

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, Septiembre-Febrero 2024

LA ERA DE LOS TRANSPORTES



Revista semestral del Departamento de Sociología / División de Estudios Políticos y Sociales
Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades

Universidad de Guadalajara

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA Dr. Ricardo Villanueva Lomelí, RECTOR GENERAL; Dr. Héctor Raúl Solís Gadea, VICERECTOR EJECUTIVO; Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata, SECRETARIO GENERAL. **CENTRO UNIVERSITARIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES** Dr. Juan Manuel Durán Juárez, RECTOR; Dra. Katia Magdalena Lozano Uvario, SECRETARIA ACADÉMICA; Lic. María del Rosario Ortiz Hernández, JEFA DE LA UNIDAD DE APOYO EDITORIAL. **DIVISIÓN DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES** Mtra. Sofía Limón Torres, DIRECTORA. **DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA** Dr. Jorge Ramírez Plascencia, JEFE DE DEPARTAMENTO.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión, Año 4, Núm. 8, septiembre-febrero 2024, es una publicación semestral editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. Av. José Parres Arias, 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 333819-3300, ext. 23354. Correo electrónico: revistavinculos@hotmail.com. Editor responsable: Jaime Torres Guillén. Reserva de derechos al uso exclusivo 04-2012-042610503700-102. ISSN: en trámite por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Impresa en Amateditorial, calle Prisciliano Sánchez #612, Col. Centro, Guadalajara, Jalisco. C.P. 44100 Este número se terminó de imprimir en septiembre de 2023 con un tiraje de 50 ejemplares.
<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>
<http://www.vinculosociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión está incluida en los catálogos de revistas Latindex y LatinRev.

latindex



Director y editor

Jaime Torres Guillén

Comité Editorial

Alejandra Guillén González
Héctor Raúl Solís Gadea
Celia del Palacio Montiel
Andrea Celeste Razón Gutiérrez
Paloma Villagómez Ornelas
Rafael Sandoval Álvarez
Carlos Rafael Hernández Vargas
Luis Rodolfo Morán Quiroz

**Asistente
de dirección**

Nidia Verónica Covarrubias Sánchez

**Secretario técnico
y Soporte plataforma web**

Francisco Tapia Velázquez

Consejo Editorial

Isabel Cristina Naranjo Noreña, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina; Antonio Luzón, Universidad de Granada, España; Silvia Carina Valiente, Conicet CIT Catamarca, Universidad de Catamarca, Argentina; Carlos Javier Maya Ambía, Centro de Estudios Japoneses, Universidad de Guadalajara, México; Luisa Martínez-García, Universidad Autónoma de Barcelona, España; Bruno Baronnet, Universidad Veracruzana, México; Mariana Passarello, Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina; David Gómez-Álvarez, Universidad de Guadalajara, México; María del Carmen Ventura Patiño, El Colegio de Michoacán, México; Felipe Gaytán Alcalá, Universidad La Salle, México; Liliana Cordero Marines, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, UNAM, México.

Comité Científico Internacional

María Patricia Fortuny Loret de Mola, CIESAS Peninsular, México; Göran Therborn, Universidad de Cambridge, Inglaterra; José Luis Grosso, Centro Internacional de Investigación PIRKA, Políticas, Culturas y Artes de Hacer, Colombia; Breno Bringel, Instituto de Estudios Sociales y Políticos de la Universidad del Estado de Río de Janeiro, Brasil; Jorge Alonso, CIESAS-Occidente, México.

Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del CUCSH, UdeG. Av. José Parres Arias núm. 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 3819-3300, Ext. 23354.

La revista **Vínculos. Sociología, análisis y opinión** puede leerse en internet:

<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>

<http://www.vinculossociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 14 ■ Núm. 23, julio-diciembre 2023

CONTENIDO

9 Presentación

Investigación y debate

Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español. La movilidad en un espacio privilegiado

13 **José Luis Anta Félez**

Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México (1903-1933)

41 **Diego Antonio Franco de los Reyes**

El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana. Análisis del Búho Nocturno en Jalisco, México

77 **Christian Juan Armando Flores Landeros**
Miriam Anahí Guerra Hernández

Gestión activa y reactiva del transporte público urbano: un análisis desde la Nueva sociología urbana francesa

113 **Andrés Demetrio Gutiérrez Flores**

El problema social del transporte público (ómnibus) en Montevideo: Una mirada crítica

141 **Marly Gonçalves da Silva**

Escritos de frontera

- El Ferrocarril como factor en la construcción de identidad urbano-arquitectónica. El caso de Ciudad Juárez
Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa
179 **Raúl Holguín Ávila**
-
- Entre lo tecnológico y lo político. El discurso del riesgo sobre los neoprenos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara
Carlos Miguel González Huerta
199 **Rebeca Vanesa García Corso**
-
- Manía por la destrucción. Pensar los rallies de demolición automovilística desde la frontera norte mexicana
225 **Juan Antonio del Monte Madrigal**
-
- Precariedad a domicilio: plataformas digitales y precarización del trabajo en repartidores de aplicaciones digitales en la Zona Metropolitana de Guadalajara
243 **Edgar Daniel Placencia Aguirre**
-
- La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez
273 **Carlos Octavio Núñez Miramontes**
-

Lecturas

Cohabitando con el caos: andanzas con un
cuerpo acompasado

305 **Daniela Karina Guzmán Taboada**

Reseñas

“Cappitalismo”. La uberización del trabajo

Salvador Medina Ramírez

315 **Linda Mercedes Moreno Sánchez**

323 Criterios editoriales.

EL PROBLEMA SOCIAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO (ÓMNIBUS) EN MONTEVIDEO: UNA MIRADA CRÍTICA

Recibido: 10/05/2023

Aceptado: 15/08/2023

MARLY GONÇALVES DA SILVA¹

Resumen

El artículo discute la cuestión social del transporte público en América Latina a partir del caso del ómnibus de Montevideo, cuyo sistema pasó por un proceso de privatización el cual ha sido criticado por expertos y sus resultados han sido cuestionados por los usuarios. La finalidad es comprender la percepción de los usuarios con respecto a los problemas cotidianos del uso de este tipo de transporte público en comparación con el caso de Brasil. El artículo presenta resultados parciales del estudio comparativo entre ambos países.

1 Doctora en Ciencias Sociales por la Pontificia Universidad Católica de São Paulo (PUC-SP). Máster en Sociología por la Université Jules Verne-France. Especialista en Teoría Sociológica y Sociología de Brasil, graduada en Ciencias Sociales por la misma UFPA. Es profesora-investigadora de la Universidad Federal de Pará. Ha realizado prácticas pos-doctorales en el Instituto de Ciencias Antropológicas – Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (2021-2022) en el ámbito cual ha desarrollado la investigación sobre el transporte público en ómnibus en Montevideo, bajo una perspectiva comparativa a Brasil. Correo electrónico: marlysilva2020@uol.com.br ORCID: 0000-0002-5171-6055

Palabras clave: transporte público, derecho social, tarifa, privatización, ómnibus.

Abstract

The article discusses the social issue of public transport in Latin America based on the case of the Montevideo bus system, whose privatisation process has been criticised by experts and whose results have been questioned by users. The aim is to understand the perception of users with respect to the daily problems of using this type of public transport in comparison with the case of Brazil. The article presents partial results of the comparative study between the two countries.

Keywords: public transportation, social right, fare, privatisation, bus.

Introducción

En las metrópolis modernas florecen y se consolidan las experiencias de movilidad colectiva, conducidas por artefactos técnicos motorizados, que serán la forma dominante del sistema de transporte de pasajeros desde el paso del siglo XIX al XX. Históricamente, la modernización tecnológica de los medios de transporte de personas de larga distancia, como trenes, automóviles y autobuses, jugó un papel decisivo en los procesos de urbanización y expansión periférica de las ciudades antiguas más allá de sus fronteras tradicionales, constituyendo un fenómeno mundial completamente nuevo, definido por Lefebvre como sociedad urbanizada (Lefebvre, 1999).

La expansión urbana del antiguo núcleo metropolitano fue una tendencia a la que pocas ciudades se resistieron. Las metrópolis de Europa Occidental y Central —ciudades con más de 1 millón de habitantes— a finales del siglo XIX ya habían alcanzado las dimensiones que habrían tenido en el siglo XX, y por tanto requerían de las instituciones de servicios como el transporte público masivo y con ella la figura del “usuario del transporte público” y más tarde del “urbanismo”, término que entró en vigor a principios de 1900 (Hobsbawm, 2013). Para Hobsbawm, los sistemas de transporte masivo también fueron concebidos como agentes

de suburbanización “que es, como medio de redistribución de la población en el área de expansión de la metrópoli” (p. 146).

Este efecto expansionista del transporte público sobre el tejido urbano también se observa en metrópolis latinoamericanas como Río de Janeiro, entonces capital federal de Brasil, donde el transporte público por tranvías y trenes, introducido a fines del siglo XIX, “rompe la barrera que impedía la expansión urbana y mantenía la ciudad densa, con clases sociales y empresas, conviviendo en un mismo espacio urbano. Tranvías y trenes abrirán una red que conectará el centro con las zonas sur y norte donde crecen los suburbios de la ciudad” (De Paoli, 2013). Así, la modernización tecnológica del sistema de transporte urbano contribuirá al establecimiento de un cierto patrón de desarrollo urbano a partir del centro histórico, lo que presiona el servicio de transporte público dadas las grandes distancias establecidas entre el centro metropolitano y los distritos periféricos.

En Montevideo, capital de Uruguay, ciudad colonial y portuaria, el servicio de transporte público de pasajeros por ómnibus, al igual que las demás metrópolis de la región, ha atravesado diferentes momentos de modernización bajo la égida del Estado, lo que implica experiencias de cooperativismo, municipalización y privatización. El propósito de este trabajo es analizar los avances y límites de la prestación de este servicio a la población, desde el punto de vista de los usuarios.

Son múltiples las líneas de investigación que se abren en este complejo campo de la movilidad en la vida cotidiana y los sistemas de transporte de pasajeros. Entre estos, un tema que parece fundamental y llama a la reflexión y al debate, se refiere a la problemática social del transporte público en las ciudades y metrópolis latinoamericanas. Expresado de manera recurrente en la manifestación del descontento de los usuarios y trabajadores del sector, en los medios de comunicación, en las redes sociales, en las huelgas de conductores, en las protestas y revueltas contra los aumentos de tarifas, el hacinamiento de vehículos y los tiempos de espera y de viaje cada vez más largos para los itinerarios intraurbanos y metropolitanos. Al mismo tiempo, asistimos a la extraordinaria expansión del mercado de transporte individual en automóvil y

motocicleta, apalancado por el régimen tecnológico de las aplicaciones de entrega por *smartphones* y *Uber*.

