

REVOLUCIÓN EN UN CAMPO: EL CASO DE LA REFORMA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN SANTIAGO

ANTOINE MAILLET*

RESUMEN

La idea de este trabajo nace de una interrogación a nivel teórico sobre algunos aspectos de las teorías de campo y *habitus* desarrolladas por el sociólogo francés Pierre Bourdieu (1930-2002). El manejo de estos estimulantes conceptos levanta ciertas preguntas a las cuales se buscará responder a través de un análisis de caso: la reforma del transporte público en Santiago a principios de los años 2000. Este estudio conlleva una reflexión sobre el campo político según Bourdieu y trata de precisar los lineamientos de su teoría en este ámbito, hacia la descomposición de este campo en varios subcampos que se interpenetran.

En la teoría de alcance medio, para describir la sociedad que Bourdieu propone, los campos son esenciales. El autor define un *campo*, en analogía con la física, como “una red o configuración de relaciones objetivas entre posiciones. Estas posiciones se definen objetivamente en su existencia y en las determinaciones que imponen a sus ocupantes, ya sean agentes o instituciones, por su situación actual y potencial en la estructura de la distribución de las diferentes especies de poder (o de capital)”¹. Este concepto, permite describir la sociedad como un conjunto dinámico de espacios (campos) relativamente autónomos, aunque existen relaciones entre ellos. Un punto fundamental que exploramos aquí es la interacción entre los campos, es decir, cómo desde un campo se puede influir en otro, con un interés especial por el papel que juega el campo político.

El otro concepto clave es el *habitus*, “un sistema socialmente constituido de disposiciones estructuradas y estructurantes, adquirido mediante la práctica, y siempre orientado hacia funciones prácticas”². La doble dimensión del *habitus*, estructurado y estructurante, nos llama particularmente la atención y trataremos de profundizar esta distinción. La capacidad estructurante del *habitus* entra en resonancia con una preocupación previa por las representaciones en el análisis de las políticas públicas, en la línea de la perspectiva cognitivista sobre el análisis de estas³.

La reforma del transporte público en Santiago de Chile impulsada a principio de los años 2000 nos parece constituir un caso adecuado para probar la eficiencia de estos conceptos y pensar sus formas de relacionarse. Utilizaremos estas herramientas para describir los cambios que afectan el campo del transporte público, sin torcer la realidad para adecuarla a la teoría, sino más bien buscando precisarla en algunos puntos. En una primera parte, construiremos el objeto de estudio, presentando la situación en el

* Master en Ciencia Política del Instituto de Estudios Políticos de Paris, investigador Instituto Iguualdad.

¹ Bourdieu, Pierre, Wacquant, Loïc. *Respuestas, por una antropología reflexiva*. México, DF: Grijalbo, 1995, p. 64.

² Id. ant. p. 83.

³ Ver, entre otros, número especial *Revue Française de Science Politique*, 50, 2, 2000.

campo estudiado y los campos relacionados antes de la reforma. Luego, reconstituiremos el curso de acción que llevó a una verdadera revolución, en el sentido que Bourdieu rescata de Thomas Kuhn, en el campo del transporte público en Santiago. Nuestra hipótesis es que la voluntad de intervención del Estado en este campo tiene por consecuencia su reconfiguración en un campo totalmente distinto. Consideramos que esta interpretación puede permitir entender mejor el curso y la naturaleza de la reforma.

Antes de la reforma impulsada por el Presidente Lagos, el transporte público en Santiago estaba a manos de agentes privados, muy atomizados. La escasa intervención de los poderes públicos lo constituía como un campo con alto grado de autonomía, es decir, *de facto* independiente, lo que no deja de extrañar si se establecen comparaciones internacionales, que el mismo Bourdieu alienta⁴. En efecto, en otros contextos es, por lo general, un campo sometido a un fuerte poder de regulación del Estado, directamente o a través de autoridades administrativas que forman parte de su aparato. En el caso de Santiago, existe en el período anterior a la reforma una independencia de hecho, que se evidencia en el desarrollo de un *habitus* liberado de obligaciones establecidas normalmente por todos los agentes. Un caso emblemático es la libertad tomada en relación a las reglas vigentes sobre el uso de la vía pública. La competencia entre choferes da lugar a verdaderas carreras en las calles de la ciudad, que tienen por consecuencia un alto peligro para los usuarios.

