

LA INVESTIGACION URBANA EN AMERICA LATINA

CAMINOS RECORRIDOS Y POR RECORRER

VIEJOS Y NUEVOS TEMAS

Fernando Calderón / Henry Coing /
Carlos A. de Mattos / María Clara Echeverría /
Pablo Gutman / Etienne Henry /
Pedro Jacobi / Samuel Jaramillo /
Marco Negrón / Pedro Pérez /
Martha Schteingart / Alicia Ziccardi.

Mario Unda
(Editor)

2

ciudad 
centro de investigaciones 

La Gasca 326 y Carvajal
Telf. 230-192 Casilla 8311
Quito - Ecuador.

**LA INVESTIGACION URBANA EN
AMERICA LATINA
CAMINOS RECORRIDOS Y POR RECORRER
VIEJOS Y NUEVOS TEMAS**

Editor: Mario Unda

Primera Edición: CIUDAD 1989

Copyright: CIUDAD

VOLUMEN 2

Quito, Ecuador, 1989-1990

Portada: CIUDAD

Este libro se publica con el apoyo de la Fundación FORD.

307.76 Unda, Mario. Editor.

U55i La investigación urbana en América Latina. Viejos
y nuevos temas. Vol. 2, Quito, CIUDAD, 1990,
320 p.

**/ URBANIZACION // SOCIOLOGIA URBANA /
/ INVESTIGACION URBANA // MOVIMIENTOS
SOCIALES URBANOS // AMERICA LATINA /..**

INDICE

| | Pág. |
|---|------|
| 1. INTRODUCCION | I |
| 2. La formación de investigadores urbanos en América Latina <i>Pedro Pirez</i> | 9 |
| 3. El desenvolvimiento de la discusión sobre la urbanización latinoamericana: ¿Hacia un nuevo paradigma de interpretación? <i>Samuel Jaramillo</i> | 35 |
| 4. De la "ciudad radiante" a la "ciudad ilegal". Medio siglo a la búsqueda de la ciudad latinoamericana <i>Marco Negrón</i> | 75 |

5. Mito y realidad de la planificación regional y urbana en los países capitalistas latinoamericanos
Carlos A. de Mattos 121
6. Servicios urbanos: ¿viejo o nuevo tema?
Henry Coing 155
7. ¿Adonde vas? o cómo la investigación urbana aborda el transporte
Etienne Henry 169
8. Problemas y políticas de vivienda en México
Martha Schteingart 195
9. El Pedro, la Juana, la investigación y el hábitat
María Clara Echeverría 221
10. Cambio tecnológico y crecimiento urbano: una agenda para la investigación en América Latina
Pablo Gutman 251
11. Urbanización y democracia local en América Latina
Fernando Calderón 265

- 12. Reflexiones sobre la investigación urbana
y el poder local**
Alicia Zicardi 273
- 13. Movimientos sociales urbanos en el Brasil.
Reflexiones sobre la literatura de los años
70 y 80**
Pedro Jacobi 297

¿A DONDE VAS? o cómo la investigación urbana aborda el transporte

*Etienne Henry**

Cada quien busca su camino empujado por sus impulsos del pasado... volteando la cabeza hacia los informantes laterales y escuchando las indicaciones en su afán de descubrir. Suele ocurrir que no nos acordemos bien de los caminos por donde tuvimos que andar, desde orígenes inicialmente circunscritos a países como Chile; que una espesa neblina, bastante conocida de los limeños, empañe el horizonte; y que ni sepamos en qué pantanal brasileño estamos. América Latina, sus coyunturas, su gente y su investigación, se prestan bastante bien a ese tipo de errabundeos. Sin embargo, miradas desde fuera, sus trayectorias no parecen tan vagabundeantes, sino, a veces, incluso demasiado rígidas o de destino prefijado. La sociología urbana latinoamericana presenta esa doble característica: demuestra una innegable perennidad, reflejando su consistencia y su vitalidad, al mismo tiempo que parece estar a veces en un **insalvable compás de espera**.

* Instituto Nacional de investigación sobre los transportes y su seguridad, (INRETS), Francia.

Permítaseme subvertir y abusar del título del presente seminario para hilvanar algunos hilos de la investigación latinoamericana sobre el tema que me toca hoy ahondar: el de los transportes. Hace algunas lunas, nos hubiera parecido totalmente irrelevante, en este tipo de evento, preguntarse cómo, por qué y dónde se desplazan los ciudadanos; tengo la sospecha de que ya no es así, no solamente por obsesión profesional, sino porque la realidad urbana latinoamericana ha evolucionado tanto que se legitiman tan inocuas preguntas, y también porque las ciencias sociales se han venido refinando.

Por cierto, los caminos mencionados por nuestros anfitriones son más abstractos que concretos, y más teóricos que empíricos. No presentaré aquí ninguna sociología del movimiento, aplicada a las urbes latinoamericanas. No porque tal objeto sea menospreciable; sino por el simple hecho de que el camino recorrido en la materia es muy corto ante el que queda por recorrer.

Apenas pretendo dar cuenta de algunos desarrollos recientes realizados por científicos sociales que, eventualmente, han podido indagar ese campo de estudio. Me parece conveniente explicitar a partir de dónde nos ha surgido tal inquietud, y cómo abordamos el movimiento en la ciudad, para que cada quien pueda tomar lo que le parezca y dejar lo que le convenga.

1. ¿DONDE ESTABAS?

Moverse en el espacio es un viejo y relevante tema de estudio para las ciencias sociales latinoamericanas. En las décadas del cincuenta y del sesenta, se enfatizaba prioritariamente los desplazamientos desde el interior de los países hasta las urbes en constitución, precisamente a partir de las olas migratorias. Relaciones campo/ciudad, "masas marginales", "desarraigo cultural" y modalidades de "integración urbana", estuvieron entonces en el meollo de distintas elucubraciones atravesando variadas corrientes teóricas.

Esquemmatizando al extremo, la fisionomía del objeto ciudad al cual conducían se reducía al desembocadero de huaycos humanos, que sólo se podía contener, ordenar y encauzar hacia metas sociales superiores. Por lo tanto, el movimiento estaba fuera de la ciudad, en

sus factores externos constitutivos, y no dentro de ella. El entonces formidable cambio de rostro de las capitales latinoamericanas, tildadas de macrocefálicas, parecía justificar una visión en la cual las **variables cuantitativas** importaban más que los micro-procesos históricos. Si bien algunos pudieron preocuparse de los efectos producidos por ese movimiento en determinados sectores sociales como los jóvenes (Gurieri), las mujeres, determinados grupos de trabajadores (Touraine y Regazzi) o los cesantes, se centraron en sus trayectorias en las sociedades, mas no específicamente en las dimensiones espaciales de esos procesos.