Esta expansión trajo como una de sus consecuencias sociales el recrudecimiento de la violencia vial traducida en choque por latidos, heridos por caídas, mutilaciones corporales y muertes de conductores, pasajeros, peatones y animales por atropello, según el registro diario de la ocurrencia de estos accidentes por parte de los medios.² A un nivel más global, los efectos sociales aterradores del cambio climático afectarán el debate sobre el transporte público de pasajeros, ya que mejorar la prestación de este servicio, así como cambiar la matriz energética de los vehículos, se ve como una de las principales formas de reducir movilidad individual motorizada y consecuentemente embotellamientos y emisiones contaminantes. Siendo el transporte público por bus el modal dominante en las ciudades latinoamericanas, el llamado de estos cambios abre también un campo de disputas sobre las inversiones públicas que tales mejoras requieren, ya que en la región el servicio es prestado al Estado por empresas concesionarias. Existe una gran ola de privatizaciones de empresas de transporte público consideradas deficitarias, así como procesos de desregulación, consumados desde las décadas de los 80 y 90 en las metrópolis de la región, con excepción de Montevideo que tuvo lugar en 1973.³

En Brasil, desde hace diez años hay una confrontación política en el campo del transporte público. Por un lado, la presión de las concesionarias por subsidios y avances en la privatización del servicio de transporte ferroviario de pasajeros, y por otro, la lucha popular por la universalización del derecho al transporte público gratuito, como extensión del derecho a la movilidad urbana. Esta lucha denominada **Tarifa Cero** es

2 Según publicación de la Associação Paulista de Medicina-APM, en Brasil, el tercer país con más muertes en accidentes de tránsito en el mundo, solo detrás de India y China, en 2020, el 36% de los fallecidos en accidentes de tránsito eran motociclistas, otro 21% autos ocupantes y 16% peatones. Puede consultarse en: <https://www.apm.org.br/ultimas-noticias/brasil-e-o-terceiro-pais-com-mais-mortes-de-transito>

3 Para detalles sobre el proceso de privatización de las empresas de transporte público de pasajeros en América Latina, ver Figuera (2005).



liderada históricamente por el Movimento Passe Livre que impugna la concesión de más subvenciones públicas a las empresas concesionarias, ya que, con éstas, la tarifa sólo aumenta sin observarse beneficios para los usuarios.⁴

El choque entre estas dos fuerzas se intensificó por la revuelta popular de junio de 2013, desencadenada por el aumento de 20 céntimos en las tarifas de los autobuses en la ciudad de São Paulo. La lucha por el pase gratis desmiente el mito del transporte público. En octubre de 2019 estalló otra revuelta popular de gran envergadura, motivada por el anuncio de un aumento en la tarifa del metro, esta vez en Santiago de Chile. Ambas revueltas sacaron a la calle a miles de personas insatisfechas con el costo y la mala calidad del transporte público, lo que provocó una reorganización de las estructuras de poder del Estado.⁵

Debido a la relevancia del tema, este trabajo busca contribuir al debate a partir de una reflexión sobre los avances y límites de la prestación de este servicio en Montevideo, desde el punto de vista de los usuarios. Para ello recurrimos a estudios y publicaciones sobre la temática e incurrimos en el universo empírico de los viajes a través de la observación *flottante* en las terminales, entrevistas en profundidad y aplicación de cuestionarios a pasajeros que experimentan la rutina de los viajes urbanos en el servicio de transporte público de su ciudad. En total, se realizaron quince entrevistas con residentes uruguayos y brasileños. La investigación se llevó a cabo en Montevideo de septiembre a diciembre de 2021. Buscamos comprender la percepción que tienen los usuarios sobre los problemas vividos en el transporte diario, utilizando elementos de comparación entre Brasil y Uruguay.

4 Para una comprensión de este concepto de Tarifa Cero, ver (Gregori *et al.*, 2020, y Gonçalves da Silva, 2022).

5 Aguiar (2015, 2018) analiza estos enfrentamientos en la ciudad democrática como expresión del choque entre demofilia y demofobia.

Transporte urbano versus movilidad urbana: más allá de una inflexión semántica

Uruguay se ha destacado por la modernización del servicio de transporte de pasajeros por ómnibus, tanto en la gestión, regulación y fiscalización del servicio como en la política de otorgamiento de subsidios y gratificaciones. Además, fue uno de los primeros países de la región en instituir el subsidio para la adquisición de buses eléctricos “con miras a apoyar la transición a tecnología más eficiente y sustentable en el transporte público terrestre de pasajeros a nivel nacional” (Presidencia de Uruguay, Decreto 165/19). ¿Qué significa este cambio de lenguaje institucional, ya que su principal instrumento de planificación municipal ha pasado a denominarse Plan de Movilidad y ya no Plan de Transportes?⁶ Lo que hoy se denomina movilidad urbana, o el paradigma de la movilidad urbana sustentable, en contraposición al paradigma vial y su gramática propia, hasta hace poco era tratado bajo la rúbrica de transporte urbano, tanto en el campo técnico-científico como en el campo político-institucional y periodístico. En el conjunto diferenciado y complementario de artefactos técnicos y modales que operan en el campo del transporte urbano, el sistema de transporte colectivo en ómnibus se impone como el más universal de todos en las ciudades latinoamericanas. El mismo, en algunas metrópolis, aún se presenta como el único modal de transporte colectivo, como es el caso de Montevideo.

Este paso de una categoría a la otra, del transporte para la movilidad, resulta de un proceso que se inició hace dos décadas en Europa, más precisamente al final de los años ochenta, determinado por un movimiento conflictivo de fuerzas políticas que aun operan en el campo urbanístico. La crítica ecológica y la lucha anticontaminación de diferentes matices son herederas del movimiento de la contracultura de los años sesenta que tuvo como centro el ataque a las construcciones de centrales nucleares, a la polución industrial y al consumo exagerado de automóviles en las grandes ciudades y metrópolis, sobre todo en los Estados Unidos donde se produce el espectáculo del urbanismo viario, asentado en el sistema de

6 Ver: Intendencia municipal de Montevideo, 2010.



autopistas, destructor de paisajes, vistas, parques, comunidades, barrios, locales históricos y modos tradicionales de movilidad no-motorizadas o centradas en el transporte colectivo.

En verdad la triada temática automóvil-autopista-combustible fósil, que tiene en Los Ángeles su paradigma continental, se ha expandido por el mundo bajo la fórmula de “Los-angelizar a las ciudades”, instaurándose en un régimen global de reproducción ampliada de muerte de las ciudades, tal como fue definido por Jane Jacobs (1961) en su célebre libro *The death and life of great American cities*, y por Wolf von Eckardt (1975), quien acuñó el término *urbicidio* en el libro *A place to live: the crisis of the cities*, justamente para definir el modelo de urbanización rodoviario y automotivo norteamericano. En esta obra, Eckardt ya advertía acerca del problema de la contaminación vehicular y sus efectos para la salud colectiva de los ciudadanos. Afirmaba que el “peligro es que no sólo matamos a la ciudad, sino también asesinamos a las personas envenenando cada vez más el aire urbano con el letal monóxido de carbono” (p. 371).

La crítica a la quema de combustible fósil, que es la matriz energética del consumo automotor y de los transportes terrestres en general, se profundiza con el debate acerca del calentamiento global y los cambios climáticos, tema que ha ganado visibilidad en el ecologismo mundial de las últimas décadas. La dimensión planetaria del problema, que la ciencia atribuye a las acciones antrópicas, más específicamente económicas, y no a los procesos naturales, ha provocado una reacción por parte de científicos-negacionistas de institutos de investigación patrocinados por las grandes corporaciones, pues éstas percibieron amenaza a sus intereses por la presión de los movimientos ecológicos legitimados por el discurso científico y los resultados impresionantes que fueron alcanzados por la ciencia en este campo, por ejemplo la proyección de futuros escenarios de riesgo.

Este embate ha llevado a un segundo movimiento político: la captura de la crítica ecológica por las instituciones supranacionales y por los gobiernos neoliberales en el sentido de vaciarla de su contenido anticapitalista para, en su lugar, legitimar unas propuestas reformistas, consentidas y de alcance global, que conciliarán los intereses de clase del

capitalismo predatorio con las exigencias por cambios estructurales en el modo de producción y, de esta manera, aplacará a las amenazas al sistema económico y financiero traídas por la llamada crisis ambiental planetaria. En este campo de disputas, la estrategia de gobernabilidad neoliberal va a materializarse a través de algunos dispositivos técnico-conceptuales como es el caso del concepto de *sostenibilidad*, originalmente definido como *Ecodesarrollo*. Un concepto centrado en la idea de que los sistemas económicos, sociales y culturales deben moverse siguiendo el principio de la adaptación de la vida social a los cambios climáticos, de modo que se pueda evitar que se rompa el equilibrio termodinámico que asegura a la vida en el planeta.

Según esta lógica, lo sostenible debe ser, no sólo la economía, la agricultura y el desarrollo, sino también la ciudad y la movilidad urbana. Es decir, ya no se puede más pensar el sistema de transporte únicamente desde la óptica de su funcionalidad sectorial o de sus finalidades sociales y económicas por sí mismo. Ya no es suficiente transportar mercancías y gente de un lugar hacia el otro, es necesario que esta operación sea hecha de modo “limpio”, sin causar las externalidades negativas al medio ambiente que compiten de alguna manera para potencializar la amenaza del rompimiento con el equilibrio termodinámico que asegura la vida de todos en el planeta.

Pero resulta que el término “transporte público” está simbólicamente cargado de negatividades que se han acumulado a lo largo de su historia secular y que continúan teniendo una amplia propagación mediática (donde la violencia en el tráfico se convirtió en un espectáculo). De manera que se ha construido en el inconsciente colectivo una imagen del transporte urbano asociado, no solamente a su función utilitaria en el cotidiano de las ciudad, sino también a la violencia que trae sufrimiento social a las personas: accidentes fatales, muertes trágicas individuales y colectivas, pérdidas pesarasas, mutilaciones de los cuerpos, peleas, traumas, molestia y cansancio en la vida diaria; además de la presión y del alto costo de esta violencia sobre el sistema público de salud y del seguro social, como es el caso de Brasil. Además de eso, es una expresión que se remite directamente al artefacto técnico consumidor del combustible

fósil que es objeto de las críticas por sus nefastos efectos a los humanos y a la naturaleza.