Otro elemento muy importante para definir un campo es encontrar su lógica, la regla tácita sobre la cual todos los agentes están de acuerdo, sin que sea necesario explicitarla. En este caso, parece que existe un acuerdo sobre la meta común: maximizar las ganancias de los agentes. El carácter bastante informal del sector, la visión restrictiva del pasajero como una fuente de ingreso, en fin, su modo de organización apuntan a favorecer la recaudación de la mayor cantidad de dinero posible, distribuida según una forma que satisface la mayor parte de los agentes del campo.

Así, los choferes alcanzan remuneraciones reales mucho más elevadas que lo que hubieran ganado en otra actividad, de acuerdo a su baja calificación. Asimismo, los dueños de máquinas no asumen más que una mantención básica de los vehículos, con el objetivo que puedan seguir circulando, sin preocuparse de materias ajenas a sus representaciones, como la comodidad del usuario o las externalidades, el impacto medioambiental o la calidad de vida en la ciudad, por ejemplo. Como consecuencia de lo anterior, podemos afirmar que, a diferencia de lo que acontece en otros contextos, el campo del transporte público es más bien un subcampo del campo económico que del campo del Estado.

La lógica del campo define “lo que está en juego” en este espacio delimitado del mundo social. Es fundamental detectarla para poder establecer los límites de un campo, en la medida que, según Bourdieu, los integrantes de un campo son todos los objetos que están modificados cuando están expuestos a su lógica. Tomando en cuenta la ausencia de regulación del campo de transporte por parte de instituciones pertenecientes a otros campos (el campo del Estado en este caso), los límites del campo pre-reforma son entonces claros: los agentes que participan en este campo son directamente conectados con la actividad transportista. Deciden ellos mismos los recorridos y poco se preocupan de normas de calidad o de seguridad.

En esta descripción, ya hemos tocado elementos que entran en el *habitus* de este campo. Es importante distinguir entre las estrategias asociadas a una posición dentro de un campo y un *habitus*, tal como es definido en la introducción. En un campo pueden cohabitar distintos *habitus*. Sin embargo, el fuerte

⁴ Bourdieu, Pierre. *El campo político*. La Paz: Plural, 2001, p.10.

grado de autonomía en el campo objeto de estudio y sus estructuras específicas llevan a la creación de un *habitus* que se deposita en todos los agentes como sedimentación de prácticas cotidianas. Las estructuras que mencionamos son, por ejemplo, la organización colectiva bajo la forma de gremio del sector, que implica una fuerte coerción sobre los agentes que entran o, más bien, que quieren entrar. La participación en el campo necesita someterse a las reglas establecidas por los agentes dominantes que manejan el gremio y disponen, por lo tanto, de la capacidad de levantar barreras que permiten seleccionar a los entrantes que no tienen otra opción que aceptar los condicionantes del juego o salirse.

La duración de este sistema, que se impone en los años 1980, mediante la liberalización brutal de la economía bajo la dictadura, es otro punto a relevar. Con más de 20 años de vigencia, ha podido penetrar íntimamente en los cuerpos y, sobre todo, las estructuras mentales de los agentes del sector. Esto se refleja fuertemente en las representaciones (dimensión estructurante del *habitus*) que tienen sobre el mundo y, particularmente, su propio sector. La autonomía del sector pasa a ser totalmente naturalizada para ellos y la población en general. La forma de manejar las micros constituye una práctica interiorizada, no cuestionable, como la voluntad de aumentar la recaudación, que predomina sobre cualquier otra consideración, especialmente relativa al usuario. Nos permitiremos una anécdota personal para ilustrar esta situación.

En las primeras semanas después de la llegada del autor a Chile, este agente, marcado por un *habitus* distinto donde el transporte era aprehendido como un servicio público, tenía la costumbre de preguntar a los choferes si este bus lo podía llevar al destino deseado. Dos veces, la respuesta positiva del chofer se reveló un engaño, que sólo se pudo aclarar gracias a los demás pasajeros. Rápidamente entendimos que los choferes, por costumbre según el sentido común, por la interiorización de *habitus* si lo elevamos a una discusión teórica, nunca se iban a negar a cobrarle a un pasajero suplementario. En consecuencia, el extranjero tenía que hacer los ajustes necesarios para adaptarse. En este caso, consistía en dirigir las preguntas a los demás usuarios, en general muy dispuestos a ayudar al gringo perdido.