Receptáculo pasivo de heterogéneos impulsos socioeconómicos externos, la ciudad se veía amorfa (y de esa visión podemos encontrar signos antecesores en el Mariátegui que describe la condenada Lima de los años veinte, respondido por el Salazar Bondy que en los años sesenta pinta, no sin cierta nostalgia, a la "Lima que se va"). Conceptualizaciones semejantes emanaban entonces de los bonaerenses (Hardoy o Schteingart) o de los mejicanos (Unikel). Tuvieron el mérito de puntualizar los procesos migratorios, que luego fueron desdeñados por otros autores, radicales al punto de negar su incidencia en las estructuras urbanas.

Haciendo eco a esas primeras nociones, los demógrafos se dedicaron a describir los **flujos migratorios** (Miró), con los detalles permitidos por las fuentes censales, y a establecer los determinantes de las mismas. Resulta notorio que, fuera de todos los "factores de expulsión" tales como la crisis agraria o la desvitalización del campo, así como de los "factores de atracción" como el desarrollo urbano-industrial o las oportunidades de existencia en la ciudad, sea la propia distancia - física, temporal y cultural- la que se imponga dentro de todas las correlaciones múltiples que se han ensayado. La dimensión espacial de los procesos socioeconómicos se imponía tercamente. Queda vigente un reto, por más que varios antropólogos se hayan colado en esa brecha de la teoría: el proceso migratorio, lejos de acabarse en las puertas de la ciudad, debe seguir manifestando sus incidencias transgeneracionales en el ámbito urbano, sin que estemos aún en capacidad de medir en qué aspectos y grados.

Estábamos, pues, en los movimientos constitutivos de la ciudad. Y ¿qué hubo del Ilustre Municipio de Quito, invadido el día domingo

por las muchachas que se pasean en la Plaza Grande y rodeado en sus laderas de fuerza laboral que se vende el lunes por la mañana a los camioneros del parque La Carolina Y ¿qué fue de la razón invocada para explicar por qué aquella gente estaría dando incansables vueltas en los mismos caminos que los notables, o en otros como las cuchimil avenidas ilegales del Gran Sao Paulo? La migración interna a la ciudad, entendida solamente como los desplazamientos pendulares y cotidianos de sus habitantes o extendida a los cambios residenciales y a la movilidad socioprofesional, no eran legítimos temas de investigación, menos aún las relaciones entre esos micro-procesos.

Tengo la impresión que muchas veces la teoría se quedó atrás del movimiento. Estábamos entonces con Quijano, Cardoso, Nun o Singer, hablando de la necesaria y/o inalcanzable integración de esos migrantes por el capitalismo dependiente; y con Faletto o Weffort de las nuevas bases urbanas del populismo latinoamericano.

Es cuando, en los años setenta, nos convocó otro movimiento, esta vez de naturaleza nítidamente política. En aquel entonces, los pobladores urbanos emergían, a veces estrepitosamente y a menudo en forma desconocida por nuestras categorías analíticas, en la "escena urbana". ¡Cuán lejano puede hoy parecer el debate entre los adeptos de la integración modernizante estilo DESAL y los protagonistas de la conflictividad urbana, estilo CIDU, o, para ponerle colores entre el democristianismo y el socialradicalismo (o, aún, entre los nombres de Vekemans y Castells)!. Pero, pasada la coyuntura chilena y despejada de sus connotaciones europeizantes la noción de "movimiento social urbano", los movimientos barriales tuvieron resonancia en varios países latinoamericanos, y sobre todo se les pudo redescubrir huellas en el pasado histórico reciente de las ciudades. Por lo tanto, podían seguir manifestándose en el presente, bajo variados rostros.

Ahora bien, si esa preocupación nueva no implicaba la entonces proclamada ruptura teórica con los antecesores, sí generó ciertos cambios en la manera de ver la ciudad. El conflicto urbano y sus actores, por más que se tienda a reducirlos el uno a la barriada y el otro a la controvertida noción de "pobladores" y a la genérica invocación del "estado", estuvieron colocados en el centro de las reflexiones sobre las estructuras urbanas. La visión de la ciudad que sub-

yacía en tal orientación era, cierto es, la de un polvorín a control remoto manejado por mal ocultos autores intelectuales e inmediatos intereses materiales detrás del populismo; del asistencialismo o del clasismo: ¿formas todas de clientelismo? (pregúntase Pradilla).

Una razón por la cual esas categorías se han mantenido vivas aún fuera de su validez empírica o política, es que llevan de lleno al terreno de las dinámicas urbanas y trascienden los meros efectos de la coyuntura. El movimiento al cual aluden no es solo el que opone los invasores a los rentistas terratenientes o los pobladores a los aparatos de cooptación ideológico-político. Es también el proceso global de desarrollo de la ciudad, en varios de sus aspectos relevantes. Pues el **conflicto, permanente forma de regulación, estaría en la base de las relaciones entre los múltiples actores que pugnan por la apropiación de la ciudad y su espacio.** De ser cierta, deberíamos poder validar esta afirmación en problemáticas sectoriales específicas como el transporte.

Este (demasiado) rápido repaso del pasado revela la validez de todas las preguntas planteadas y la vigencia de las categorías analíticas, por más que aparezcan a menudo mal cotejadas con la realidad. No creo que resulte demasiado forzado ver como permanente preocupación el movimiento, hacia o dentro de la ciudad. Muchos de los paradigmas, consensuales u objeto de diatribas, connotan una "**ciudad en movimiento**". Pero sería ilusorio tratar de ensamblar estos paradigmas entre ellos, o combinarlos en los múltiples matices y colores de una tela bien hilvanada. Aún quedaron en el camino bastantes hilos sueltos como para ocupar un buen rato al staff de los investigadores urbanos latinoamericanos.

2. ¿DONDE TE BAJASTE?

Ya desde mediados de los setenta para algunos países, y en los ochenta para otros, la crisis ha venido redefiniendo la validez y la caracterización de aquellos paradigmas anteriores, sin mermar el desarrollo de la investigación. Asimismo, ha podido relativizar el concepto que se tenía de ellos, y sobre todo, reorientar los campos de interés predominantes entre la comunidad científica, en un momento en el cual lo estático parece estar neutralizando el movimiento y

lo estructural regresa con fuerza. Pero en ese contexto, la investigación urbana baja de su anterior ámbito académico, se confronta a la necesidad de encontrar nuevas articulaciones entre reflexión y acción, se ve directamente interpelada por los imperiosos requerimientos de alternativas, y se ha venido colocando ante el desafío de adentrarse en problemáticas sectoriales, intervencionistas o técnicas. De los procesos estructurales, y luego históricos, se ha tenido que voltear la cabeza hacia los pequeños movimientos de la ciudad, en su interior y en los espacios sociales que alberga. Tal giro, que sigue procesándose, no ha sido aún sistematizado.