En este sentido, siguiendo la gramática del paradigma de la sostenibilidad, lo que se llama de transporte urbano pasa a ser designado de “movilidad urbana”. Una expresión que evoca al mundo de los sujetos humanos, la movilidad como un atributo humano, o sea, se introduce la presencia de quien simplemente anda, marcha, camina a pie, pasea al aire libre, y no solamente el hombre plegado al mundo objetivado de las máquinas, de los artefactos, de la técnica moderna, de la circulación capitalista de mercancías y fuerzas de trabajo. Así que, si puedo ir caminando o en bici a determinado lugar, ¿Por qué ir en automóvil? Si yo puedo desplazarme en transporte colectivo, ¿por qué moverme en coche individual?

El uso del término movilidad sostenible asociado a otra noción construida en este siglo, *caminabilidad y ciudad caminable* (Speck, 2016), posee esta intención de valorar otras formas pretéritas y otros modos de circulación viaria en la ciudad que fueron rechazados por el triunfo del artefacto técnico-automotor, símbolo de la modernidad, superando la dependencia crónica que se ha establecido entre el ciudadano y el maquinismo móvil. Así que lo que se está proponiendo en la nueva retórica de los gobiernos con la transición al tranvía no es nada que vaya a solucionar los problemas más denunciados por los usuarios: el elevado precio del billete, el largo tiempo de viaje, la masificación en las horas pico, la reducción flota, falta de confort térmico, como veremos más adelante.

En el idioma francés, la idea de *movilidad urbana* que ha conducido a la política de movilidad europea, construida desde 1996 (Machado y Piccinini, 2018), supone la *mobilité* (movilidad) en contraste al *transport* (transporte) y evoca una capacidad propiamente humana de sujetos libres. Lo que reafirma la consagrada concepción liberal de la libertad. Lo que significa decir que hay en este desplazamiento semántico-conceptual una sutil preservación del ideal de libertad que desde siempre ha sido explotado en las seductoras piezas publicitaria de la industria automotriz. Piezas cada vez más sofisticadas y espectaculares gracias a la exploración de recursos artísticas-digitales y a la contratación millonaria de celebridades como niños/niñas símbolo de campañas de estrenos de

nuevos modelos de automóviles con sus marcas identitarias (de clase, generación, estatus, género, etc.) renovando así la fijación en los automóviles consagrados en el cine norteamericano.

De este modo, la constatación hecha por Machado y Piccinini, de que “a partir de los años 90 (...) la movilidad se ha tornado un elemento clave para la reducción de las emisiones y las demás externalidades derivadas del transporte. Se cambia el paradigma de la movilidad: el automóvil es combatido y el transporte público se convierte en protagonista, una solución para los problemas urbanos” (2018: 77), expresa mucho más acerca de un campo de intenciones políticas definidas por países signatarios de tratados que decretan la obediencia al paradigma de la sostenibilidad para preservar una buena imagen frente a un mundo cada vez más asustado con las periódicas catástrofes ambientales, que una ruptura con la lógica del mercado del automóvil que promueve la reproducción incesante del consumo individualista a gran escala en la ciudad capitalista.

Por lo tanto, es una cuestión de orden ecológica —la destrucción de las condiciones de habitabilidad humana del planeta por fuerza de las acciones antrópicas de una economía devastadora— que lleva a un cuestionamiento de la matriz viaria dominante en las grandes ciudades y, por consiguiente, a un embate político entre el poder neoliberal, que promueve una renovación del modelo capitalista de transporte urbano, y las voces anticapitalistas, que rechazan tal modelo haciendo la crítica a la estrategia neoliberal de sostenibilidad, tenidas como somero reciclaje del mismo y un maquillaje verde⁷

7 Este debate sobre los efectos destructivos de la energía nuclear y otras matrices energéticas de las sociedades modernas se remonta a mayo de 1968 en la Francia insurgente, que luchaba con el problema de la energía nuclear, de la que dependía el país. Una obra que bien traduce esta discusión y que ha sido ampliamente traducida y difundida es el libro-entrevista “De la ecología a la autonomía” de Cornelius Castoriadis y Daniel Cohn-Bendit (1981), que reproduce su diálogo con los estudiantes. Una discusión actualizada de la catástrofe ambiental analizada desde la perspectiva de la racionalidad neoliberal puede encontrarse en la colección “Ecopolítica” (Passetti *et al.*, 2019).

Ese proceso de renovación capitalista involucra básicamente tres cambios en el sistema de transporte urbano: 1) la sustitución de la fuente energética del transporte motorizado (del combustible fósil a las dichas fuentes limpias y renovables) y la introducción del llamado coche/ómnibus eléctrico. El problema es que el coche eléctrico no resulta un problema ecológico, visto que hay el descarte de baterías al fin de su vida útil lo que implica en la generación de una nueva forma de contaminación por metales pesados más allá de presionar a los territorios de pueblos ancestrales que se mantienen preservados a pesar del devastador extractivismo de la minería a la caza del litio;⁸ 2) la diversificación de las modalidades de transporte colectivo, con énfasis en modelos tecnológicos más ecológicos, como el VLT (vehículos ferroviarios ligeros), que evita el consumo y el descarte de neumáticos y tiene una base constante de sustentabilidad (los ferrocarriles), lo que hace el sistema más económico en su manutención, y, por supuesto, trae mayor economía de los recursos de los gobiernos locales, como la manutención de vías públicas; 3) el incentivo al incremento intensivo del caminar y del uso de bici como medio de circulación social para ciudades y zonas urbanas de topografía plana, lo que exige una infraestructura de tríada menos pesada (senderos para bici-ciclovías-soporte o bastidores para bici) de lo que aquella exigida por el costoso sistema automóvil-aparcamientos-garaje, lo que requiere la apropiación de extensos terrenos de superficie que podrían ser destinados a viviendas sociales y extensas áreas subterráneas construidas con su efecto negativo para el drenaje de las aguas pluviales debido a la súper impermeabilización de los suelos y subsuelo, provocando las rutineras inundaciones, desastres y muertes.⁹

8 Hay revistas que han abordado este tema de los tranvías y el litio desde una perspectiva crítica. Por ejemplo, *La Diaria*, 2021; y artículos científicos que abordan la explotación del litio desde una perspectiva económica, de mercado. Por ejemplo, Escobar (2014) para el caso boliviano.

9 Para un análisis más profundo de estos modos alternativos, ver Gonçalves da Silva (2016) En esta tesis doctoral definiendo el *caminar* como estrategia de investigación etnográfica.

Específicamente, más en el campo de los derechos sociales, el “paradigma de la movilidad urbana sustentable” aún no deja claro su introducción en América Latina, en la medida en que no ha traído cambios estructurales efectivos que cumplan con los intereses más inmediatos de los pasajeros, como la universalización de los sistemas de integración de ómnibus y la gratuidad universal. Aunque el mayor problema enfrentado por las clases populares en el transporte público sea el problema de la tarifa, considerada por la mayoría como una tarifa de costo elevado en virtud del poder adquisitivo de las clases populares, lo que impone limitaciones a la libertad de moverse de estas clases y, por supuesto, en el disfrute universal del derecho a la ciudad, como lo veremos en los siguientes tópicos.

La centralidad del sistema de transporte por ómnibus bajo el régimen de concesión

Tanto en Uruguay como en Brasil, el transporte público en ómnibus es el principal medio de transporte colectivo en las capitales y en la mayoría de las ciudades, sea para el trabajo u otros destinos urbanos. La diferencia entre los dos países se encuentra en la manera de gestión de los sistemas de transporte colectivo, en el subsidio y en la tarifa. Mientras en Brasil, desde la constitución de 1988, el transporte público es responsabilidad del ayuntamiento, que debe prestar el servicio directamente o a través de empresas concesionarias, en Uruguay el servicio recién ha sido desmunicipalizado, pasando a ser prestado por empresas y cooperativas de conductores propietarios de flotas, sometidas a la gestión municipal que organiza la política de prestación del servicio de transporte urbano. Por lo tanto, la prestación del servicio de transporte en ómnibus pasa por un proceso de privatización a través de las cooperativas propietarias de la flota, convirtiéndose en régimen similar a lo que ocurre en Brasil, en el cual la flota de ómnibus es de propiedad de las empresas privadas.

Según el estudio realizado por Martí (2019) fue en el año de 1947 que se dio la creación de la Administración de Transportes Colectivos de Montevideo (AMDET), partiendo de la compra, por parte del gobierno municipal, de la Sociedad Comercial de Montevideo, empresa británica que hasta el entonces explotaba al sistema de transporte en tranvías. El



objetivo de la AMDET era sustituir a los tranvías por ómnibus.¹⁰ Este proceso de sustitución se dio a lo largo de los años 50, pero la AMDET fue acumulando problemas, como la hipertrofia burocrática, *la mala calidad de los servicios y una gestión deficitaria, que resultaron en una crisis, al fin de los años 60* (p. 96).

El golpe de Estado de 1973 aceleró el proceso de desmunicipalización y subcontratación/privatización de los servicios prestados por la AMDET, por medio de la cooperativización. En una resolución de 1974, el Ayuntamiento Municipal de Montevideo declara:

seu propósito de encorajar a exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros atualmente a cargo da AMDET, em **regime de concessão** de *serviços públicos*, sob a forma cooperativa (Cooperativa Laboral de Transporte Coletivo) e com a utilização do pessoal e dos bens atualmente à disposição da Administração Municipal, dando preferência aos próprios funcionários (Martí, 2019: 99).

Al comparar los resultados del proceso con relación a los objetivos declarados por las autoridades al lanzar el programa, el autor concluye que

Sin embargo, y a pesar de lo que se sostuvo en la época, la privatización no implicó una mejora del servicio ni de los precios del mismo. Por el contrario, el costo del boleto del transporte público montevideano no paró de aumentar en términos reales, pasó de \$ 11,80 en 1975 a \$12,88 en 1977. Y ya no se podía hacer a AMDET responsable de dicha alza (p. 102, las cursivas son mías).

10 Varios estudios muestran que este proceso de sustitución del transporte ferroviario por el transporte carretero en las ciudades latinoamericanas fue generalizado. Proviene del poder económico de la industria automotriz estadounidense ejercido desde fines de la década de 1950, asociado a los intereses de las élites y los gobiernos nacionales. En Brasil, este proceso duró hasta hace poco tiempo, como consta en el caso del municipio de Araraquara en el interior de São Paulo, en 1999. Ver a Borchers y Figueroa-Ferreira, (2022).

Para el autor el proceso de desmunicipalización de los servicios prestados por la AMDET se dio en el contexto de reforma del aparato estatal y de políticas neoliberales, o “reformas de mercado”, implementadas por el régimen militar a partir del golpe de Estado de junio de 1973. Sin embargo, como señala, aún con la redemocratización del país, el proceso no se revirtió:

con el retorno de la democracia no se escucharon voces reclamando revertir esta medida. Probablemente la evaluación que se hacía de la mala gestión y el déficit generado por el ente a lo largo de su historia determinó que nadie reclamara su reapertura y que, a partir de la desmunicipalización de AMDET, el Estado ya no brindara el servicio de transporte. Aunque la participación del Estado sea a nivel departamental o nacional, continuó bajo la forma de otorgamiento de subsidios (p. 105).

