

Lejos de ser un espacio en donde el poder se cristaliza institucionalmente y los conflictos se regulan mediante la ley, una *combi* resulta ser uno de aquellos lugares en que las estrategias son los tejidos más finos de lo que Foucault llama “redes de poder”. Lo que intento ahora es exponer un conjunto de situaciones en las que los actores abordan los conflictos como una forma más de relación social,¹ así como las estrategias consiguientes. Esto determina la presencia de

ciertos acuerdos, tácitos o explícitos que, como veremos, poseen cierta flexibilidad en función de sus potenciales resquebrajamientos, y que constituyen la naturaleza cercana del poder o los poderes. La gran mayoría de conflictos en una *combi* gira en torno a dos niveles básicos: el que se refiere a las competencias entre *combis*, en el que intervienen diversos actores —conductores, cobradores, dateros, policías—, y el que trata del espacio al

interior del vehículo, es decir, de las relaciones entre el chofer, el cobrador y los pasajeros.

Primer nivel. Las *combis* se caracterizan por tener varias líneas y unidades, muchas de ellas ilegales. Debido posiblemente a la amplia demanda que de ellas se tiene, y a su reducida capacidad de pasajeros, para una misma ruta existen varias unidades circulando a la vez. Este hecho hace necesaria la creación de un mecanismo que permita tanto la circulación simultánea de *combis*, como un margen conveniente de pasajeros, de manera que se garantice el equilibrio en el ciclo. Este mecanismo, que no es más que una estrategia, es una norma tácita que rige el ciclo de las *combis*. Su finalidad es obtener el mayor lucro posible, su objetivo es ganar una buena cantidad de pasajeros. La norma es, aproximadamente, como sigue: el vehículo que va por delante, tiene derecho al primer conjunto de pasajeros, es decir, a los pasajeros que llegan primero a los paraderos; el vehículo que le sigue tiene



M a r í a **EL**
Elena Gushiken
TRÁNSITO
DE LA
AUTORIDAD

**Competencias, estrategias y formas
de poder en una *combi***



Foto: Sandra Morales

derecho al segundo conjunto de pasajeros; el siguiente al tercero, y así sucesivamente. Debe recordarse que esta sucesión de vehículos es, en muchos casos, confusa, como consecuencia de las escasas distancias que separan a las combis entre sí. La norma, entonces, es una estrategia eficaz para el ordenamiento de la circulación, el beneficio económico de estos medios de transporte, y el consecuente equilibrio del ciclo.

Se trata, como vemos, de un proceso muy parecido a un gran juego, que consiste en ganar la mayor cantidad de pasajeros. Si tenemos en cuenta la oferta excesiva de combis, se hace evidente la falta de pasajeros para la tercera y hasta cuarta unidad, hecho que genera competencia y, como resultado de ello, la modificación versátil de las velocidades, con el objetivo de ser el primer vehículo en la sucesión.

El movimiento de las combis, generado a partir de estas velocidades condicionadas, puede ser de dos formas: una que está de acuerdo con la norma tácita mencionada -aunque caracterizada por su lentitud extrema-, y otra que se sitúa al margen de ella. Para evitar la oferta excesiva de unidades, y así permitirse encontrar y recoger pasajeros en minutos posteriores, se viaja a velocidades exageradamente lentas —al menos desde la perspectiva del pasajero— y con movimiento rectilíneo (llamémosle *ganar por pesca*), mientras que, por otro lado, se procede a viajes de velocidades cercanas a los 90 km/h, con movimiento

zigzagueante, para “ganar” pasajeros en la competencia con las combis que se adelantan, arrebatándoselos y faltando, aparentemente, a la norma mencionada (llamémosle *ganar por noqueo*).

Estas reacciones que incumplen la norma son perfectamente aceptadas, permitidas, dirigidas e, incluso, pueden ser una fuente de diversión para los trabajadores de las combis y la red de *dateros* en las calles.² ¿Por qué sucede esto? ¿La disciplina aplicada no es tan eficiente y sutil como se cree? En un nivel superficial, el *ganar por noqueo*, es decir, sin esperar el momento indicado, parece ser un arrebato, hecho que parece confirmarse al observar la indignación de los actores *noqueados* y la picardía burlesca de los demás. No obstante, en este caso no existe ninguna forma de reprimenda. En vez de ello, donde termina el cumplimiento de la norma empieza todo un conjunto de nuevas estrategias que, asimismo, buscan ganar pasajeros, pero esta vez con mayor eficacia. La norma tácita se flexibiliza ante situaciones especiales, tales como la falta de pasajeros a ciertas horas. Así, entra en escena un sistema regulador de la competencia, en este punto más complejo, constituido por dos actores reguladores. La policía de tránsito y los *dateros*.