Volviendo al tema, estamos entonces, al principio de los años 2000, en presencia de un campo marcado por estructuras muy rígidas y con agentes ocupando posiciones dominantes inexpugnables a través de los gremios. Los agentes son portadores de un *habitus* depositado a lo largo de los años en ellos, que impregnó sus representaciones. En estas, el campo aparece como independiente y es naturalizado como un espacio dirigido por la lógica de la maximización de la ganancia, era incuestionable. A continuación, estudiamos la situación en el campo político en esta misma época. Sin embargo, es necesario aclarar antes algunos puntos sobre este concepto.

El campo político es un campo al cual Bourdieu dedicó especial atención a lo largo de su carrera. Como cualquier campo, tiene su propia lógica que todos los actores comparten y que él resume en *lo que está en juego* (enjeu) en este campo: “el monopolio de la elaboración y de la difusión del principio legítimo de división del mundo social y, por esta vía, de la movilización de los grupos; y, por otra parte, el monopolio de la utilización de los instrumentos de poder objetivados”⁵. En esta definición, se concentran muchos aspectos centrales en la obra de Pierre Bourdieu, como la atención a las representaciones y a lo simbólico, que trasparece en la noción de “principio”; el énfasis en deconstruir la naturalización del mundo social, marcado por el término de “legitimidad” y; el interés por el estudio de los mecanismos

⁵ Gutiérrez, Alicia. (2000). Poder y representaciones: elementos para la construcción del campo político en la teoría de Bourdieu. *Revista Complutense de Educación*, 16, 2.

de poder, a través de un estudio del campo de poder y de las relaciones entre dominado y dominante que él considera ser una constante en todos los campos.

Con una definición que hace del campo político el lugar donde se elaboran las representaciones de la sociedad sobre ella misma, Bourdieu tiene una concepción muy amplia de la política. El “juego político” en sí, el que acapara la atención de los medios de comunicación, se encapsula, a nuestro entender, en la segunda parte de la definición, es decir, en la lucha por el control de los “instrumentos de poder objetivados”. Sin embargo, estos “instrumentos” podrían todavía entenderse de distintas maneras. En una perspectiva extensa, podría incluir el control de los medios de comunicación y más en general de todos los espacios donde se elaboran representaciones. Esta acepción equivaldría a sacarle el contenido operacional a la definición, en la medida que sería una forma de repetir la primera parte, que concierne ya la lucha por la imposición de representaciones. Entonces, consideramos que los “instrumentos” aquí evocados corresponden a las estructuras del Estado, lo que lleva a la necesidad de aclarar otra contradicción potencial.

Bourdieu, define el Estado como un “conjunto de campos burocráticos o administrativos, donde los agentes y grupos de agentes gubernamentales o no gubernamentales luchan en persona o por procuración por esta forma particular de poder que es el poder de regir una esfera particular de prácticas, mediante leyes, reglamentos, medidas administrativas, en fin, todo aquello que corresponda a una política” (policy)⁶. Bourdieu nota de forma muy acertada que una política pública (policy) es el resultado de una competencia entre agentes gubernamentales y otros, una concepción clave para el estudio del caso que nos proponemos. Sin embargo, lo que no queda muy claro es la relación que entretiene este campo con el campo político, en la medida en que la competencia tiene por objetivo el monopolio de los instrumentos del Estado. Esta contradicción aparente se resuelve con una concepción dinámica de la lucha, en el sentido que el monopolio es un objetivo nunca cumplido, ni siquiera en el peor de los totalitarismos. Los ganadores del campo político llegan a ocupar posiciones privilegiadas en el campo del Estado, pero esta dominación no implica una neutralización del juego: quedan sometidos a las reglas del Estado, donde otros actores intervienen.