Otra conclusión es que contrario a los principios del cooperativismo, experiencia en la que Uruguay tiene una amplia tradición y reconocimiento entre los países vecinos y en otros continentes, la participación de los trabajadores fue marginal en el proceso, lo que sugiere que hubo una instrumentalización política de la forma cooperativa por parte del gobierno militar.

[...] la participación de los trabajadores en la desmunicipalización fue bastante marginal. El análisis muestra que la cooperativización responde más a una utilización política por parte las autoridades municipales para reformar el Estado que a una política de fomento del cooperativismo. Más que formar parte de una política pública interesada en el fomento del cooperativismo, se trata de acciones aisladas que impulsan la formación de cooperativas con el objetivo de solucionar un problema tercerizando en cooperativas actividades antes desarrolladas por el Estado. Fruto de este origen tan peculiar, los propios trabajadores de las cooperativas rara vez asumieron verdaderamente la gestión de la empresa y siempre se sintieron que eran organismos para estatales (p. 105).

El meticuloso estudio de Martí ha demostrado que la experiencia de municipalización de los servicios de transporte colectivo en Montevideo a través de la AMDET no tuvo continuidad tras la extinción de ella en 1975, y que la participación del Estado en este sector, hoy, se da en forma de concesión de subsidios.¹¹

En los últimos años se han introducido en el sistema una serie de innovaciones tecnológicas con vistas a una mayor eficiencia en el servicio: adopción del abono digital, diversificación de los puntos de compra y recarga de billetes, creación de aplicaciones para *smartphones*, dinero en el autobús y la figura del conductor ha quedado obsoleta. Más recientemente, se adoptó la compra de boletos con tarjeta de crédito. Se aprobó en 2019 una Resolución para adopción de un nuevo padrón de ómnibus para los nuevos vehículos a ingresar en el sistema, que debería presentar mejoras en materia de accesibilidad, confort y rendimiento energético, incluso el piso bajo sin escalones, aire acondicionado, motores híbrido o eléctricos;¹² en aquel año, la flota empezó a ser renovada gradualmente, conforme estos nuevos requisitos.

De hecho, en el trabajo de campo realizado en 2021 (viajes y visitas a las terminales de integración), se pudo comprobar estas mejoras. Sin embargo, sus resultados son cuestionados por los usuarios que realizan viajes diarios a diferentes destinos de la ciudad. Según el *Sistema de Transporte Metropolitano (STM)*, implementado en 2010 para mejorar la política de gestión y regulación del servicio, existen cuatro cooperativas

11 Es esta movilidad que revela en detalles el documento de la Intendencia de Montevideo/Departamento de movilidad/División Transporte intitulado “Informe sobre tarifas y subsidios a usuarios del sistema de transporte público de pasajeros de Montevideo” (Márquez, 2020). A continuación, reproducimos algunos datos presentados en este documento: el transporte público de pasajeros en Montevideo se sumó el 2019 en 1 millón de pasajeros, así distribuido: 650 mil usuarios corrientes, 250 mil estudiantes, 71 mil jubilados y 62 mil otros. El sistema es beneficiado por diferentes tipos de subsidios: subsidios a los jubilados y pensionistas: reducción en la tarifa, para mujeres a partir de los 55 años y hombre a partir de los 60 años—beneficia 70 mil personas.

12 La introducción de los vehículos eléctricos, la gran noticia del momento en el sistema de transporte urbano ha provocado un debate público donde los intereses económicos y las agendas ecologistas chocan debido a la llamada crisis climática.

de transporte de pasajeros y están en operación 1528 buses, 145 líneas y 4718 paradas. Se realizaron varias innovaciones tecnológicas, como el pago a través del pase digital, que hoy representa el 97% de los boletos vendidos, reduciendo significativamente los pagos en efectivo, lo que agiliza el proceso de movimiento de pasajeros. Hay varios puntos de compra y recarga de la tarjeta repartidos por la ciudad.

El propio lenguaje se renueva ya que las instituciones gestoras de los servicios introducen en los documentos y comunicaciones oficiales el concepto operativo de “movilidad urbana”, o “movilidad urbana sostenible”, para referirse al conjunto de operaciones y modos a través de los cuales operan los viajes y desplazamientos en general para los habitantes de la ciudad y para los usuarios del sistema, además de transmitir una idea de eficacia en la prestación del servicio asociada a preocupaciones morales como la limpieza de la ciudad eliminando la suciedad que produce el sistema (como el aire y contaminación acústica) destinados a preservar la vida en la ciudad y en el planeta, como ya se ha visto. Tales operaciones que persiguen una eficacia simbólica son reproducidas mundialmente por empresas y gobiernos como estrategias para enfrentar las presiones ejercidas por expertos, movimientos ecologistas, anticapitalistas, anarquistas.

Entrada viaria en la ciudad de Montevideo: una observación participante

La “entrada” en el cotidiano de la movilidad de una ciudad, para investigadores urbanos no se hace desde el viaje del aeropuerto hacia el Centro, sino desde una cierta vivencia en los lugares de estadía, generalmente en el Centro o el Centro expandido. Un simple viaje de taxi aeropuerto-centro, sin el registro de episodios a menudo descritos en los medios como los embotellamientos y accidentes, no es relevante. Todavía, el hecho de que el viajero tenga la posibilidad de elegir para adentrarse a la ciudad por la autopista que la bordea o por el circuito interno de avenidas, intersecciones y tráfico más intensos, o aún tener a su disposición el acceso rápido a líneas de ómnibus con vehículos cómodos para llegar al Centro, es una singularidad que deja el extranjero en buen estado de ánimo. Al fin y al cabo, poder elegir entre adentrarse a la ciudad por el



interior o por el borde, de automóvil o transporte público, sin duda, da a quien llega una buena impresión del sistema de movilidad en la ciudad y, por consiguiente, crea una expectativa positiva sobre circulación. Eso favorece aún más el interés en conocer la ciudad, sobre todo si consideramos que el cotidiano es tomado de sobresalto por narrativas mediáticas sensacionalistas, difundidas por diferentes redes sociales bajo la rúbrica de “caos urbano”, permeadas por el embotellamiento, por agresiones entre los conductores, por accidentes y muertes violentas en el tráfico, y seguramente por cargar en el cuerpo la memoria del cansancio provocado por la rutina del tráfico pesado. Si se vive en unas de las grandes metrópolis de la región se hace el tradicional recorrido barrio-centro-barrio todos los días.

La posibilidad de elección, por lo tanto, se presenta como una marca distintiva de la movilidad montevideana para quienes acceden a la ciudad por su principal aeropuerto. El transporte público proporciona la elección de ruta, tal como el beneficio de los costos, para aquel viajero con bajos recursos y poco equipaje. Y para aquel pasajero que desea aprovechar el paisaje que se presenta en el recorrido, el viaje en ómnibus le proporciona una experiencia mejor que en coche, pues, en este, a lo largo del recorrido se tiene la visibilidad a menudo borrosa por la circulación constante de vehículos grandes y de mayor velocidad.

En este sentido, podríamos decir que el fenómeno de la movilidad en Montevideo, que marca esta distintiva de acceso al Centro por parte de quienes llega a la ciudad, nos conlleva a pensar en los desdoblamientos de la experiencia en el uso del transporte público, desde una mirada comparativa, pensando en su movilidad diaria y relacionándola a otras ciudades latinoamericanas.

Al adentrarse en el universo de la movilidad en Montevideo, yendo por la “entrada” que va por el Centro, se permite descubrir cosas que la ciudad proporciona únicamente para aquellos que viven, frecuentan o trabaja en el Centro de la ciudad. La señalización del tráfico para el peatón, el ritmo de *caminabilidad* del peatón, la velocidad de los vehículos, los puntos de ómnibus, la circulación de ciclistas, el estado de preservación de las aceras, los pisos y rampas para los usuarios de sillas de ruedas, la demarcación de las entradas y salidas de las gasolineras, la

arborización y el cableado eléctrico subterráneo, son equipamientos y situaciones que integran el campo de la movilidad viaria en la ciudad o que en ella intervienen y que nos habla mucho a cerca de las diferencias que marcan el cotidiano urbano de ciudades de Brasil y Uruguay, como Montevideo, Belém, Niterói, Curitiba, São Paulo, Brasilia, entre otras.

Tratándose de Belém, donde vivo, existe por lo menos dos puntos de acercamiento posibles con fines de estudios comparativos entre ciudades latinoamericanas. Uno de orden histórico y el otro de orden demográfico. Ambos con ciudades coloniales que cargan una historia de construcción, demolición y renovaciones de las estructuras urbanas, arquitectónicas, paisajistas, a partir de sus edificaciones fundadoras, según el modelo español y el modelo portugués. Montevideo con su patrimonio y sus memorias bien preservadas, en comparación a una Belém marcada por un paisaje en ruinas, producidas por un incesante y violento proceso de demolición a partir de los gobiernos de la dictadura civil-militar de los años 1964-1985. Ambas comparten en sus sitios y territorios un contingente poblacional inferior a 2 millones de habitantes. Es decir, son ciudades en las que, según algunos urbanistas, el tradicional sistema de transporte en ómnibus logra atender satisfactoriamente a la demanda de los residentes.

Por otro lado, las cosas empiezan a complicarse, exigiendo la implementación de otras modalidades de transporte en masa como metro, BRT (ómnibus con vías exclusivas), VLT e infraestructuras viarias ajustadas a las nuevas modalidades. Tanto en Montevideo como en la mayoría de las capitales brasileñas, el transporte en ómnibus es la principal modalidad de transporte urbano de pasajeros. La diferencia reside en el sistema de gestión, en la operatividad, en la calidad de la prestación del servicio y en las sociabilidades establecidas entre la gente, lo que nítidamente es informado por la cultura y por los valores que están vigentes en cada lugar.

Una primera situación que nos llamó la atención fue la condición de movilidad del peatón en el tráfico, una condición que antecede a la del pasajero, y que responde por el desplazamiento entre la vivienda y el punto de ómnibus. En este recorrido se constata que la condición del peatón es mucho mejor en términos de infraestructura viaria (aceras y rampas de acceso mantenidas en buenas condiciones de preservación)

y señalización vial de pasillos peatonales, que por lo tanto da mayor seguridad y estimula a la *caminabilidad*.