El tema de los transportes es una invitación a reflexionar sobre cómo se puede indagar en una problemática sectorial anteriormente desdeñada o apenas bosquejada por las precedentes corrientes de la literatura urbana latinoamericana; o de cómo una temática férreamente controlada por el discurso técnico-operacional puede ser rescatada por los científicos sociales. No es la ocasión de exponer los paradigmas y los enfoques que se superponen en el desarrollo de esa problemática; me permitiré remitir a trabajos anteriores, que casualmente han sido realizados en cooperación con el centro que auspicia este evento y otros con los cuales opera en Redes1. Sólo pretendo aquí ilustrar lo anteriormente señalado, bosquejando un modelo analítico que recupere algunas de las nuevas andanzas de investigadores sociales volcados a esta temática.

El esenario de la transportación colectiva, o la regulación dinámica de los sistemas de transporte, para utilizar cierto lenguaje técnico, parece en América Latina dominado por una combinación suigéneris de actores. Se lo puede reducir, en sus aspectos medulares, a las relaciones triádicas que se tejen entre los poderes públicos, los transportistas y los usuarios. Son aquellos que dictaminan el movimiento en la ciudad, por lo menos en lo que concierne a las tres cuartas partes de la población que se moviliza en transporte colectivo. Se formula la hipótesis básica según la cual, de las inter-relaciones entre esos tres tipos de actores depende la reproducción y la evolución de los sistemas de transporte.

3. ¿QUIEN ANDA AQUI?

Antes que **usuarios**, los transportados son habitantes de esos conglomerados-receptáculos en que han venido transformándose, en las últimas décadas, las principales urbes latinoamericanas. Más precisamente, la buena mayoría de ellos que viven en los barrios populares, y en particular aquéllos radicados en las barriadas o terrenos de expansión extra-perimetral -a los ojos de los administradores- tienen entre sus primeras prioridades la de desplazarse o, en un lenguaje distinto, la de conectarse con las redes de transportación colectiva.

Abordar las ciudades bajo el ángulo de la movilidad cotidiana de sus habitantes remite, entonces, a preguntas anteriormente planteadas en las ciencias sociales, y permite, a la vez, verificar o cuestionar la pertinencia de las respuestas aportadas e indagar en campos mal conocidos de la vida cotidiana. El cambio terminológico de "usuarios" por "habitantes" lleva a tomar la necesaria distancia con respecto a los estudios operacionales que no toman en cuenta más que los trayectos como tales, con el objetivo de contabilizarlos, de describir sus variaciones y regularidades y de proyectarlos en tendencias futuras. Relacionar los desplazamientos con sus "sujetos-portadores" pone en la pista de la interpretación de fenómenos que se verifican hoy en la mayoría de las ciudades latinoamericanas, como por ejemplo la disminución relativa de las tasas globales de movilidad. A pesar de un crecimiento demográfico sostenido, a pesar de la multiplicación de demandas inducidas por la migración rural que se integra a la ciudad, a pesar de las alzas de la motorización individual que acompañan el crecimiento del PIB, a pesar de la multiplicación de la oferta de transporte colectivo, el potencial de movilidad de los ciudadanos de América Latina parece haberse estancado actualmente.

Nos pone sobre alerta la observación de las **consecuencias de la crisis económica**, que limita la propensión de los individuos a desplazarse y valoriza la caminata como práctica sustitutiva para los desplazamientos intermedios o de la vecindad. Las variables monetarias, en una situación de depresión de los salarios y de inflación de las tarifas, tendrían, en efecto, una incidencia inmediata sobre los presupuestos familiares, ya con una sangría de un cuarto o un tercio por los costos de los desplazamientos. "Restricción" de la movilidad

y "regresión" modal aparecen también detrás de los datos, testimoniando la prolongación de los tiempos de desplazamiento.

Los "comportamientos de movilidad" se ven así determinados por hechos urbanos y condiciones sociales que se conjugan en modos y ritmos de vida, sobre un trasfondo de horizontes culturales particulares. **La movilidad se presenta como cautiva, forzada y alienada.** Movilidad cautiva, en la medida en que tres cuartos de la población dependen de las condiciones de la oferta de transporte colectivo (irregular, precaria, insuficiente). Movilidad forzada, en la medida en que las estrategias residenciales, profesionales y familiares no pueden tomar en cuenta la accesibilidad relativa a los lugares de actividad. Bajo esas condiciones es difícil leer en la movilidad una práctica libre, aunque este aspecto no esté totalmente ausente del discurso de los individuos. Pero en general, la movilidad es descrita como un tiempo muerto, uniéndose a las numerosas manifestaciones del malgasto del tiempo de vida en la ciudad. La cuestión de la movilidad es entonces remitida a sus **determinantes estructurales**. En primer lugar, la segregación urbana, modo dominante de estructuración del espacio urbano en América Latina, que produce una carencia o más o menos pronunciada de equipamientos colectivos y una accesibilidad desigual a los bienes y servicios urbanos. Las estrategias desplegadas frente a la división social del espacio le otorgan un lugar nada despreciable a la localización y a la modalidad de los desplazamientos.

Señalemos con algún detalle cuatro trabajos que, sobre el tema de la movilidad, intentan enfoques innovadores; valga aclarar que de ninguna manera estos pretenden darle un estatus definitivo, ni en el plano metodológico ni en el epistemológico, a la movilidad: apenas son planteamientos inacabados. Pero cada uno ilustra, a su manera, facetas particulares de las prácticas de movilidad de los sectores populares. Frías, a propósito de Lima, y Vásconez, explotando una encuesta levantada en los barrios de Quito, intentan cubrir el conjunto de las actividades y de sus consecuentes desplazamientos, entre los cuales se consideran principalmente las migraciones pendulares cotidianas hacia los lugares de trabajo y de educación, situados generalmente fuera de un radio realizable a pie desde el domicilio. El primero intenta establecer de manera minuciosa la relación entre diversos aspectos de la segregación y los modos de vida. Vásconez propone la

hipótesis central de una doble determinación de la movilidad por la segregación residencial y por las estrategias de supervivencia. Se puede notar cómo en Lima el barrio tiende a constituirse en un polo alternativo de la práctica de las actividades y de la movilidad, mientras en Quito el barrio aparece tan poco atractivo como inaccesible es el centro. Pues el análisis del movimiento lleva al reconocimiento del territorio vivencial de los habitantes, donde se definen las formas de su integración espacial, y hasta determinadas modalidades de cierta inserción social. Se trata entonces de **procesos de territorialización diferenciados**.