Para dejar bien claro nuestro punto de vista, nos parece que la perspectiva muy amplia que propone Bourdieu sobre el campo político no debe ser encapsulada en la definición que citamos, sino que debe estar considerada en forma dinámica, en la división del campo político, terreno de la lucha global por las representaciones, en subcampos: el campo del juego político, donde tiene lugar, efectivamente, la competencia formal entre los actores para ocupar las posiciones de mando en el Estado y; el campo del Estado, los dos teniendo una fuerte relación e incluso interpenetración. Nos parece adecuado seguir a Bourdieu para pensar el campo político más allá de la competencia para el poder estatal. El campo político es entonces a nuestro entender el espacio de la elaboración y de la difusión de representaciones, un proceso complejo que se desarrolló en los subcampos que lo componen o en otros campos que se interpenetran en parte con él. El campo del saber, que definiremos a continuación, es uno de ellos.

En el caso de Chile, al principio de la década, el campo político está dominado por la Concertación, una coalición de centro-izquierda que se formó en la búsqueda de una salida democrática a la dictadura. La posición preeminente en el campo la ocupa el Presidente Ricardo Lagos. Es una doble preeminencia, en la medida que goza de un alto respaldo de los partidos de su coalición y de los extensos poderes otorgados a la presidencia en la Constitución chilena. Analíticamente, es doble en el senti-

⁶ Bourdieu, Pierre y Wacquant, Loic. *Respuestas...*, p. 74.



do que se expresa a la vez en el campo del juego político y en el campo del Estado. Sin embargo, sus estrategias se ven también afectadas por representaciones que se difunden en el campo político, más allá de su influencia.

Es relevante detenerse en la figura del Presidente para el análisis del caso que nos proponemos aquí. Sin presentar su biografía, vale la pena notar su papel en el gobierno precedente como ministro de Obras Públicas. Durante su permanencia en este cargo, ha transformado el MOP en una plataforma para sus ambiciones presidenciales, apareciendo en múltiples inauguraciones, que han sido identificadas como ocasiones privilegiadas para aparecer como un personaje político dedicado a la realización de un programa⁷. Esto evidencia un punto conceptual importante, la diferencia entre la percepción de un campo desde el sentido común y su entendimiento desde la perspectiva científica. Los electores tienden a valorar más las realizaciones que los cambios en las representaciones, que pueden pasar desapercibidos (en la medida que son naturalizados en forma casi inmediata).

El punto es que sus responsabilidades en el MOP han desarrollado en el presidente Lagos una disposición favorable a la realización de obras públicas importantes. Para formularlo en términos bourdieusianos, tiene un *habitus* marcado por el afán de realizar grandes obras, que va a influir en las estrategias que desarrolla desde su posición de Jefe de Estado. Además, esta disposición se encarna también dentro de un proyecto mayor que tiene que ver con las representaciones, y potencialmente con un *habitus*, de toda la clase política y, posiblemente, más allá: el Proyecto Bicentenario. Con el lanzamiento de un programa de acciones para celebrar el bicentenario de la independencia de Chile, se cristalizan las representaciones acerca de la necesidad del desarrollo y de la modernización del país. Estos dos procesos forman parte del *habitus* de la clase política, en la medida que responden a la doble dimensión estructurada y estructurante: orientan a la vez buena parte de la acción y del discurso público y, también, la comprensión del mundo. De hecho, son considerados necesarios y nadie se puede oponer a ellos. Es importante tener presente estos elementos antes de entrar a la discusión de la reforma en sí.

Un último elemento a subrayar tiene que ver con el campo del Estado y su relación con el campo del transporte público. Como lo decíamos anteriormente, un rasgo común de este campo en muchas formaciones políticas (países) es de estar fuertemente regulado. En Chile, debido a las condiciones de la transición y a una cierta debilidad del campo político por razones que no son objetos de este estudio, el Estado no ejerce esta función. La institución “Ministerio de Transportes” ocupa una posición muy marginal que casi equivale a la ausencia, en este campo. Queda, sin embargo, una presencia latente, potencial, por su nombre mismo, que debería hacer recaer el transporte público de la capital dentro de sus atribuciones. La reforma que analizaremos más adelante consiste de alguna manera en la activación de este rol potencial.