La diferencia también se percibe en cuanto a la visibilidad social y con respeto a los peatones por parte de los conductores. Lo que en Brasil constituye un factor de frecuentes reclamaciones y denuncias por parte de los peatones, sea por los aparcamientos abusivos de vehículos en las aceras, impidiendo la libre circulación peatonal, sea por la impaciencia de los conductores que no esperan que se complete el tiempo que el peatón necesita para cruzar la vía, el que está determinado por los semáforos, lo que ha sobrellevado a atropellos y muertes.

En algunas ciudades de Brasil, esta situación demandante produce una relación de desconfianza del peatón con relación al conductor, de modo que el primero evita cruzar la calle mismo cuando el semáforo indica que se puede hacerlo. Así que es muy común en Brasil el registro de peatones que esperan el semáforo verde para el paso del vehículo y solamente cruzan cuando la señal esta nuevamente abierta al peatón. Y así siendo, el peatón tiene seguridad de que habrá tiempo suficiente para que cruce la calle en la expectativa de que los vehículos no van a avanzar su respectivo semáforo antes que cambie. Esta situación de inseguridad es incrementada en caso de los semáforos que no poseen el registro del tiempo, porque en este caso el peatón no sabe si el tiempo de traslado está o no cerca del fin. Así que, en caso de duda, el peatón renuncia al derecho de cruzar la vía, lo que le garantiza la ley, y espera que el tiempo se complete y la señal libere el cruce para el vehículo.

Se impone acá lo que Werneck (2020) define como la *ley de tráfico* en conflicto con la *ley del tráfico*, es decir, las practicas situadas y efectivas de los actores sociales en el tráfico en contra partida a las normas oficiales que le ordenan. Para Da Matta (2010), en Brasil el espacio público de la calle reproduce el poder de los dominantes sobre los dominados, donde se establece una nítida distinción social entre superiores y subalternos, estando el peatón permanentemente en esta condición de inferioridad, luego, sometido a los caprichos de los conductores. En este sentido, podríamos decir que, en algunas partes la cultura brasileña de movilidad viaria o la cultura del tráfico, se aplica una especie de ley del más fuerte, y la posición del conductor se reviste por el “certo fetiche

que estar no volante produz, mostrando-se ligado à sensação de ter o controle, de ser dono de seu próprio destino”¹³ (p. 155).

En la relación establecida entre conductores, peatones y ciclistas, estos últimos son invisibilizados y menospreciados, porque las normas de tráfico que les protege formalmente, no ofrecen las condiciones objetivas que materialicen esta protección. Por ejemplo, a diferencia de Montevideo, son raras las grandes ciudades en Brasil, excepto las capitales, donde existe un semáforo direccionado al peatón. El sistema de señalización es estructurado para servir exclusivamente al tráfico de vehículos y no al tráfico de peatones, por lo que estos están mucho más expuestos a la violencia de los accidentes, atropellos y muertes. Lo mismo podemos decir con relación a los ciclistas.

Los barrios montevideanos por donde circulan los ómnibus según sus usuarios

Siendo el transporte por ómnibus un servicio de utilidad pública, usado por pasajeros de diferentes clases sociales, habitantes del centro y la periferia, uno de los desafíos metodológicos para abordar la cuestión social del transporte público en las grandes ciudades consiste exactamente en como demarcar e identificar a los espacios que deben ser observados, desde la perspectiva de los territorios de circulación cotidiana, según criterios que no sea someramente formales.

Filardo *et al.* (2019) al definir una metodología para investigar la cuestión de la segregación socioespacial en Montevideo, llegó a una estrategia denominada de *cartografías topológicas*, que permiten identificar una ordenación y una jerarquización simbólica de los espacios en función de los barrios para diferentes posiciones en la estructura social, en la cual los propios residentes distinguen límites y fronteras en el espacio físico, así como las formas que trasciende y abarcan el plan simbólico.

Existen barrios referidos en literatura como servicio de transporte precarizado, como *Piedras Blancas* y *Nuevo Paris*, son barrios concebi-

13 “determinado fetiche que estar detrás del volante produce, mostrándose relacionado a la sensación de tener el control, de ser dueño de su propio destino”.

dos por los residentes como “lejanos” y que se encuentran a “trasmano”, difíciles de llegar. Según Filardo *et al.* (2019) es en los barrios que integran el llamado “conglomerado periférico, ubicados sobre la periferia de la ciudad que se identifica la problemática de la movilidad, generada por el transporte y que refuerza la distancia para transformarse en distancia social”. Integran el conglomerado periférico de Montevideo los siguientes barrios: *Sayago, Peñarol, Nuevo París, Piedras Blancas y Melilla*.

En esa investigación, la cuestión del transporte de pasajeros aparece desde la percepción de diferentes grupos sociales acerca de los servicios públicos. Para los autores, los “grupos medios describen una ciudad dividida en términos de servicios, transporte, espacios públicos, recursos y gestión municipal”:

Hay barrios caracterizados por la frecuencia y diversidad de líneas de ómnibus; posibilidades de acceso y uso de bienes públicos, lo que genera cercanía, movilidad, seguridad y ejercicio de derechos. Por el contrario, otros barrios son caracterizados por la carencia de estos recursos y generan circuitos restringidos, movilidad reducida y escaso margen para el uso de la ciudad. Hay barrios caros en los que la gente se mueve en autos y en los cuales residen habitantes que incorporan actitudes estigmatizantes hacia quienes no son de allí (Filardo *et al.*, 2019).

Otros estudios también señalan situaciones de precariedad en la movilidad y acceso al transporte público que se viven en el día a día de los vecinos de barrios populares, desde la mayor distancia que hay que recorrer entre el domicilio y la parada del autobús hasta la ausencia prevista de líneas de autobús en un entorno alejado. Antes bien existen vías para garantizar el acceso privado exclusivo en coche (Rossal *et al.*, 2020), fenómeno que describe claramente una de las formas abusivas en que se produce la subsunción de la movilidad urbana de los pobres a los intereses de las clases dominantes en el ámbito local, es decir, no se trata sólo de determinaciones externas de la lógica de la acumulación capitalista en el espacio urbano, sino de la complicidad entre estos poderes.

Estas estrategias de segregación y la desigualdad socioespacial que se impone en la prestación de los servicios de transporte público mon-

tevideano, presentada en la escena por la cartografía topológica trazada desde la narrativa de los propios residentes de la ciudad, no es novedad o excepción. Al revés, ella confirma un padrón dominante en las ciudades latinoamericanas ya antes observado en innumerables investigaciones en el campo de las ciencias sociales; los barrios populares y las ocupaciones y los asentamientos dichos irregulares disponen de una infraestructura viaria y de servicios de movilidad urbana muy precarizados, esto cuando no son inexistentes, siguiendo la misma lógica de las viviendas y de los otros equipamientos urbanos de uso colectivo.

Hay una relación directa entre vivienda y transporte público en lo que se refiere a su precarización. Y en donde estos servicios existen, carecen de manutención, llegando al límite del abandono e incluso de su extinción. Siguiendo una lógica de retroceso de los accesos, en contra de lo que ocurre en el centro de la ciudad, uno de los casos emblemáticos en Brasil es el teleférico de la favela *Morro do Alemão*. Construido en el contexto de las obras viarias del Mundial de fútbol (2014), luego fue abandonado y hoy ha tenido sus instalaciones apropiadas por la UPP.¹⁴

Como he señalado en este y en diversos otros estudios, la movilidad reducida, precarizada constituye una de las mayores barreras sociales de clase con respecto al acceso y uso de la ciudad. Una barrera segregacionista que determina quienes pueden acceder al centro y a los lugares lejanos de sus residencias, y quienes no pueden. Pero esta no es la única consecuencia de esta movilidad reducida y precarizada: sino que ella conlleva el cotidiano de los residentes, y sobre todo para el contingente de la clase trabajadora que lleva a cabo el recorrido barrio-centro/centro-barrio, una sobrecarga de cansancio y estrés, un robo diario del tiempo de cada uno y del conjunto de residentes, el tiempo gasto, y el tiempo de circulación de un local hacia el otro para el cual se destinan.

14 Unidad de la Policía Pacificadora, institución creada por la Política de Seguridad Pública del estado de Rio de Janeiro para implementar la ocupación territorial y el control militarizado de las “Favelas” cariocas (gentilicio de Rio de Janeiro). La concepción equivocada de la “seguridad pública” y los efectos desastrosos de esta política son objeto de análisis por la socióloga Marielle Franco, brutalmente asesinada en marzo de 2018, en la misma ciudad (Franco, 2018).



El punto de vista de los usuarios del servicio de autobuses: brasileños y uruguayos residentes en Montevideo

Durante nuestra estadía en Montevideo, hablamos con decenas de pasajeros de buses en las paradas, en las terminales, en los vehículos. Desde hace varios años vengo investigando sobre los torniquetes de los autobuses brasileños, recopilando información y testimonios en varias ciudades para preparar un libro que explique a la sociedad el significado de este dispositivo. Fueron conversaciones rápidas, debido a que los informantes estaban en movimiento, se programaron entrevistas más largas y se realizaron durante el descanso de la jornada laboral de los trabajadores o al final de la jornada. Otras se realizaron en espacios públicos como plazas, parques, quioscos, cafeterías, librerías.

Fernanda es brasileña, negra, tiene 45 años, vive hace 21 años en Montevideo y tiene una hija de 25 años nacida en la ciudad. Actualmente reside en el Centro y trabaja como asistente en diferentes barrios de clase media y alta; su rutina de viajes es ir y volver desde casa hacia el trabajo en ómnibus. La hija, estudiante, también es usuaria del transporte público. A lo largo de la entrevista, Fernanda va hablando acerca de las diferencias que considera singulares en el sistema de transporte en ómnibus de Brasil y de Montevideo. Los torniquetes en ómnibus, la velocidad, el respeto a la parada obligatoria en el punto de embarque, sobre tener dos opciones para bajar del vehículo, la cordialidad de los conductores para con los pasajeros y las pasajeras. Ella señala que la ausencia de torniquetes en los ómnibus ha sido una diferencia sentida de pronto cuando llegó a Montevideo, pues la *catraca* siempre le incomodó mucho en Brasil, no sólo por el incómodo del obstáculo físico, sino por crear situaciones de vergüenza para los usuarios.

Me acuerdo del torniquete en mi adolescencia, de pasar por debajo de él, de saltarlo o a veces de subir por la puerta de atrás... porque a veces la persona no tenía el dinero o porque pasaba cualquier cosa, yo qué sé el motivo, y el billettero decía algo como: 'si quieres tú que pases por debajo del torniquete' (traducción propia).

