos como ciudadanos de un Estado y el abandono por parte de este. Son aquellos pobladores que tienen un grado de marginalidad que se fue tejiendo con los años. Las pocas políticas de protección que se han desarrollado se expresan como un compromiso de corte caritativo que imprime un componente de generosidad. La legislación no protege las garantías de los usuarios, no hay un Estado con una estructura fuerte que encare las condiciones sociales de todos los pobladores, tampoco que resguarde aquellos que se encuentran en peores condiciones. Estos temas son relevantes para comprender de forma más amplia la manera cómo se fueron tejiendo las significaciones que aquí se mencionaron.

En este sentido, los resultados son una invitación a continuar con preguntas relacionadas con la construcción de la ciudadanía y las formas de exclusión en la vida cotidiana. Así mismo, los hallazgos invitan a reflexionar de manera profunda sobre la

transformación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en Bogotá.

En la actualidad la Alcaldía se encuentra en fase de implementación de un nuevo sistema, el cual se caracteriza especialmente por la regulación del servicio con la intención de establecer códigos de prestación de alta calidad. Sin embargo, cambiar el sistema implica mucho más que una apuesta técnica que organice paraderos, empresas y formas de pago. Se hace necesario cuestionar los sentidos sociales que se tejen en las prácticas cotidianas de un servicio de muy mala calidad, porque en principio fue diseñado para “pobres”; un servicio que no tiene códigos porque se organiza según las lógicas de la exclusión; un servicio que no tiene usuarios-ciudadanos, porque ellos se identifican como sujetos en pacto y no en ley; un servicio que es prestado por identidades conductoras y no por trabajadores; un servicio que no genera garantías, excluye y desiguala.

Intervenir el transporte colectivo es un problema de las ciencias sociales; implica pensar una forma de ciudad que pueda cuestionar las lógicas colectivas de lo público desde las cuales se sostienen todas las condiciones de inequidad, y propender por lógicas que puedan construir sujetos ciudadanos de derechos.

Referencias

- Agamben, G. (2002). *Homo sacer I*. Madrid: Editorial Nacional.
- Bauman, Z. (2010). *Mundo consumo: ética del individuo en la aldea global*. Buenos Aires: Paidós.
- Beck, U. (1998). *La sociedad del riesgo*. Buenos Aires: Paidós.
- Burbano, J. & Pulido, H. C. (1997). *Aproximación a la cultura del transporte urbano en Santafé de Bogotá*. Bogotá: Javergraf.
- Burbano, J. & García, P. (2011). *Industria de subjetividades: entre enunciados y discursos*. En H. C. Pulido & S. Trujillo (Eds.), *Libertad y psicología: debates y tensiones desde Iberoamérica* (pp. 215-234). Bogotá: Javergraf.
- Castel, R. (2009). *El orden psiquiátrico*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Castel, R. (2010). *El ascenso de las incertidumbres. Trabajo, protecciones, estatuto del individuo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Castoriadis, C. (1988a). Lo imaginario: la creación en el dominio histórico-social. En *Los dominios del hombre: las encrucijadas del laberinto* (pp. 64-77). Buenos Aires: Gedisa.
- Castoriadis, C. (1988b). La lógica de los magmas y la cuestión de la autonomía. En *Los dominios del hombre: las encrucijadas del laberinto*. Buenos Aires: Gedisa.
- Castoriadis, C. (1993). Subjetividad & Histórico-social. *Zona Erógena*, 13, 1-18.
- Castoriadis, C. (1997). El imaginario social instituyente. *Zona Erógena*, 35, 1-9.
- Castoriadis, C. (2010). *La institución imaginaria de la sociedad* (1a. ed., 1a. reimp.). Buenos Aires: Tusquets Editores.
- Deleuze, G. (2003). *Foucault* (2a. ed.). Buenos Aires: Paidós.
- Fernández, A. M., Borakievich, S., Rivera, L., Cabrera, C., López, M., et al. (2006). *Políticas y subjetividad: asambleas barriales y fábricas recuperadas*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Fernández, A. M. (2007). *Las lógicas colectivas: imaginarios, cuerpos y multiplicidades*. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Fernández, A. M. (2008a). *El campo grupal: notas para una genealogía*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Fernández, A. M. (Comp.). (2008b). *Instituciones estalladas* (4a. ed.). Buenos Aires: Eudeba.
- Foucault, M. (1985). *Un diálogo sobre el poder y otras conversaciones*. Madrid: Editorial Alianza.
- Foucault, M. (1992). La gubernamentalidad. En *Espacios de poder*. Madrid: Ediciones la Piqueta.
- Foucault, M. (2002). Foucault. En *Dichos y escritos* (Vol. 3). Madrid: Editora Nacional.
- Foucault, M. (2007). *Nacimiento de la biopolítica*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- García Canclini, N. (2005). *La globalización imaginada*. Buenos Aires: Paidós.
- Lazzarato, M. (2006). *Políticas del acontecimiento*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Moncada, C. A. & Burbano, J. (2005). Modelos de estructura empresarial para el transporte público colectivo. *Universitas Psychologica*, 4(3), 325-339.

- Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región. (2008). *Reporte anual de movilidad*. Bogotá: Cámara de Comercio.
- Pardo, C. F. (2005). Salida de emergencia: reflexiones sociales sobre políticas del transporte. *Universitas Psychologica*, 4(3), 271-284.
- Pulido, H. C. (2008). *On psychology, work and the production of the subject: The case of the urban passenger transport system in Bogotá, Colombia*. Tesis no publicada, School of Social Sciences, Cardiff University, Reino Unido.
- Secretaría de Movilidad. (2011). *Movilidad en cifras 2010*. Bogotá: Subdirección de Imprenta Distrital.
- Secretaría de Tránsito y Transporte. (2006). *Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital*. Bogotá: Autor.
- Zuleta, M. (2004). La familia urbana del siglo XX en Colombia. En M. C. Laverde, G. Daza & M. Zuleta (Eds.), *Debates sobre el sujeto. Perspectivas contemporáneas*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores.
- Zuleta, M. & Daza, G. (2002). *El particular desorden de la periferia*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores.