Sao Paulo es un terreno privilegiado para que Trani plantee el problema de la movilidad de los trabajadores, corroborando la necesidad de **analizar conjuntamente las prácticas cotidianas de desplazamiento y la movilidad residencial**. Su encuesta permite interrogar la doble subordinación de los trabajadores al mercado del empleo y a la estructura urbana. Se llega así a la presentación de un sistema que integraría tres lógicas: la de la producción, la del acceso a la vivienda y la de la organización de los transportes. Incluso si las dos primeras son consideradas como predominantes, el condicionamiento temporal y material de la movilidad está referido al mal servicio de los transportes en la periferia. En fin, en San Salvador se analizan las prácticas de desplazamiento de las mujeres, hasta ahora poco tomadas en cuenta en los estudios sobre transporte; Rosales ve en ellas una doble sumisión a la división sexual y social, que las encierra en sus lugares de residencia. Aquellas que tratan de escapar no encuentran servicios de transporte adaptados a sus necesidades y veleidades. Extrema movilidad de la fuerza de trabajo y relativo inmovilismo de las mujeres parecen así corresponderse. Estamos entonces fijándonos en los factores limitantes de la movilidad, que hacen del desplazamiento un signo de inmovilismo.

Estos cuatro estudios ponen énfasis en una idea de **socialización creciente de la movilidad a nivel de la célula familiar**. Actividades y desplazamientos son distribuidos entre los miembros del hogar según estrategias de reproducción familiar que incluyen el trabajo, la educación (de niños y adultos), el aprovisionamiento, la recreación y las actividades culturales y religiosas. Todos los miembros de la familia participan así de lo que puede llamarse las "estrategias de supervivencia" en el medio urbano. Las necesidades y oportunidades

de desplazamientos responderían a tales esquemas, más pragmáticos que concientes. pero el rasgo más sobresaliente es el de la sumisión de los sectores populares a los imponderables de la oferta.

4. ¡NO ACATAMOS!

Cientela cautiva de los sistemas de transporte colectivo, los usuarios propugnan también reacciones más activas y colectivas, no sin hacer uso de un radicalismo revelador tanto de los puntos de bloqueo de estos sistemas como de los embotellamientos físicos y sociales de esas ciudades. Los conflictos sociales en que aparecen los usuarios o los habitantes de la ciudad como los principales protagonistas se agrupan generalmente bajo la categoría enfática de movimientos sociales, que pueden ser así considerados como una de las facetas del importante panorama de los movimientos urbanos en América Latina. O, dicho de otra forma, los movimientos barriales se extenderían hacia otras esferas que las de la vivienda, lo cual no deja de interesar a los investigadores preocupados de esta última problemática.

En efecto, en numerosas ciudades los problemas del transporte aparecen en el último decenio como poderosos aspectos cruciales y movilizadores. No se trata de que antes fueran inexistentes, sino, más bien, que la diferencia es grande entre los conflictos de las sociedades preindustriales y aquellos que tienen por teatro las ciudades desbordadas por el crecimiento demográfico y espacial, organizadas en función de las necesidades de la producción y del consumo de sus habitantes más solventes, y donde los sectores populares son relegados a las zonas de hábitat más precario y a los modos de vida más apremiantes.

En primer lugar, los movimientos de protesta, corresponden a las reacciones multitudinarias y espontáneas. Es precisamente el caso de los movimientos de usuarios de los trenes suburbanos brasileños, y luego de los que sacuden a las compañías de autobuses. Hay quienes no han querido ver ahí más que pura espontaneidad y desesperación violenta y destructora, mientras que otros intentan detectar el sentido de estas acciones, que aparece detrás de su multiplicación, del grado de exasperación de los viajeros de trenes siempre atrasados y sobrecargados, y de la unanimidad y la solidaridad en la protesta. Un sen-

tido que Moisés remite por una parte a la rigidez de las condiciones de trabajo, y de otra, a la precariedad de las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo de los suburbanos.

Tales acciones pueden desplegarse en otras ciudades latinoamericanas, cuando se decretan bruscas alzas de tarifas. Sin embargo, en estos últimos casos, las movilizaciones, **de tipo más nítidamente reivindicativo**, guardan un carácter esporádico, son dirigidas contra los operadores privados y están motivadas más por los costos que por las condiciones de transporte; los protagonistas son el conjunto de las capas populares. Estas movilizaciones, que no se producen sistemáticamente, se sitúan generalmente en coyunturas particulares de depresión violenta de las condiciones de vida y de polarización socio-política. Su significación remite a un marco más amplio: resulta más fácil reaccionar masivamente a las alzas de precio del transporte, que a aquellas otras del pan o de la leche; máxime si las primeras anuncian generalmente las segundas. Pero no habría que desestimar el **sentido altamente simbólico** de tales acciones, donde la llamada de violencia parece responder espontáneamente a la agresión y a la exclusión.

Por otro lado, numerosas son las luchas por el transporte que no trascienden las especificidades de una zona particular. Así, un movimiento ocurrido en Quito a lo largo de toda la primera mitad del año 1985, del cual nos habla un texto de Unda. Producen una amarga interrogación sobre el alcance y el futuro de una lucha que permanece a nivel local y sectorial. En las ciudades latinoamericanas donde los barrios populares tienen una tradición de organización reivindicativa más consolidada, las luchas locales por el transporte pueden llegar a ser más intensas y eficaces. A veces se hacen tan corrientes, que se inscriben en la gestión de los transportes colectivos. La presión combinada de la calle, de las organizaciones populares y de los representantes locales origina numerosas creaciones o modificaciones de las concesiones, e incluso de servicio por parte de las empresas públicas.

Algunos movimientos, **de corte participante**, intervienen sobre los conflictos entre transportistas y habitantes o sobre las modalidades de gestión del servicio de transporte, asociando a los usuarios. No se trata en estos casos solamente de protestas puntuales, sino de movili-

zaciones que quieren aportar correctivos a una administración deficiente. De esta forma, pueden inducir una participación de los usuarios en la gestión del sistema de transporte. Es por lo menos el caso de varios movimientos que se han desarrollado últimamente en la periferia de la aglomeración de Sao Paulo, y que han producido ciertas modificaciones en las reglas del juego de las concesiones del servicio público a los operadores.

Hay algunas interrogaciones transversales al conjunto de las experiencias de conflictos sociales sobre los transportes urbanos en América Latina. La primera concierne los **móviles de la acción**, lo cual se vincula a menudo, por lo menos en sus inicios, a las alzas tarifarias. Los movimientos de usuarios pueden contener momentáneamente un alza imprevista de los costos de desplazamiento; más allá de ello, son los principios mismos de la negociación tarifaria los que resultan cuestionados, así como la ausencia de control de las condiciones reales de operación del servicio. Pero los conflictos relacionados con aspectos más cualitativos, como la cobertura o las condiciones de transporte, se hacen cada vez más frecuentes. En segundo lugar, se puede plantear la pregunta de cómo se diferencian y se combinan las distintas modalidades de acción, desde sus vías más directas hasta las más institucionales. Cuestión de **eficacia**, pero al mismo tiempo, cuestión que nos remite a la **durabilidad** de las luchas por el transporte, más a menudo efímeras u ocasionales que estables y constantes. Una de las características de estos movimientos parece ser en efecto su débil nivel de organicidad, que hace que se oscile constantemente entre la autonomía inmediata y la cooptación; entre esos dos extremos intentan difícilmente ocupar un lugar las organizaciones populares representativas u oficiales y los organismos que se constituyen en la acción. Una de las cuestiones más pertinentes que plantean los conflictos sociales es la **democratización de la información y de la gestión** de los servicios de transporte; pero, incluso en esos casos, no hay ninguna experiencia definitivamente convincente, y los desafíos planteados son importantes. Finalmente, se subraya que las **significaciones latentes** de los conflictos sobrepasan largamente el dominio exclusivo del transporte, ya se trate de un punto de vista material de las condiciones de la vida urbana, o a otro nivel, de los canales de expresión de los sectores populares frente a los poderes del estado.