Fernanda, destaca aún el trato respetoso de los conductores cooperativos para con los pasajeros y entre los propios pasajeros; el respeto a la velocidad permitida en la vía que uno está y el cumplir con las reglas generales que organizan el funcionamiento del servicio, en comparación con su experiencia en Brasil. Sobre Brasil, Fernanda relata que los conductores, a menudo, infringen a las normas cuando no paran en el punto obligatorio, abusan de la velocidad y no tratan a los usuarios con la debida educación. Pero al mismo paso, ella reconoce que este “infringir las normas” tiene su lado positivo cuando, por ejemplo, el conductor acata a un pedido de un pasajero que pide para bajar más cerca de su destino, cosa muy difícil de suceder en Montevideo.

Acá también es permitido bajar por la puerta delantera, obviamente que en horario pico nos piden que bajemos por la trasera. Así que es todo eso, esta confianza y este respeto, de un pasajero que toca el otro y le pide “perdona”, si pasa a sentarse pide permiso, en Brasil no. (traducción propia)

Fernanda relata que no todo es color rosa en Montevideo. Hace unos 10 años ella vivó una situación muy vergonzosa de prejuicio racial en el interior del ómnibus de la línea 128, *Paso de la Arena*, que iba en el sentido centro-barrio. Sorprendida y en choque con el acto racista, ella tuvo una “reacción dura”, como ella misma define, llegando a golpear a la agresora. Según su relato, la agresión se desdobló en una discusión intensa entre las dos. El conductor paró el vehículo y se le pidió a ella que bajara, amenazando incluso llamar a la policía para ponerla fuera del vehículo en caso de que no acatará su orden. Indignada, ella reaccionó con firmeza a la actitud del conductor y lo confrontó. Todo más tranquilo, y con los ánimos calmados, el conductor siguió el viaje, como relata ella en la reconstrucción del suceso:

‘¿Qué lo vamos ahora mismo —dijo ella al conductor— pues yo haré una denuncia [a la policía] en contra de la señora por discriminación, yo estoy acá sufriendo prejuicio!’. Se hizo un silencio absoluto, todos se quedaron callados, el ómnibus se quedó ahí, parado como 5 o 10 mi-

nutos; después, se tranquilizó la cosa y seguimos el viaje como si nada hubiera pasado. De este ómnibus tuve que bajar, pues bajé por delante y pasé justo enfrente de la señora, esta que me hizo la agresión, ella me amenazó, hizo como [gesto] de que iba a darme un bofetón... (Fernanda, Montevideo, 03 de nov. 2021).

Fernanda recuerda que en este día había salido a buscar trabajo y ya regresaba a casa cuando todo eso pasó. En el ómnibus, ella recuerda que estaba sentada al lado de una amiga; ellas hablaban, cuando de la nada escucharon la voz de una señora sentada en el banco frente al suyo, diciendo: “*Ay porque los negros suben en el ómnibus y están sucios, negros de mierda...*” (Fernanda, 2021). Impactada por la expresión, miró en dirección a la mujer y percibió que ella le demostraba una nítida molestia por su presencia. Fue entonces que reaccionó, como ya mencioné, y luego fue advertida por el conductor. Mientras los hechos se desarrollaban entre ella, la mujer y el conductor, los otros pasajeros permanecían callados, comportamiento que le llamó la atención y que ella lo define como indiferencia a la agresión verbal que ha sufrido.

Fernanda añade que esa no fue la primera vez que percibió una acción racista en su contra en los espacios público de Montevideo. Otro episodio ya había pasado en un punto de ómnibus. Mientras ella esperaba el vehículo, junto a otras personas, un niño pasó por ella y señalaba en su dirección diciendo en voz alta a su madre: “¡mamá, una mujer negra!” Y Fernanda percibió que la madre del niño le miró un poco avergonzada pero no llegó a pedirle perdón.¹⁵ Estos relatos acerca del racismo en el transporte público pone a Uruguay y Brasil en el mismo nivel, respecto a la sociabilidad conflictiva en los espacios públicos. Hay inúmeras denuncias de conducta racista en el transporte público registradas en la prensa brasileña, en las redes sociales y más recién en la literatura

15 El problema del racismo es antiguo. En Brasil, recién se ha dado título a una colección titulada “Mobilidade antirracista” en donde son abordadas diversas situaciones desde una perspectiva interseccional (Albergaria *et al.* São Paulo: Autonomia Literária, 2021).

que trata de cuestiones del transporte público desde la perspectiva de la discriminación racial.¹⁶

El relato de Fernanda se expande para nosotros como un abanico de situaciones desgastantes vivenciadas en los vehículos que integran las líneas de ómnibus que los llevan a los barrios en donde trabajan, desnudando las limitaciones que marcan el sistema de integración intraurbano de esa movilidad de transporte. Fernanda destaca dos problemas universales vivenciados en el cotidiano de la movilidad: la escasez de las líneas y el hacinamiento de los vehículos en la zona oeste de la ciudad, involucrando a los principales ejes de integración y transbordo. Veamos lo que nos narra en su relato de viaje:

Lunes trabajo en Buceo, esta línea es un poco demorada, entre 15 y 20 minutos. Los martes estoy en Punta Carreta, así que el ómnibus es más fluido, no hay tanto tráfico. Después de tantas quejas y protestas, en el horario pico, sentido barrio, ellos han mejorado el flujo de ómnibus para estos barrios de la zona roja, que son más rápidos, van por los accesos, por las carreteras. Así que este ómnibus en horario pico se llena, la gente se queja. A veces los uruguayos hablan ‘vamos como ganado’.

—¿Ya has vivido en uno de estos barrios?

Sí, viví en Capurro y La Teja. En Capurro era ruin. Eran sólo tres líneas, hasta hoy son tres líneas. Y no hay línea directa para el centro. Para el centro debes de hacer el transbordo. Pero en horario pico era difícil tomar ómnibus porque ellos vienen llenos desde los barrios (...) hay que esperar unos tres o cuatro ómnibus para poder subir y muchas veces bajas a la mitad del camino para tomar otro. Así que es más difícil para la gente que vive en las periferias o en barrios que unen este centro a la periferia. La Teja no tanto, porque no llega a ser periferia. Después hay otro barrio que se llama Cerro que sí es zona roja, después está Santa Catalina (...). Nunca he vivido ahí porque siempre tuve miedo. Santa Catalina también,

16 Os negros uruguaiois que representam.

Casabó y son ómnibus que pasan por La Teja, por Paso Molino para llevar toda esa gente hasta este punto. Así que muchas veces, desde allá para el sentido barrio-centro se viene abarrotados ya desde los barrios.

—¿Y cómo era ese viaje hasta el centro?

A la mitad de la semana, como yo estudiaba en Ciudad vieja, me tomaba a las 7, 7:15. Este horario ya era un poco complicado. Era el único directo, había la posibilidad de tomar uno hasta Paso Molino, bajar a la mitad del camino y tomar otro. Pero también era complicado porque tomaba el ómnibus lleno después bajaba a la mitad y tomaba otro que también venía lleno de otro barrio, ¿me entiendes? El Paso Molino es un barrio-centro, conecta a todas estas zonas rojas, Cerro, La Teja, Capurro, Belvedere, Colón, conecta todos estos barrios al centro comercial que está en Paso Molino, que también es el centro de conexión de los ómnibus” (Fernanda, 03 de nov. 2021).

Pada, uruguaya, 40 años, mucama, que vive en *Carrasco* y trabaja en un hotel en el *Centro*, también habla de la superpoblación y del tiempo de espera en el punto, lo que le hace preferir el automóvil.

Me molesta mucho que los ómnibus siempre están llenos. Los interdepartamentales bien. Los urbanos siempre llenos. Habría que provenir más frecuencia y cantidad. Prefiero mil veces un auto, por comodidad, más rápida y segura. Uso bici, me gusta y siempre camino mucho. A los 18 años sufrí un accidente en auto, no muy grave (Pada, Montevideo, 05 de nov. 2021).

En esta misma línea de reflexión crítica, tenemos el relato de Bárbara, 39 años, brasileña, natural de São José do Rio Preto, São Paulo, residente de Montevideo y con ciudadanía uruguaya. Es profesora de la enseñanza media, estudiante universitaria y usuaria regular del transporte en ómnibus. Ella relata que lo más estresante son los horarios pico. Con ella ya le ha pasado varias veces lo de los ómnibus llenos que no paran en el punto. En el año 2021 con las clases impartidas en régimen *home-office*, por lo de la pandemia, ella no tuvo que enfrentar este problema. Bárbara

destaca que la calidad del servicio de líneas cambia de una línea a otra, y de empresa a empresa, en Montevideo.

La línea CA1 que va para Tres Cruces de CUTSA es la mejor. Son ómnibus nuevos, tienen la plataforma para el usuario de sillas de ruedas, sensibilidad auditiva y audios de anuncio de los puntos como en Europa. La higiene es impecable. Es lo que más me gusta. Pero el sistema de transporte aún está bastante retrasado. Si entras en la aplicación de CUTSA, son muy pocos los que están identificados con el logo del usuario de sillas de ruedas. En algunos puntos de ómnibus hay un mapa en otras no, fueron vandalizados (Barbara, Montevideo, 09 de nov, 2021).

En comparación con *São José do Rio Preto*, lo que Bárbara más percibió de forma rara cuando llegó a Montevideo fue la ausencia de ómnibus después de medianoche y durante la madrugada. “Acá determinada línea si has perdido, dile adiós. Eso fue una de las cosas que me chocó mucho, de hecho, estamos en una metrópolis, en la capital del país y el ómnibus para así de la nada”.

Se observa que las críticas hechas por las usuaria van al encuentro de las justificaciones presentadas por Martí (2019), para quien la privatización del servicio, derivada del proceso de desmunicipalización, no ha traído las mejorías prometidas por el poder público municipal, responsables por la gestión del sistema, particularmente en lo que se refiere al coste de la tarifa, número limitado de líneas y vehículos para los barrios periféricos, tiempo de espera en el punto y sobrepoblación en los horarios pico.

Germán, uruguayo, 70 años, hotelero, residente en el barrio de la *Ciudad Vieja* en Montevideo, conoce el sistema de transporte de los dos países por haber vivido y trabajado en Río de Janeiro por muchos años y haberse jubilado allá. Usuario del transporte público en Montevideo, Germán utiliza principalmente las líneas E14, 12, 16, 60, 104 y 117 que le llevan, respectivamente, al *Centro*, *Cordon*, *Parque Rodó*, *Pocitos*, *Punta Carretas* y *Marvin* en la zona leste de la ciudad. En su caso, mismo que no se trate de viajes rutinarias (casa-trabajo), él hace un promedio de 40 viajes al mes, se define muy satisfecho por el sistema y considera el

valor de la tarifa “razoável” (razonable); “Montevideo está más o menos igual que São Paulo”, dice Germán.