Tomamos la decisión de dar el nombre de “campo del saber” al último campo que interviene en la reforma, una formulación que no se encuentra, por lo que sabemos, pero sin pretender ser exhaustivo, en la obra de Bourdieu. A lo largo de su obra, el sociólogo francés se interesa en profundidad en campo científico, del cual es parte. Proponemos el concepto de “campo del saber” porque lo que observamos en este caso no nos parece adecuarse a la lógica del campo científico. Con el término saber, queremos enfatizar la pretensión de legitimidad y de verdad indiscutible que parece ser la lógica de este campo. En lo indiscutible reside la diferencia con lo científico, por lo que tiene que ver con las ciencias sociales,

⁷ Zrari, Sabah. (2005). *Les concessions routières au Chili, ruptures ou continuités institutionnelles*. Mémoire de master. Paris: Sciences-Po.



por lo menos. Aquí, se trata de un saber que podríamos definir como “técnico-académico”, una definición borrosa, de la cual asumimos el carácter confuso en la medida que refleja la confusión del campo mismo y su ubicación poco clara: es un subcampo del campo político bourdieusiano, es decir de la lucha por la imposición de las representaciones. Pero se expandió en tal medida que se interpenetra con el campo del juego político y del Estado. Por fin, no deja de ser una fracción del campo científico.

Se caracteriza por una mezcla de experticia y de investigación científica, a la cual se le resta la posibilidad de discutirlo. Estas fronteras confusas son el resultado de una estrategia que aparece en los análisis de Bourdieu: los límites del campo son el objeto de una lucha dentro del campo y puede resultar estratégico mantener la duda sobre su ubicación. Este campo del saber es el resultado del dispositivo de saber, en el sentido de Michel Foucault, que la dictadura impone, donde el criterio económico llega a ser el principal, sino el único, de la acción pública⁸. La barrera de entrada al campo consiste en la aceptación de los postulados de las teorías económicas clásicas como explicación del mundo. Este rasgo común equivale a un *habitus* de los que participan en este campo, sean académicos, expertos o funcionarios públicos (agentes), centros de estudio, consultoras, divisiones del aparato estatal o universidades (instituciones).

La enumeración de los agentes e instituciones que se distribuyen en este campo deja entrever la fuerte interpenetración que tiene con los campos políticos y sobre todo del Estado. La lógica de este campo del saber se inmiscuyó en segmentos importantes de estos campos, a favor de la historia política particular de la democracia en Chile, específicamente de las condiciones de la transición. Este nos permite resaltar la importancia de la historicidad del campo, fundamental en el análisis de Bourdieu. Esperamos que este concepto pueda tener un valor heurístico, en un intento de llevar al contexto de la sociedad chilena conceptos forjados en el contexto francés. Si bien, el campo puede ser un concepto universalmente aplicable como división del espacio social, la estructura de este espacio, es decir, la cantidad, naturaleza y fronteras de los campos no tienen que ser idénticas.

En nuestra perspectiva, este campo del saber puede ser considerado también como un fragmento del campo científico que se independiza, trazando nuevas fronteras. Lo hace mediante la aplicación de un nuevo principio de selección para los agentes que participan: la aceptación del criterio económico para explicar el mundo. El propósito de esta operación, resultado de estrategias de actores, es jugar un papel político en el sentido amplio, es decir, en términos de representaciones⁹. En la definición amplia del campo político según Bourdieu, formaría entonces parte de este como un subcampo. Nos parece importante destacarlo en su relativa autonomía, porque la posición hegemónica que asemeja tener en la estructura de los campos en Chile se refleja en las estrategias de los agentes de los campos políticos y del Estado¹⁰, como es el caso en el proceso que vamos a estudiar a continuación.

Mostramos en la primera parte que la alta autonomía del campo del transporte público no impedía considerar una presencia marginal, mejor dicho latente, del Estado, a través de una institución como el Ministerio de Transporte. La decisión tomada en el conjunto de los campos políticos, del Estado y del

⁸ Moulian, Tomás. (1997). *Chile actual: anatomía de un mito*, Santiago: LOM.

⁹ Aunque sus agentes no se niegan a entrar en la contienda para el monopolio de la utilización de los instrumentos de poder, ver la presencia de miembros de Expansiva en el actual gobierno.

¹⁰ Reiteramos que este análisis de un « campo del saber » tiene vocación heurística y asumimos que necesita ser desarrollada.



saber de intervenir en el campo del transporte va a constituir una verdadera revolución¹¹, en el sentido científico de un cambio de paradigma, en este campo.