Los movimientos de protesta, reivindicativos o participante muestran a los usuarios bajo el rostro de un actor que matiza su condición de sujeto sometido a las reglas del juego imperantes en los sistemas de transporte. Por cierto, no son una expresión constante y generalizable al conjunto de las ciudades latinoamericanas; quedan muchas veces como acciones esporádicas, puntuales o locales. Aún así, son una manifestación de la conflictividad de la escena urbana, suficientemente notoria para que se los considere cómo epifenómenos del movimiento en la ciudad.

5. ¿QUE CLASE DEL VOLANTE?

Principales protagonistas de la oferta en la mayoría de las ciudades latinoamericanas, los **transportistas privados** se han desarrollado espontáneamente al margen de las grandes compañías públicas o privadas de transporte colectivo. Fueron primero los taxis, colectivos, las camionetas o los autobuses reformados importados de los países centrales, que hicieron su aparición en las nuevas zonas de expansión urbana, asegurando tanto el servicio interno como la ligazón con el centro. El modo aún vigente de organización de los transportistas se remonta a esos orígenes. Se trataba de un **artesano independiente** que extraía de la operación de su vehículo propio una rentabilidad diaria, permitiéndole una ganancia raras veces constituida en fondo de inversión. El **fraccionamiento de la propiedad**, permitido por el poder público que generalmente prohíbe la posesión de más de tres vehículos por el mismo individuo, correspondía al tipo de capitales invertidos, inestables y de tamaño pequeño; correspondía también a las características socioeconómicas de los propietarios que procedían de los estratos superiores de las clases populares. Los propietarios que explotan una misma línea se agrupaban en asociaciones que empezaron a establecer las normas del servicio, a regular la competencia interna y a negociar las autorizaciones respectivas. Tal es aún hoy día el marco formal de este sector, que hace de todos los transportistas empresarios independientes e iguales; han logrado devenir en los prestatarios legales de un servicio público, por la vía de la concesión arrancada al estado.

En efecto, a partir de los años cincuenta, estas formas de explotación del servicio se han multiplicado, al punto de convertirse en el sector

mayoritario de la oferta, de inducir el desarrollo de verdaderas empresas de producción o de ensamblaje de minibuses y de autobuses, de redes de financiamiento adecuado, y de provocar la construcción de vías hacia las periferias. Esa problemática, más volcada hacia las disciplinas económicas, es seguramente la que ha motivado la mayor cantidad de trabajos sobre el transporte, y para la cual se perfilan bases metodológicas y epistemológicas (en particular en los planteamientos de Jaramillo), que no se explicitarán aquí. Bástenos recordar que el modelo de base de la actividad de los pequeños transportistas presuponía una igualdad entre todos los empresarios particulares, mientras que en los hechos se observaba un **proceso disfrazado de concentración de la propiedad**, en los segmentos más rentables de la actividad. Este modelo presuponía también una gestión cooperativa de la explotación del servicio, pero las cooperativas limitaron su campo de intervención en los asuntos particulares, a la regulación cotidiana, sin pisar el terreno del derecho de propiedad, del mantenimiento ni del modo de explotación de los vehículos. En los hechos, se observan relaciones cuasi-salariales, donde los choferes, remunerados según el ingreso diario, son trabajadores no declarados de micro-empresas no reconocidas como tales (y por lo tanto **situadas fuera** de la imposición fiscal y de la legislación laboral). Pero estos desfases entre el modelo original de base y la realidad no impiden que las cooperativas hayan devenido en el principal concesionario legal del servicio público.

Por sobre esa estructura básica de una propiedad atomizada y de una gestión cooperativizada del servicio, se montaron **formas de representación y de organización de la profesión** que recurren a prácticas que oscilan entre el sindicalismo y la cartelización. Llámense cámaras de transportistas o sindicatos de choferes, según las especificidades históricas locales, los gremios ejercen, pues, una doble función donde se mezclan los criterios económicos y políticos. En defensa de los intereses de la profesión, los gremios del transporte se presentan como organizaciones reivindicativas, no temiendo aliarse ocasionalmente con otros gremios laborales; ellos son los que negocian con los poderes públicos lo que no puede ser objeto de transacción por parte de las cooperativas, es decir, las condiciones concretas de la operación.

Negocian primero las tarifas, usando de los canales institucionales ad hoc tales como las comisiones tarifarias, paritarias solo en la forma, y recurriendo a medios de presión más directos entre la corrupción y la huelga. La convergencia de esos criterios lleva a importantes consecuencias, en particular en cuanto al modo de negociación, donde los múltiples pequeños transportistas se presentan como un interlocutor único. Además de las tarifas, los gremios del transporte negocian condiciones preferenciales arancelarias o de crédito para la adquisición de los vehículos y de las piezas; negocian subsidios indirectos vía exoneraciones fiscales o la "gasolina barata", etc. Los gremios actúan también en tanto cartel que pretende limitar o eliminar las empresas públicas, así como las formas independientes de explotación que se presenten espontáneamente en el mercado.

Los gremios del transporte son liderados por los núcleos más poderosos de la profesión. En los escasos sitios donde se han constituido verdaderas empresas de transporte, las más grandes ejercen un control sobre las cámaras de transportistas y someten a las demás a sus condiciones para el reparto del mercado. En los casos donde predomina la gestión cooperativa, las organizaciones gremiales se ven encabezadas por los representantes de las formas disfrazadas de concentración de la propiedad, aliados éstos con los agentes intermediarios que controlan los circuitos del financiamiento.