Acerca de Brasil, elogia la política de concesión de la gratuidad para los ancianos a partir de 60 y 65 años (conforme cada estado), cosa que no existe en Uruguay, pero apoya a la crítica sobre el abuso de la velocidad por parte de los conductores, como ya había mencionado Fernanda en su relato. German, habla: “En Río [de Janeiro] los ómnibus van muy rápidos. Y a veces van como a ‘mil por hora’, así que piensas, el conductor se va a desplomar a cualquier momento. Esto deja a uno muy aprensivo, acá es más tranquilo”. Germán ha dejado de conducir cuando volvió a vivir en Montevideo y hoy ve al coche como un “dolor de cabeza”, incompatible con su deseo de libertad y desprendimiento, además de los gastos exigidos por la manutención de un automóvil. Se percibe claramente en el relato de Germán, que la sensación de seguridad que el sistema de transporte en ómnibus le proporciona en Montevideo, fue decisiva para que él eligiera por el transporte público y por retirar su coche después de “toda una vida conduciendo”. Elección esta que, seguramente, él no la haría si hubiera permanecido en Río de Janeiro. El caso de Germán nos permite pensar que el factor seguridad en el transporte público constituye una de las razones por las cuales las personas en esta edad y con el poder adquisitivo, prefirieren el automóvil al ómnibus en Brasil.

Como usuaria del transporte público, confieso que de hecho nos da miedo andar en ómnibus, no solamente en Río de Janeiro o en São Paulo, sino también en Belén, donde vivo, porque siempre estamos sujetos al libre albedrío del conductor de abusar de la velocidad poniendo a todos en riesgo a la seguridad e incluso la vida de los pasajeros, pasajeras, peatones y ciclistas.

De todos los problemas vividos por los usuarios del transporte público expresos en sus relatos, sin duda que la cuestión de la tarifa es la que más genera controversia, insatisfacción, críticas y distintos puntos de vista entre los usuarios de distintas clases sociales. De hecho, el valor de la tarifa no es un problema esencial para la clase media, pero lo es para las clases populares, y esto podemos percibir en el contraste entre los relatos de Germán y Fernanda. Germán nos dice:

La tarifa, lógico que todo el mundo quiere un billete más barato, esto es obvio. Yo no sé, me parece razonable, para mí es más o menos. Montevideo está más o menos igual que São Paulo, quizás un poquitico más. Pero no lo sé exactamente, porque hace casi 2 años que no estoy en Río, pero en aquella época, en la que vivía yo ahí era similar. Además, en Brasil existe una gran ventaja para los ancianos, que no existe en Uruguay, que es lo de la gratuidad a partir de los 60, 65 años. Acá, no lo sé, como somos muchos los ancianos, si se lo aplica esto de que 60 años nadie paga se rompe las empresas de ómnibus. Acá las tarifas son referentes. Hay descuentos para los jubilados y me parece que hay dos niveles de jubilados. Yo no lo sé cuánto es porque yo acá no tengo los billetes de jubilado, pues acá no me he jubilado... (German, Montevideo, 15 de nov. 2021).

Pero exactamente el gasto elevado con el pago de las tarifas de ómnibus fue lo que llevó Fernanda a cambiar el trabajo de operadora en empresas de callcenter por el trabajo autónomo de sirvienta en Montevideo, un trabajo que exige desplazamiento diario hacia diferentes destinos. Veamos su relato:

Antes yo trabajaba en empresas y con las empresas no tenían beneficio. Mi sueldo era el base, acá era como 11 mil pesos, 12 mil, quizás ahora hasta 15 mil pesos, no estoy segura, lo que sé es que equivale a como 1.400 reales, pero el coste de vida acá es carísimo. Si trabajas en una empresa privada, y lo que ganas son dos sueldos base, dos y medio, a veces hasta tres, 20% va para el transporte... así que, dejé de trabajar en empresas de callcenter, ¿por qué? Porque no tengo los beneficios, así que hablé, bueno, me voy a trabajar en casa de familias, porque trabajando como sirvienta al diario yo recibo mi sueldo y ellos pagan el transporte, cosa que en una empresa privada no hay, ¿me entiende? Por eso hice este cambio, porque gastaba mucho con el transporte, además del alquiler y las cuentas, que el coste de vida acá es caro, mi dinero iba todo para las cuentas, entonces, yo recibiendo el coste del transporte para mí me desahoga un montón. Gasto casi 3 mil pesos en el transporte. (Fernanda, 03 nov. 2021)

La tarifa puede salir más cara aún para aquellos usuarios que buscan disminuir el tiempo de espera y de viaje y evitar la sobrepoblación en el recorrido casa-trabajo, unos optan por una línea llamada “Inter” (interdepartamental), con menos números de puntos y que ofrecen mayor comodidad pues transporta un número limitado de pasajeros de pie. Ese es el caso de Valeria, uruguaya, 50 años, casada, madre de un niño. Ella vive en *Malvin-Norte* (zona leste) y hace tres meses abrió un quiosco en *Ciudad Vieja*, distante como unos 15 km de su casa. Antes de seguir el viaje para abrir el quiosco ella deja su hijo en la escuela, de ahí viene la necesidad de un transporte más rápido: “Esto es una cosa que me molesta, la lentitud me molesta (risa), pero de repente porque yo tengo que llegar, como todo el mundo, ¿no? Como tiene que cumplir un horario, entonces en esta línea pago un poco más, pero puedo venir ya con asiento y viene más rápido”. Valeria paga 58 pesos por el viaje que va al trabajo, este, dura cerca de 20 minutos (contra los 50 o 60 minutos que acostumbra a tardar la línea más barata) y regresa en coche con su marido. Ella gasta al mes 1.160 pesos con boletos de ómnibus. Pero como ella dijo: “yo lo puedo pagar. Pero de repente, en otro, en estos sueldos, es un presupuesto pesado pagar el boleto”.

Otras pasajeras usuarias de las líneas urbanas comunes también cuestionan el diseño poco cómodo y la inseguridad de dichas líneas. Es el caso de Cristina que, al rellenar el cuestionario de investigación, en el tópico acerca de “nivel de satisfacción/insatisfacción” para con el servicio de transporte público, escribió: “única observación es que circulan ómnibus que son muy incómodos porque son muy estrechos. Además, hay ómnibus muy altos que dificultan el subir y bajar de los mismos con comodidades. Y es alto el precio del boleto”.

En la respuesta para la pregunta “¿En su opinión que debería hacerse para mejorar el transporte en ómnibus?”, ella escribió: “traer ómnibus cómodos para todos porque se debe considerar a los adultos mayores”. Ella también manifiesta su insatisfacción con la desigualdad de la prestación de los servicios entre los barrios: “porque hay zonas que tienen mucha disposición de ómnibus y otras hay muy poca”, lo que se une al registro hecho por otras personas entrevistada y por la cartografía diseñada por Filardo (2019).

A la pregunta acerca de “¿si el gobierno debería invertir más en mejoras del transporte público” ella contestó: “estaría muy bien que [el gobierno] invistieran en la mejora del transporte público que es el transporte utilizado por los trabajadores y las personas de menos ingresos” (uruguaya, 59 años, mora en *Brazo Oriental*, “donde vivó toda vida” y trabaja en el centro, a una distancia de 6 km. Ella gasta aproximadamente 80 pesos/día y 2.000/mes con el transporte).

Carina, uruguaya, 42 años también reclama de otros incomodos, como de la mala educación de los conductores, cuando apresuran a los pasajeros para subir: “vamos, vamos subiendo. ¡parece ganado!” y los embotellamientos cuando llueve. Ella sintetiza sus aspiraciones de mejoras en el sistema de transporte en tres puntos: más líneas, más ómnibus y más barato para todos. Carina vive en *Cerro*, zona oeste de Montevideo, y trabaja en *Cordón*/centro como ama de llaves en un hotel, gasta 80 pesos/día y 2.000/mes con boletos y lleva cerca de una hora en el recorrido casa-trabajo.

Daiane y Victor trabajan en el mismo hotel que Carina, ella tiene 35 años, es brasileña de Avaré, São Paulo, y reside desde hace 17 años en Montevideo, es cafetera, vive en *Puerta de Rieles* (zona leste-centro de Montevideo) distante como 12 km del trabajo y gasta entre 45 y 60 minutos en el viaje. Daiane es casada y es madre de una niña de 9 años. Su gasto con el transporte es de 76 pesos/día y 1.800 pesos/mes. Ella considera el transporte público un servicio esencial e indispensable para la clase trabajadora, pero siempre es estresante, principalmente para quienes tienen hijos y la tarifa es alta, incluso para las condiciones que son ofrecidas:

Voy todos los días en ómnibus al trabajo y la línea que me tomo (103-D8) está siempre llena, siempre adentrando más y más gente, todos apretados, lo que crea un estrés sobre todo en verano por el calor. Ya he viajado incluso en la puerta de tan lleno que estaba. La gente sale ya cansada, después de 8 horas de trabajo, y a veces toma tres ómnibus, uno tras otro, y lleva media hora para pasar el siguiente. Así que esa desorganización molesta un poco (Daiane, 05 nov. 2021).



Pregunté si su hija iba al colegio en ómnibus, ella me contestó que no, ella va en moto con su padre. Pero ya pasó que en un viaje de ómnibus la hija, con 5 años en aquel entonces, sufrió una caída y se hirió debido a un paro brusco de ómnibus. Ella narra lo ocurrido:

[...] estábamos las dos sentadas, ella dormida en mi pecho. Eran más o menos las 4 de la tarde y estábamos en la (avenida) 19 de julio. De la nada el conductor frenó, muy rápido, y en cuestión de segundos mi hija fue proyectada hacia a frente y se batió la cabeza. Me quedé asustada y lo que más me chocó fue la reacción del conductor, que sólo me preguntó: “¿Quieres que te lleve al hospital?”, cuando lo correcto era que llamará una ambulancia. Felizmente no ha sido una herida grave.” (Daiane, 05 nov. 2021)

Daiane también ha dicho que ya había sido testigo de la caída de un señor de 80 años, aproximadamente, que se batió fuerte la cabeza, por el mismo motivo: el conductor freno abruptamente. El anciano fue socorrido por ambulancia y llevado al hospital. Y eso pasó temprano, por la mañana cuando ella iba al trabajo. También ha sido testigo de un fiscal de ómnibus siendo apuñalado por un ladrón y sabe de otras historias de agresión y atracos contadas por otras personas o por el noticiario en la prensa. Desde su perspectiva el más grande problema diario es la sobrepoblación en los ómnibus. Daiane entiende que debería ser exigido del gobierno que las empresas respetasen a la capacidad de cada ómnibus: 45 sentados y no más que 25 pasajeros de pie, que se aumentará la flota y las líneas. El ómnibus que ella toma sale del km 23 y cuando llega al 12 ya está lleno y no para. Todos los otros viajes que ella hace para el trabajo son en moto.