La ambición del gobierno, al intervenir en el campo del transporte, está explicitada en un discurso oficial que no nos cabe analizar extensamente aquí¹². Esta comunicación política está anclada en los referentes de desarrollo y de modernización que consideramos ser parte de un *habitus* de la clase política chilena. En un momento, se hace insoportable el estado del transporte en la ciudad capital, pues no se corresponde con la imagen que la clase política quiere ofrecer del país hacia el exterior. La voluntad de “convertir a Santiago en una ciudad de clase mundial”¹³ es central en la ambición de remodelar el sistema de transportes. Esto pasa por cambiar las bases de su organización y generar instituciones hasta ahora inexistentes.

Estas bases del Transantiago aparecen también en documentos que no forman parte de la comunicación política, orientada hacia los ciudadanos comunes, sino más bien del campo del saber que tratamos de delimitar. Nos parece que dos textos, *Micros en Santiago, hacia la licitación del 2003*¹⁴ y *Micros en Santiago: de enemigo público a servicio público*¹⁵, son emblemáticos de un cierto tipo de producción intelectual al margen entre lo político y lo académico. Los autores de estos estudios se caracterizan por una multiposicionalidad que es parte de una estrategia basada en la confusión de los capitales, que viene a reforzar el dominio del capital del “campo del saber”, basado en los conocimientos económicos, dentro del campo político y los subcampos que lo componen.

Guillermo Díaz, Subsecretario de Transporte, es uno de los autores de estos dos textos que cuentan con las formas de un documento académico sobre una política que él mismo está implementado desde su posición en el gobierno. Por lo tanto, es evidencia de una estrategia de confusión de los límites. Andrés Velasco, otro autor del texto, ocupa una posición institucional en el campo científico en este entonces. Sin embargo, su designación como ministro de Hacienda algunos meses después demuestra que está también desempeñando estrategias de multiposicionalidad: estos agentes participan de la creación de un campo del saber transversal, que no aparece en la teoría de Bourdieu, salvo bajo la forma de la crítica a los “expertos”¹⁶.

La autoría de estos textos no es lo único destacable en ellos. Son muy relevantes para este estudio en la medida que sintetizan las bases del plan de reforma, especialmente a través de la preconización de la “empresarialización” del sector. Este término, sintetiza los objetivos que se asignan a los que van a implementar el Transantiago: reorganización de las empresas de locomoción colectiva en un número reducido de unidades de mayor tamaño, renovación del parque de máquinas, recorridos definidos de forma centralizada, profesionalización y especialización de los chóferes, fin de las prácticas de manejo al margen de la ley, entre otros.

¹¹ Vale la pena destacar, otra vez, la diferencia entre sentido común y enunciado científico: el gobierno se propone una “reforma” que nosotros interpretamos, conceptualmente, como una revolución.

¹² Discurso analizado en un trabajo paralelo del autor, “La gestación del Transantiago en el discurso público: hacia un análisis de políticas públicas desde la perspectiva cognitivista”, comunicación en un seminario a desarrollarse en septiembre

¹³ Etcheberry, Javier. Ministro de Transportes, citado en: Transantiago se adjudicó creación de imagen corporativa del plan de transporte urbano de Santiago. (2003, Marzo 07). *La Nación*.

¹⁴ Díaz, Guillermo, Gómez-Lobo, Andrés y Andrés Velasco. (2002). “Micros en Santiago, hacia la licitación del 2003”. Seminario “El Chile que viene I”. Santiago: Expansiva, CEP.

¹⁵ Díaz, Guillermo, Gómez-Lobo, Andrés, Andrés Velasco. (2004). “Micros en Santiago: de enemigo público a servicio público”. Documento de Trabajo n°357, Santiago: CEP.

¹⁶ Bourdieu, Pierre. *El Campo político...*

La suma de estas modificaciones constituye la reforma. Lo que se postula con ella, analizándola desde la perspectiva de las herramientas conceptuales de Bourdieu, es un cambio en el *habitus* de los agentes del campo del transporte público. Esto toma la forma de nuevas reglas, nuevas estructuras, pero apunta sobre todo a revertir los códigos internalizados por los agentes, sea a nivel de los chóferes sobre su misma forma de manejar o de tratar con los usuarios o a nivel de los dirigentes, quienes están incentivados a transformarse en ejecutivos “respetables” de empresas “normales”. En otros términos, es un cambio de paradigma total en el campo, al igual que los analizados por Thomas Kuhn en el campo científico, de los cuales Bourdieu se inspira¹⁷. Según Kuhn, un nuevo paradigma emerge en un campo científico cuando se han agotado sus capacidades de dar cuenta de un fenómeno. Aquí, esta incapacidad se decide al interior del campo político, bajo la impulsión del propio Presidente Lagos, pero los efectos se hacen sentir en el campo del transporte público.