En todos los casos, los **choferes no propietarios** se ven excluidos de aquellos gremios; sometidos a arbitrarias y precarias condiciones laborales, no gozan de ninguna instancia autónoma de representación. Por ende, jugando sutilmente con el rechazo y la incorporación de los **transportistas ilegales** que aparecen en los márgenes del sistema y que ofrecen un servicio distinto en términos de tipo de vehículos, de recorridos o de velocidad, los gremios mejoran sus posiciones para las negociaciones tarifarias. Los órganos corporativos de los transportistas se convierten así en la expresión de lobbies, cuya fuerza depende tanto de su capacidad de mantener el statu quo en el seno de la profesión, como de su poder de negociación con las autoridades. En las situaciones conflictivas donde algún poder público no transa con alzas de tarifa o quiere modificar en forma unilateral ciertas reglas de la concesión, los gremios se muestran cohesionadores. Las **huelgas de transportistas** son entonces pesados medios de presión y paralizan regularmente a las ciudades latinoamericanas. De hecho,

los órganos representativos de los transportistas ilustran la **fuerza política** de ese sector socioprofesional. La experiencia latinoamericana revela cómo han podido influir en el destino de ciertos gobiernos, locales o nacionales... Fuera de esas situaciones extremas, no es raro ver a los gremios de transportistas conquistar escaños parlamentarios o hacer prevalecer sus intereses mediante conversaciones de pasillo, o subordinar dependencias ministeriales y autoridades municipales. Los ecuatorianos han acuñado un concepto sociológico que puede parecer poco ortodoxo, pero ilustra bastante bien la fuerza política de esos gremios: hablan de la "clase del volante". En efecto, se trata de un **grupo social emergente**, de entre los sectores populares, y que teje complejas relaciones con las clases medias y las burocracias, en relación con una gran gama de actividades especulativas de la economía urbana (la promoción terrateniente e inmobiliaria, los circuitos financieros, la importación de bienes de consumo o la exportación "no tradicional"). Este sector se ha dotado de un modo de organización interna intocable, que combina el consenso general con el liderazgo de los más poderosos y demuestra su gran eficacia de representación social y política autónoma.

6. ¡SUBAN, SUBAN, SUBAN!

Ahora bien, la atomización de la propiedad, el fraccionamiento de la gestión cooperativa y el unitarismo forzado de la representación gremial, son también manifestaciones de la **debilidad de los transportistas**. El **corporativismo** dirigido por los elementos más poderosos de la profesión (cuando no lo es por intermediarios que no son ni propietarios ni choferes) interfiere negativamente en el desarrollo de las cooperativas. El negociar las condiciones generales de concesión del servicio es fuente de numerosos desequilibrios y recelos entre las cooperativas, que no tienen ningún mecanismo de perecuación. Las cooperativas se **van diferenciando**, primero entre las más y las menos rentables. La propia gestión cooperativa de la explotación se contradice con la atomización, de la propiedad. De ahí una segunda fuente de diferenciación, según los niveles de concentración real de la propiedad. Ambos principios de diferenciación toman heterogéneo el sector y agudizan la competencia entre cooperativas y empresarios. Pero jamás la competencia es libre; rige sobre todo en las situaciones de crisis de la actividad: baja de la clientela, inflación en

los costos de producción, dificultades financieras para la compra de vehículos y piezas, factores todos de quiebras y de reconversión de capitales.

Otra manifestación de la debilidad relativa de los transportistas proviene de la **dificultad de estabilizar capitales en esa actividad**. Los riesgos son elevados, y las economías de escala mínimas. Los capitales deben entonces mostrar una gran capacidad de adaptación y de reciclaje hacia sectores más rentables de la economía urbana. De allí proviene la dificultad de constituir empresas de un tamaño suficiente como para hacer coincidir la estructura de la propiedad con los imperativos de la gestión operacional.

La diferenciación real del sector se aplica también a los agentes de explotación. Detrás de la genérica palabra de transportistas, se presentan variadas situaciones: propietarios -activos o no-, choferes autoremunerados o cuasi-asalariados, cobradores, etc. Las escalas de ingresos y las trayectorias socio-profesionales pueden ser muy diferentes entre unos y otros. Finalmente, los transportistas dependen en buena medida del comportamiento de otros agentes que tienen una ingerencia indirecta en el desarrollo de la actividad, trátase de los bancos y casas de crédito, de las empresas de importación o ensamble de vehículos o de los talleres de mantenimiento.

La clase del volante se presenta así por un lado como un gremio poderoso y unificado, que ha sabido dotarse de importantes medios de negociación para influir sobre las condiciones de la concesión y que ha preservado un alto grado de autonomía para la gestión operacional. Pero, por otro lado, su modo de organización muestra un actor proclive a la inestabilidad económica, a la diferenciación interna de la profesión, a la dependencia hacia agentes intermediarios y a la irracionalidad del servicio.

7. ¿EN QUE SERVICIO?

Frente a constreñidos/impetuosos usuarios y a prepotentes/ diferenciados transportistas, ¿cómo intervienen los poderes públicos? Arguyen de su responsabilidad en cuanto al "servicio público" se refiere, en función de la cual el estado tendría un lugar privilegiado en la

concepción y en la regulación de los sistemas de transporte colectivo. La referencia al "servicio público", que evidentemente se contradice con la realidad latinoamericana, es, sin embargo, objeto de un vasto consenso. Los usuarios lo invocan para reclamar ante un estado frente al cual se colocan como demandantes, según la vieja tradición populista latinoamericana. Los transportistas, prestatarios del servicio, utilizan los anillos estatales para desarrollarse. Y el estado hace oír sus prerrogativas para imponer un *modus vivendi*; un estado que quiere ser omnipresente y arbitrar en función de la presión de unos y otros, así como de sus requerimientos de bases de apoyo.

La aparición de la noción de servicio público, aplicada al transporte urbano, remonta a principios del siglo, cuando el estado trataba con las primeras y casi monopólicas empresas de transportación colectiva. Las redes de tranvías y de ferrocarriles suburbanos fueron la ocasión de establecer modalidades de concesión, con las cuales el estado mantenía el espíritu y la letra, dejando a compañías de capital nacional o extranjero la potestad de determinar libremente las mejores condiciones de operación. La negociación de los parámetros de la actividad era entonces relativamente simple, en cuanto el estado se dirigía hacia un número muy reducido de interlocutores. Pero el servicio público concedido se transformó ulteriormente, cuando el crecimiento de las ciudades puso en jaque los equilibrios de las compañías, y cuando hicieron su aparición los modos competitivos de los taxis colectivos y los autobuses, demostrando una gran agilidad de adaptación a los nuevos desafíos urbanos. El modelo evolucionaría entonces en dos direcciones.

Por un lado, la intervención directa del estado, que procedió a algunas nacionalizaciones y estatizaciones, sin por lo tanto demostrarse capaz de refloatar las mermadas compañías de transporte urbano, llegando a lo sumo de dismantelar los sistemas tranviarios. Pero el oscilante proceso de estatización/privatización se ha prolongado hasta la actualidad. En efecto, el estado toma repentinamente el control directo, más o menos extendido y duradero, cuando estima que no logra someter a los operadores a condiciones conformes con las necesidades sociales, o cuando pretende racionalizar un servicio hiperdeficiente, o incluso cuando quiere quebrar el poder del lobby de los transportistas. Pero solo en contadas excepciones, el estado se pone en condiciones de crear un sector público lo suficientemente fuerte

como para ejercer un monopolio o un control mayoritario de la oferta.