La policía se encarga de regular las velocidades de las combis, de modo que muchas veces el *ganar por noqueo* puede lograrse, pero con cierto retraso, debido a la frustración de la estrategia durante buena parte del trayecto. Por otro lado, gracias a la red de *dateros*, los conductores tienen una idea de su posición respecto de las otras combis, hecho que regula tanto el *ganar por noqueo* como *por pesca*; y, además, cumple una función que podría ayudar a las desviaciones de la norma, necesarias frente a la competencia, pero que en realidad es el mecanismo desde el que es posible pensar en nuevas estrategias, más efectivas que la anterior, en tanto se enfrenta a una situación particular. Ambas funciones contribuyen a sofisticar las *tecnologías* de la competencia.

Respecto del *segundo nivel*, es *vox populi* que las combis no cumplen con las condiciones mínimas



Foto: Sandra Morales

de seguridad. Es conocido, además, el hecho de que la tarifa legal del pasaje consta solamente en los anuncios publicados dentro del vehículo y casi nunca en la práctica. A pesar de los conflictos generados, ni la peligrosidad de la forma de viajar, ni el alza de la tarifa del pasaje y su desacato significan una ruptura de las relaciones sociales, y mucho menos un obstáculo, si como efectivamente sucede, se desarrolla la estrategia.

Las imágenes adquieren suma importancia en este nivel, pues determinan en muchos casos el comportamiento de los actores frente a determinados conflictos e, incluso, los genera. La imagen de una persona no necesariamente corresponde a la realidad; sin embargo, en un espacio de relaciones continuas y rápidas, la imagen y el símbolo son una base segura desde las cuales los actores pueden empezar a interactuar. Por ello, tratan de formar una identidad que los haga lucir de alguna manera específica. En ese sentido, ante la negativa frecuente de los

bajarán el tono de su voz. Un cobrador que proyecta flexibilidad es tratado con más respeto, agresivamente, o con simpatía.³ El conflicto es, en estos casos, un *juego* de actitudes circunstanciales de defensa y ataque: si el cobrador le suscita al pasajero una imagen dócil, ¿es conveniente atacar? ¿es mejor aguardar pasivamente? ¿es mejor olvidar? Si el pasajero le suscita al cobrador agresividad, ¿vale la pena exigir la cantidad legal del pasaje, o es mejor callar? Si bien es cierto que la imagen de los actores se modifica según la circunstancia, esta imagen es construida también socialmente.

Esta construcción se manifiesta en las diferentes actitudes predeterminadas que pueden adoptar diversos sectores de los pasajeros. Así, en muchos casos estos asumen una postura defensiva y creen saber cómo son sus *oponentes* antes de cualquier conflicto, mientras que otros o se divierten en las carreras o humillan a los trabajadores de las combis con discursos clasistas o racistas. Además, algunos



Foto: M. A. S. P. F.

pasajeros a pagar el costo del pasaje establecido legalmente, el cobrador o cobradora puede adoptar diversas actitudes, lo cual parece tener estrecha relación con la imagen que proyecte o le suscite el pasajero, tanto de su condición social -nivel socioeconómico, lugar de residencia, género, ocupación- como de su imagen personal -temperamento, por ejemplo-. Si el pasajero es un hombre mayor, el lenguaje del cobrador es más pasivo que si se trata de uno joven, caso en el que se habla con más rudeza y directamente. Si el pasajero es del sexo femenino, su actitud puede fluctuar entre respetuosa y abusiva, pero el machismo es regular. La misma función cumple la imagen para el pasajero. Cuando el cobrador ha estado teniendo actitudes agresivas durante el viaje, o si presenta símbolos de peligro -tatuajes, cicatrices, cortes- los pasajeros

cobradores y choferes han construido una imagen cuantitativa o material de los pasajeros, hecho que viene a justificar las estrategias utilizadas en los casos extremos, por ejemplo, aquella que consiste en expulsar a los pasajeros cuando su número es, en mucho, excedido por otras combis. La construcción de un oponente "peligroso" o, al contrario, "nulo cualitativamente", es una estrategia tan conveniente que, además de legitimar acciones violentas, conviene mucho a los actores para darle sentido a esa oposición.