No obstante, esta meta no se impone fácilmente. Como lo describe Bourdieu, cualquier campo es el lugar de una lucha entre los dominantes y los dominados. En el campo del transporte público, hasta este momento, el Estado tenía, paradójicamente, una posición de dominado. Sin embargo, la decisión de intervenir, con el respaldo del campo del juego político y del campo del saber, hace que el cambio es difícilmente resistible por los agentes que tradicionalmente ocupan las posiciones en este campo. Dos conflictos van a ser fundacionales del nuevo campo del transporte público: la lucha por defender las fronteras del campo, por parte de los agentes tradicionales; el conflicto dentro del campo político, implicando elementos del campo del saber, para establecer las bases del cambio.

Aunque no lo expresarían de esta forma, los agentes que ocupan posiciones en el campo del transporte público se dan cuenta que la intervención del Estado significa el final de una época, una revolución dentro del campo. Su lucha por mantener el statu quo se aparenta a una defensa de los límites del campo tales como ellos lo conocen: rechazan la intervención porque no tienen otro horizonte. Han incorporado tan profundamente un *habitus*, dentro del cual figura una representación del campo como autónomo, que no pueden aprehender correctamente el cambio en la configuración del campo político.

El cambio en las representaciones sobre el transporte enfatiza la necesidad de reforma, lo que tiene por consecuencia una gran determinación de parte de los agentes del juego político para modificar radicalmente el sistema de transportes. Los agentes tradicionales consideran todavía que la amenaza de la paralización, que ha sido un arma muy eficiente en el pasado, puede funcionar de nuevo. La violencia con la cual responden a la iniciativa gubernamental es prueba de la fuerza del *habitus*: un agente, menos aún un conjunto de agentes que conformaban un campo caracterizado por el mismo *habitus*, no puede actuar en contra de sus disposiciones. Cuando paralizan la ciudad, el 12 de agosto de 2002, están dejando en evidencia el desfase en el cual se encuentran.

Su radicalización parece una “estrategia” volcada al fracaso, casi una locura. Pero la teoría del *habitus* nos provee una explicación para este tipo de fenómenos: “en las situaciones históricas de tipo revolucionario, ...el cambio de las estructuras objetivas es tan rápido que los agentes quedan rebasados y, en otros términos, actúan a destiempo o fuera de razón”¹⁸. Si asumimos que la situación, en el campo del transporte público, equivale a una revolución, el comportamiento de los agentes se vuelve más entendible. La evolución que no han percibido es que perdieron todo respaldo dentro del campo político. Al contrario de situaciones anteriores, su comportamiento está unánimemente denunciado y el

¹⁷ Kuhn, Thomas. (1971). *La estructura de las revoluciones científicas*, Mexico DF: Fondo de Cultura Económica.

¹⁸ Bourdieu, Pierre y Wacquant, Loic, *Respuestas...*, p. 90.



Estado puede reaccionar por la judicialización del conflicto, con el encarcelamiento de los líderes de la movilización.

Después de este episodio, algunos agentes intentan mantener un frente combativo, pero el fracaso del movimiento anterior ha marcado a los agentes, especialmente algunas figuras de los gremios de transporte. A pesar de que no se pueda abandonar un *habitus* por simple voluntad, se esfuerzan por asimilar un *habitus* nuevo. Este proceso podría ser el objeto de un estudio en sí, especialmente a nivel de los chóferes, pero no está al alcance de este trabajo. Los agentes que antes dominaban las organizaciones gremiales también tienen que “convertirse”, para seguir la analogía religiosa que Bourdieu usa para calificar el proceso de entrada de un agente a un campo. La paradoja es que estos agentes lo tienen que hacer para permanecer en posiciones relativamente protegidas en el campo donde pertenecen. Esta constatación permite medir la amplitud y la profundidad del cambio en el campo del transporte público.