La pandemia de la COVID-19 también ha traído cambios en la rutina del transporte por ómnibus de los trabajadores, como es el caso de Víctor que pasó a adoptar la bici como su medio de transporte alternativo y de bajo costo. Elección esta, que también lo llevó a descubrir los problemas que enfrentan los ciclistas en el tráfico, lo que genera recelo, miedo, impone dudas a la adopción de esta modalidad como medio de transporte preferencial, mismo para quienes puedan hacerlo a cortas

distancias. Víctor es uruguayo del interior, 40 años, curso superior de ingeniería sanitaria incompleto, vive hace 14 años en Montevideo. Él trabaja como encargado de hotelería en el centro y vive hacia 5 km de distancia, en *Três Cruzes*. El viaje es rápido, sólo 15 minutos en bici y 25 minutos en ómnibus. El mayor problema para el viaje ciclística es la falta de aparcamientos de bicicletas, bicicarriles y ciclovías (infraestructura) y la falta de respeto de los motoristas: “muchos te encierran, abren a la puerta bruscamente sin poner atención [al ciclista]”, condiciones que le deja inseguro para moverse por las calles con mucho tráfico, automóviles y vehículos pesados. Para Víctor “la ciudad no está preparada” para este tipo de transporte que él considera una opción interesante, en virtud del coste bajísimo para el ciclista, no contamina y no provoca ruidos. Él espera que el gobierno haga más inversiones en esta modalidad de transporte y así incentive a las personas a abandonar el automóvil.

El caso de Fernanda es emblemático para pensar acerca de los restos coloniales que atraviesan a Brasil y a Uruguay. En la memoria de sus viajes en ómnibus en Brasil es el dispositivo *catraca-tarifa* el que se proyecta en su conciencia para confrontar a las dos culturas. Una que se asienta en el reconocimiento de la ciudadanía como condición universal de todos que comparten el espacio público, como el ómnibus, y la otra en la cual este reconocimiento nunca ha llegado a ser universal, dando espacio para la llamada subciudadanía. Al depararse con una *catraca-tarifa* (torniquetes en ómnibus) físicamente ausente, Fernanda se ha dado cuenta de que la cultura a la cual estaba siendo insertada, el respeto y la confianza eran los valores que orientaban la relación entre los usuarios y prestadores del servicio público.

Son esas calidades que Fernanda va a resaltar en su percepción de las diferencias en las sociabilidades vivenciadas en el cotidiano del servicio de transporte público en ómnibus, en Montevideo (sin el dispositivo mecánico de control) y el brasileño. Imbuida de este ethos cívico y cultural montevideano, Fernanda fue dolorosamente sorprendida, después de algunos años de estadía en la capital uruguaya, al ser objeto de injuria racial, expresión de un pasado colonialista encarnado en una mujer blanca. En suma, estos son las paradojas de la modernidad vivenciada en el cotidiano de nuestras metrópolis.

Si por un lado Fernanda se ha liberado de la humillación social impuesta por el dispositivo de la *catraca*, un dispositivo de control del cuerpo (Gonçalves da Silva, 2018) símbolo de los “domínios e privações de uma sociedade que ainda não se desvencilhou de seu passado colonial”¹⁷, como dijo Tiaraju D’Andrea (2018), por otro, no consiguió escapar a la saña y malevolencia de los fantasmas racistas en una sociedad que valora la regulación cívica de orden social. Eso muestra que el sistema de transporte en América Latina, transporta una marca de la colonialidad. Es claro que el hecho del dispositivo *catraca-tarifa* no sea constitutivo del sistema de transporte en ómnibus en Montevideo es un avance relativo al caso del escenario brasileño (que incluso, es el único país latinoamericano que somete la sociedad a este dispositivo maquinaria).

Pero eso no libera la persona negra de ser, ahí mismo, a la vista de todos y todas, simbólicamente azotado, pues en nuestra comprensión, el *dispositivo-catraca*, en su efecto disciplinario y vigilante de los cuerpos de los pasajeros y pasajeras y excluyentes de quienes carecen de una renta, se remite al *pelourinho*, instrumento de control y punición de la maniobra negra en espacios públicos en el orden esclavista. Del mismo modo que la clase trabajadora, principalmente la usuaria del servicio de transporte en ómnibus de Montevideo vive las contradicciones resultantes del proceso de privatización de un servicio público esencial a la sociedad, antes municipalizado, les expone a las leyes de un mercado competitivo en el contexto neoliberal de financiarización, lo que se traduce en altas tarifas y todas las otras cuestiones aquí relatadas.

17 “dominios y privaciones de una sociedad que aún no se ha deshecho de su pasado colonial”.

Bibliografía

- AGUIAR, Thais F. de (2015). *Demofobia e demofilia: dilemas da democratização*. Rio de Janeiro: Azougue (Prêmio IESP).
- _____ (2018). “Cidade democrática: o embate entre demofobia e demofilia”. Aula-pública de abertura do 1º Simpósio Nacional de Sociologia Crítica da Cidade e do Poder. Belém, Universidade Federal do Pará, setembro. Impreso.
- ALBERGARIA, Rafaela, Daniel Santini y Paíque Santarém (coord.) (2021). *Mobilidade antirracista*. São Paulo: Autonomia Literária.
- BORCHERS, Tatiane y Victor G. Figueirôa-Ferreira (2022). “Neoliberalismo e o esvaziamento do Estado no transporte público de Araraquara-SP”. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 24, núm. 54, pp. 549-576, maio/ago. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2022-5405>
- CASTORIADIS, Cornelius y Daniel Cohn-Bendit (1981). *Da ecologia à autonomia*. Trad. Luiz Roberto S. Fortes. São Paulo: Brasiliense.
- DA MATTA, Roberto (2010). *Fé em Deus e pé na tábua –ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco.
- D’ANDREA, Tiaraju (2018). “A catraca como símbolo de uma sociedade escravocrata”. Blog Boitempo, 20 de junho. <https://blogdaboitempo.com.br/category/colaboracoes-especiais/tiaraju-dandrea/>
- DE PAOLI, Paula Silveira (2013). *Entre relíquias e casas velhas: a arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no centro do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Rio Books.
- ECKARDT, Wolf von (1975). *A crise das cidades –um lugar para viver*. Trad. Edmond Jorge. Rio de Janeiro: Zahar.
- ESCOBAR, Javier F. (2014). “Automóveis elétricos na América Latina: o lítio boliviano”. En Ricardo Lagos (coord.), *A América Latina no mundo: desenvolvimento regional e governança internacional*. São Paulo: Edusp, pp. 279-299.
- FIGUEIRA, Oscar (2005). “Transporte urbano e globalização: políticas e efeitos na América Latina”. En Eure (Santiago), vol. 31, núm. 94, pp. 41-53. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003>.
- FILARDO, Verônica *et al.* (2019). “Segregación socioespacial en Montevideo. “Dar lugar a lugares”: cartografías topológicas de la ciudad”.

- En Cultura y representaciones sociales, vol.14, núm. 27, Ciudad de México, septiembre. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-81102019000200007
- FRANCO, Marielle (2018). UPP: a redução da favela a três letras – uma análise da política de segurança pública do estado do Rio de Janeiro. São Paulo: n-1 edições.
- GAIGER, Luiz Inácio (2013). “A economía solidária e a revitalização do paradigma cooperativo”. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 28, núm. 82, junho, pp. 211-226.
- GONÇALVES DA SILVA, Marly (2022). “Abaixo as catracas”. Blog Lúcio Flávio Pinto - A agenda amazônica de um jornalismo de combate, 3 de abril. <https://lucioflaviopinto.wordpress.com/2022/04/03/abaixo-as-catracas/>
- _____ (2018) Mobilidade urbana sob controles: estudo dos dispositivos de vigilancia no transporte público de passageiros por ônibus em Belém e RMB.42°.da ANPOCS, Caxambú, .
- _____ (2016). “Marco da Léngua: a topografia da (in)diferença e as metamorfoses urbanísticas em um bairro interclassista em Belém”. Tese de Doutorado em Ciências Sociais. São Paulo, PUC/SP, 309 p.
- GREGORI, Lucio *et al.* (2020). *Tarifa Zero: a cidade sem catracas*. São Paulo: Autonomia Literária.
- HOBSBAWM, Eric (2013). *Tempos fraturados—cultura e sociedade no século XX*. Trad. Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras.
- INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO (2010). Plan de Movilidad (PDF). https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/plan_de_movilidad.pdf
- JACOBS, Jane (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Random House.
- LA DIARIA economía (2021). “La contribución de la movilidad urbana a los objetivos climáticos: más allá de los autos eléctricos”. Publicado el 29 de noviembre. <https://ladiaria.com.uy/economia/articulo/2021/11/la-contribucion-de-la-movilidad-urbana-a-los-objetivos-climaticos-mas-alla-de-los-autos-electricos/>

- LEFEBVRE, Henri (1999). *A revolução urbana*. Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG.
- MACHADO, Laura y Livia Salomão Piccinini (2018). “Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática”. En *Urbe – Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 10 (1), pp. 72-94.
- MARQUEZ, Gonzalo (coord.) (2020). Informe sobre tarifas y subsidios a usuarios del sistema de transporte público de pasajeros de Montevideo. Intendencia de Montevideo/Departamento de Movilidad/División Transporte.
- MARTÍ, Juan Pablo (2019). “Cooperativas, Estado y Mercado. Privatisación del transporte público de Montevideo a través de cooperativas (1947-2017)”. En *Areas – Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 39/2019, Economía Social y Cooperativismo en América Latina, una revisión interdisciplinaria, pp. 93-106.
- PASSETTI, Edson (coord.) (2019). *Ecopolítica*. São Paulo: Hedra.
- ROSSAL, Marcelo (coord.) (2020). *La pobreza urbana en Montevideo: apuntes etnográficos sobre dos barrios populares*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Gorla; Montevideo: Pomaire.
- SPECK, Jeff (2016). *Cidade caminhável. Trad. Anita Dimarco y Anita Natividade*. São Paulo: Perspectiva.
- URUGUAY PRESIDENCIA (2019). Decreto 165/019 Reglamentación del artículo 349 de la ley 19.670, relativo a la implementación del subsidio para el apoyo de las tecnologías más eficientes y sostenibles en el transporte público colectivo de pasajeros. <https://www.gub.uy/presidencia/institucional/normativa/decreto-165019-reglamentacion-del-articulo-349-ley-19670-relativo>
- WERNECK, Alexandre (2020). “Obstáculos na “pista livre”: algumas considerações sobre a pragmática dos dispositivos da “lei do trânsito” no Rio de Janeiro”. En *Revista Antropolítica*, núm. 50.