Como dijimos antes, debido a lo simbólico de la imagen en estos espacios, los actores procuran construir una propia y en función de las necesidades que surjan. Así, en las combis vemos *stickers*, imágenes y frases que muestran cierta agresividad de manera que podríamos llegar a pensar que la estrategia que utilizan es aquella que, o bien provoca

pasividad en el pasajero, o bien convence agresivamente o, incluso, dota simbólicamente de cierta identidad que les permita actuar estratégicamente sin herir su autopercepción. Por su parte, los pasajeros también construyen imágenes de sí mismos, que pueden variar según la edad, el sexo, y otras variables, ya sean personales o sociales. Las mujeres adultas se transforman en madres dominantes, las jóvenes en seductoras “amigas” o distinguidas señoritas, los hombres mayores en *compadres*, los jóvenes en *causas* amigables o agresivos, y muchos otros casos más.

Cuando se llega a una solución, los reclamos por parte de ambos oponentes continúan, y pueden ser reproducidos por los demás pasajeros durante el viaje. Cuando la posición de ambas partes es intransigente, se deja ver la emergencia de dos especies de “equipos”; interviene el resto de pasajeros como una solidaridad, o interviene el chofer y ayuda así al cobrador. Esta solidaridad responde, en algunos casos, al interés en no pagar el pasaje establecido por ley y, en otros, es independiente de algún interés económico, se trata simplemente de defender el grupo. Cuando esta cohesión es muy fuerte, el oponente debe ceder. Si cede el equipo de la combi, el desplazamiento de esta -peligrosa y agresivamente veloz- es una buena manera de amenazar a potenciales nuevos reclamos. Es muy probable que el viaje continúe normalmente si cede el equipo de los pasajeros. Otra salida ante el conflicto es la ruptura. En estos casos el conflicto se hace más álgido, pues hay mucha probabilidad de que el oponente no quiera aceptarla. Nunca el rompimiento de estos lazos es considerado un triunfo para los trabajadores de la combi, en el caso del conflicto por el pasaje, como se comprueba en sus actitudes disconformes; en cambio, es una forma de



Alexei Sundukov. Endless train.

ganar para el pasajero. Vemos que inicialmente, el problema es el dinero, pero conforme se desarrolla el conflicto el pasaje pierde su valor y lo que impera es este antagonismo, la lucha misma.

Los poderes circulan en este espacio en ambas direcciones, se encuentran allí donde están los conflictos, se reproducen en cada estrategia y responden a las necesidades emergentes. Sucede que, como en otras situaciones, la norma establecida políticamente no se utiliza o no funciona en todos los niveles. La “informalidad” que caracteriza el trajinar de esta ciudad tiene su propia racionalidad y resultados. Dentro de una combi no hay noción de autoridad (en su sentido formal) o hay muchas: el poder no es uno sino varios poderes, en tanto hay enfrentamientos y salidas, es decir, estrategias, que pueden ser violentas y que se asemejan mucho a las de un juego, pero que manejan imágenes tal vez más utilizadas en las guerras. El equilibrio del ciclo no se manifiesta en unión e igualdad, sino en esa armonía que solo la oposición nos otorga 

NOTAS

¹ “Si toda acción recíproca entre hombres es una socialización, la lucha, que constituye una de las más vivas acciones recíprocas, y que es lógicamente imposible de limitar a un individuo, ha de constituir necesariamente una forma de conflicto”. (Simmel 1977, 265)

² Se llama así a las personas encargadas de registrar la hora exacta en que una combi circula respecto de un punto y los minutos de diferencia entre estos vehículos. Pueden trabajar independientemente o para una empresa de transporte.

³ Intentamos dar cuenta de algunas de las actitudes de los actores frente a los símbolos, dentro del contexto de la competencia. Sin embargo, hay una gran variedad de actitudes que no hemos considerado debido al espacio.

BIBLIOGRAFÍA

- ANSIÓN, Juan, Alejandro DIEZ y Luis MUJICA. “Autoridades en espacios locales. Una mirada desde la antropología”. Lima, PUCP. 2001.
- DIXIT, Avinash y Barry NALEBUFF. “Pensar estratégicamente. Un arma decisiva en los negocios, la política y la vida diaria”. Barcelona, Antoni Bosch Editor. 1992.
- FOUCAULT, Michel. “Defender la Sociedad”. Buenos Aires, FCE. 2000.
- SCHMITT, Carl. “El concepto de lo político”. México, Folios Ediciones. 1985.
- SIMMEL, Georg. “Sociología: Estudio sobre las formas de socialización”. Madrid, Alianza Editorial. 1977.
- SCHELLING, Thomas. “La estrategia del conflicto”. Madrid, Tecnos. 1964.