La **concesión** queda entonces como la principal modalidad de actuación del estado. Pero esa concesión ya no es a un prestatario único del servicio, sino a una multitud de pequeños propietarios: la diferencia es sustantiva. El estado se considera como ente reglamentador de las condiciones de prestación del servicio. Mantiene un poder discrecional de reconocimiento de los oferentes. En el mero plano formal, privilegia tanto el fraccionamiento de la propiedad, como su concentración disfrazada; de hecho, las burocracias tienen muchos intereses inmediatos en ese doble juego. El estado concede el servicio línea tras línea; otorga subvenciones directas o indirectas para la operación o para la inversión; concede facilidades crediticias o impositivas, o derechos arancelarios especiales. Pero el principal registro de intervención del estado concierne a las condiciones económicas de la actividad, en tanto establece la tarifa, en una sabia negociación a la búsqueda del inalcanzable equilibrio entre las necesidades populares y las exigencias de rentabilidad de la actividad. Fija además los otros parámetros, tales los costos de los insumos, de los vehículos y de las piezas, del combustible. A ese conjunto de acciones se le puede dar el nombre de política de transporte, muchas veces más implícita que coherentemente enunciada. La **concesión múltiple** del servicio del transporte se presenta así como un marco formal de reglamentación de la actividad, que mantiene tanto las atribuciones de los poderes públicos como la autonomía de los operadores.

8. ¡EN QUE LABERINTO!

Pero un servicio público de concesiones múltiples es también un revelador de la debilidad de los poderes públicos. Las capacidades de inversión directa del estado para el desarrollo o el mantenimiento de sistemas de transporte masivo son muy reducidas y están condicionadas por las posibilidades de endeudamiento externo. Las compañías estatales o municipales de transporte ferroviario o automotor conocen evoluciones cíclicas. Cada ente público de transporte evoluciona a su antojo, según su propia lógica y en el marco de fuertes limitaciones de gestión. Debe, además sufrir la aguda competencia de

¿Adonde vas?

un sector privado que parece estar en mucho mejor condición para fijar las reglas del juego.

Pues en los hechos, la multiconcesión se parece mucho más a una respuesta de los poderes públicos a los transportistas, que a una proposición de organización de la actividad en la cual el estado tiene la iniciativa. Aquello se comprueba analizando las formas recurrentes de reconocimiento de las empresas, de otorgamiento de las rutas y de determinación de los parámetros económicos de la actividad. La presión de los transportistas es mucho más convincente que la razón del estado.

De ello resulta un servicio bastante mal organizado y poco eficiente: superposición de rutas, anarquía de las redes, mala asignación de los recursos, irrespeto absoluto de las normas teóricas del servicio, etc. A esto se añade la extrema dispersión institucional de las instancias reguladoras de los múltiples aspectos del transporte urbano, la superposición de los niveles de competencia y de decisión y el letargo burocrático en perfecta ósmosis con el universo de los transportistas. Frecuentemente, las contradicciones entre los niveles funcionales y políticos del poder en materia de transporte bloquean todo intento de planeación o de regulación de los sistemas.

Así rápidamente esbozado, el modelo de la multiconcesión aparece bajo la luz de un **pacto entre operadores y autoridades**; pacto según el cual el estado dispone los elementos necesarios para el funcionamiento de la actividad, más reduce su intervención directa e indirecta a lo estrictamente necesario.

Fuerza y debilidad del estado en materia de transporte urbano (como en otros asuntos) son las cualidades contradictorias de un actor que se presenta como único y heterogéneo, omnipresente y poseedor de escasos recursos propios, juez y parte. El servicio público de múltiples concesiones no se asimila ni a una contratación firme, ni a un total retiro del estado. Sería más bien una modalidad propia de organización del transporte colectivo en América Latina, basada en la iniciativa privada pero dejando al poder público sus prerrogativas formales de fijación del marco general de intervención de aquella.

Usuarios, transportistas y estado, cada uno de los actores de la **tríada del transporte urbano** en América Latina, se nos aparece como **ambivalente**, en tanto presenta características intrínsecas de fuerza y de debilidad. Dicha ambivalencia marca profundamente las relaciones que se establecen entre ellos.

La **fuerza** de los transportistas remite a la debilidad del poder público, cuando este reduce su intervención a los meros aspectos formales y renuncia al ejercicio de sus atribuciones. Remite también a la extrema cautividad de los usuarios, que suelen acomodarse a las condiciones imperantes del servicio. La fuerza de los usuarios, cuando se expresa en acciones de protesta, se debe tanto a la irracionalidad de la oferta como a la inercia de las burocracias. La fuerza del estado proviene, antes que nada, de sus funciones de árbitro frente a los intereses particulares de unos y otros, y de la incapacidad de los transportistas en autoregular la oferta en conformidad con las necesidades sociales. Las tres máximas expresiones de esas fuerzas respectivas son el **corporativismo** de los transportistas, el **reivindicacionismo** de los usuarios y la **estatización**.

La debilidad de los transportistas proviene de la necesidad que tienen de acudir a la intervención del estado para organizar el servicio y para dar cierta coherencia al embrollo de gremios, cooperativas y propietarios. La debilidad de los usuarios resulta del poder de los gremios de transportistas y de la permisividad de las instancias administrativas. Es también manifiesta frente a las empresas públicas cuando éstas se alejan de sus funciones sociales. El estado parece endeble al no lograr articular ni controlar los sistemas, en el marco de la multiconcesión eventualmente complementada por empresas estatales deficientes. Conviene también recordar que tanto las clases populares como los transportistas privados y los asalariados de las empresas públicas representan importantes clientelas políticas, cuyo peso se evidencia en las políticas de transporte urbano aplicadas por los diversos regímenes. Las tres máximas expresiones de esa debilidad serían la **dispersión** de la oferta, la **cautividad** de la movilidad y la **inercia** burocrática.

La fuerza de unos remite a la debilidad de los otros. La **duplicidad de esas relaciones triádicas** permite entonces explicarse tanto las lógicas convergentes de los sistemas, cuando predominan interven-

ciones estructurantes de ciertos actores, como la dispersión centrífuga que queda como la característica recurrente en la mayoría de las situaciones. Fuerza y debilidad relativa de los actores varían de una ciudad y de una coyuntura a otra.

9. ¿COMO TE MUEVES?

En el fondo, la duplicidad de los actores de los sistemas de transporte colectivo atañe a la **doble lectura** que se puede hacer de su comportamiento, en función de lo que hemos recordado anteriormente como dos orientaciones básicas de la investigación urbana latinoamericana. Por un lado, el proceso histórico-estructural de constitución de la ciudad a partir de las migraciones internas; el caótico orden de heterogéneos elementos traídos de ámbitos extra-urbanos; y el letargo burocrático-autoritario en el cual se enraza el estado en esta región: esos fenómenos arrojan una luz pertinente sobre la pasividad de la tráfada de actores. Da cuenta de cuando ellos no se presentan como fuerzas vivas de la evolución de las ciudades, o dicho más abruptamente cuando no parecen actores. Entonces, el movimiento se desvanece en una atemporalidad de la ciudad donde esta parece estática, condenada y sin destino.

Tal imagen de una ciudad y de actores pasivos explica el reparo hacia esa corriente de investigaciones, que ha podido mostrar cierta generación de investigadores más volcados hacia la impaciente búsqueda de coyunturas más álgidas y signos más evidentes de cambio. Ciertamente, nos llevó a menospreciar objetos y categorías más finas de análisis, en donde hubiéramos hallado otros signos del movimiento. Pero una vez agotadas las coyunturas movidas, se revalorizan hoy los pequeños espacios del movimiento que aminora el efecto reificador de la crisis.

Al dirigir la lupa hacia la movilidad cotidiana de los pobladores, de las mujeres o de los trabajadores fabriles, podemos reconocer significativos procesos de territorialización y estrategias de supervivencia o de resistencia a la crisis, que aún hablan de una ciudad en proceso. De hecho, esa entrada es heurística en cuanto no se reduce a la mera dimensión sectorial del análisis de los desplazamientos de los habitantes, más bien involucra a otros elementos constitutivos de

los espacios urbanos en territorios de vida, como son por ejemplo, los demás equipamientos de infraestructura y servicios básicos (agua, desagüe, basura, pero también abasto, culto, etc.). El desvío por una problemática sectorial nos invita entonces a abrir el campo de la investigación a temas que pueden ser vistos como laterales, pero que son centrales en los modos de vida.

Algo semejante sucede al indagar sobre la heterogeneidad y fragilidad de los transportistas, siempre y cuando se deje de lado ociosas preguntas como la de su formalidad, preocupándose más bien de sus lazos con la economía urbana. Interesa elucidar sus **orígenes antropológicos y culturales**, los **patrimonios familiares** que se transmiten de una generación a la siguiente, de una cooperativa a la vecina. De hecho, coadyuvan ellos al proceso de territorialización a igual título que los vendedores-cistemas del agua barrial, los maestros de escuelas, los artesanos (y todas aquellas profesiones tan bien retratadas en la cantata Santa María de Inquique). Finalmente, la **debilidad de los poderes públicos en materia de transporte** habla de las **alambicadas relaciones entre el estado y la sociedad latinoamericana**. Claro, resulta siempre peligroso tipificar al estado a partir de uno de sus campos de producción; pero el tratamiento que él da a una dimensión tan vivencial de la ciudad como el transporte (o el habitat, o la gestión urbana) dice mucho respecto a la relación entre gobernados y gobernantes, así como el carácter diáfano y movedizo de las relaciones entre ambos.

Ahora bien, el rostro dinámico de los actores importa más directamente a los adeptos de la conflictividad urbana latinoamericana, en tanto el transporte es un terreno en el cual se puede visualizar el cambio. Pero ese aspecto interesa también a antiguos investigadores de la otra corriente, que ven en el impetuoso desarrollo de los transportistas materia para reformular sus planteamientos, a los cuales incorporan también la democratización de los estados latinoamericanos e incluso el radicalismo de los movimientos de usuarios. Resulta notorio que, en la actual coyuntura, fenómenos tales como el "sendero luminoso" peruano les den oportunidades de resurgimiento. Para ellos, el **radicalismo de los descontentos del transporte** es una de las tantas expresiones del dualismo, en un momento en el cual el polo subversivo estaría desbordando el polo dominante de la sociedad. Aplicado a los transportistas, este renovado interés es aún más nítido.

do, siendo el transporte un sector privilegiado por todos los analistas de la **informalidad urbana**, en plena continuidad con su antigua visión de la marginalidad. El corporativismo gremial de esa profesión alimenta una teoría de la autonomía y de la ingeniosa vitalidad de los empresarios no-regulados, y sirve de palanca para sopesar luego el comercio ambulatorio o la industria clandestina. Por ende, la agresiva intromisión del estado en los asuntos del transporte es un pretexto para polemizar sobre el **papel discreto o no** que le corresponde a éste en la ciudad. Hay quienes niegan la posibilidad, o la pertinencia, de un servicio público en la sociedad latinoamericana, más aún cuando la economía hace crisis; pero otros ven en el neo-populismo un giro positivo.

Es bien difícil contestar la pregunta que encabeza esa ponencia: da la impresión que cada quién se mueve a su antojo, exactamente con el mismo grado de libertad que la del toro en las arenas; o sea, nos reúne el espectáculo, del cual son partícipes tanto el animal como su domador y el distinguido público. ¿Quién sabe dónde va parar el juego y por dónde evolucionará la investigación? La metáfora de la corrida me permite apuntalar en conclusión tres ideas al respecto.

- En su movimiento desde la madre patria a la sierra del Yawar fiesta, pasando por el criollo Toromataí, la corrida ha venido sufriendo profundas transformaciones. Algo similar ocurrió con la ciudad y con la conceptualización que se hace de ella. Ojalá podamos entonces recuperar la aguda visión de un José María Arguedas, quien supo mirar, como pionero **antropólogo urbano**, tanto el proceso como el conflicto.

- Los cánones de la corrida son muy precisos, y la técnica del torero se estudia con detenimiento. Algo similar ocurre con las nuevas problemáticas sectoriales de la investigación urbana, que nos exigen una **atención particular en lo técnico de las cosas**.

- Aún tengo en mente una corrida ayacuchana, en un pueblo donde los propietarios de vacas -en aquella oportunidad apodadas toros para la diversión de tanto borrachito- cuidaban su rebaño latigo en mano (claro está, los latigazos iban dirigidos a los irrespetuosos toreros

de ocasión, mas no a los animales). Parte del espectáculo fue, por supuesto, que las gradas de las arenas de fortuna cayeran en plena festividad. Ojalá no nos ocurra otro tanto con la bancada desde la cual todos, tanto los histórico-estructuralistas como los conflictivistas o los localistas, miramos nuestro **territorio común**.

REFERENCIAS

1. Aparte de las referencias generales de la investigación urbana que son aquí recordadas sin ningún afán de exhaustividad, y que se pueden fácilmente precisar en la bibliografía general de la materia, las referencias relativas al transporte son casi todas extraídas, sin ninguna otra intención que la de dar a conocer lo que está en la mano, de: INRETS/CIUDAD, Transporte y servicios urbanos en América Latina, Actas del taller de investigación de Quito, 8-12 de julio de 1985, Tomo I: Transporte y ciudadanos, París, Diciembre 1985, 368 pp., y Tomo II: El servicio público, París, Enero 1987, 360 pp.