Por otra parte, el fracaso de los agentes del campo tradicional en su oposición a la reforma sentenció la reestructuración del campo y la integración de nuevos agentes y sobre todo de instituciones, en un campo que carecía de institucionalidad formal: la coordinación de Transantiago y las empresas que entran a competir por las licitaciones de sectores de la ciudad ocupan posiciones que no existían en la anterior configuración. Sin embargo, en esta época las líneas directrices de la reforma que se ambiciona no están totalmente definidas.

La segunda lucha se ubica dentro del campo político en el sentido amplio que le asigna Bourdieu. Se trata del conflicto por imponer las líneas directrices descritas anteriormente como bases de la reforma. Este conflicto moviliza las fuerzas del campo político, como las de los subcampos con los cuales se conecta e interpenetra: campo del juego político, campo del Estado, campo del saber. En su definición del campo político, Bourdieu considera la posibilidad de que algunos ocupen las “verdades” de la ciencia económica para dar “las apariencias de un sello de verdad, de una garantía científica”¹⁹ a ciertas decisiones políticas. A esta pretensión, que considera riesgosa, le opone la necesaria respuesta desde la ciencia. Sin embargo, nos parece que en el caso de Chile, que ha sido el escenario del mayor y más brutal experimento neoliberal del mundo, la estrategia va más allá de un simple apoyo en verdades de otros campos. Se trata de una estrategia para avasallar el campo político al campo del saber, que no podemos denominar de otra manera, porque ya deja de ser relevante llamarlo campo científico cuando su voluntad hegemónica es tan patente.

El caso del Transantiago es una ilustración paradigmática de esta dinámica. De una reforma impulsada desde el campo del juego político podemos presumir sin caer en la ingenuidad que tendrá por objetivo la mejora de las condiciones de viaje de los usuarios quienes son, en fin, los principales interesados. Sin embargo, la reforma no cumple con este supuesto y, para evidenciarlo, recurriremos de nuevo a los textos que contienen las bases de la reforma. Estos elementos del discurso que emanan del campo del saber desconocen al usuario y plantean una preocupación principal: mantener la eficiencia económica del sistema. De esta manera, imponen la *doxa* del necesario autofinanciamiento del sistema y del carácter de negocio del transporte público. Las voces contrarias son marginadas. Por una parte, no tienen acceso al campo del saber, por una razón ontológica: rechazan el criterio económico como explicación del mundo. Por otra parte, son marginales dentro del campo político, dominadas en términos de capacidad de imponer representaciones y, por lo tanto, lejos de poder influir en el campo del juego político.

¹⁹ Bourdieu, Pierre. *El Campo político*, p. 23.

Un episodio ilustra esta situación en el nuevo campo del transporte emergente: la salida de Germán Correa de la Coordinación de Transantiago en el año 2003. Correa, sociólogo de formación, pierde la batalla política acerca de las líneas directrices de la reforma. No tenía posiciones extremas, pero su voluntad de diseñar un sistema más adecuado a las necesidades de la ciudad, con un énfasis en los estudios previos, no correspondía a los criterios de la mayoría. No pudo seguir su labor cuando perdió el respaldo del Presidente Lagos. Esto demuestra que, al igual que en el antiguo campo del transporte existía un *habitus* donde se anclaba la creencia en el carácter autónomo del sistema, dentro del campo político existe un *habitus* sedimentado en la transición que ha elevado muchos tabús en las discusiones en torno a las políticas públicas y al rol del Estado en general. El trauma que constituye la experiencia de la Unidad Popular marcó un *habitus* que se refleja en la toma de decisiones dentro del campo político y en la permeabilidad, hasta interpenetración, a las representaciones que difunde el campo del saber y a los mismos agentes que participan en él.

Para concluir sobre el campo del transporte, queda demostrado que este campo es el objeto de un cambio profundo que podemos calificar de revolución, en la medida que se transforman las estructuras de las posiciones dentro del campo, mediante la creación de nuevas posiciones, y la entrada de nuevos agentes e instituciones. En consecuencia, los límites del campo son modificados y un campo hasta este momento muy autónomo está reintegrado dentro de las áreas de competencia del campo del Estado: está sometido al control de una autoridad burocrática que anteriormente ocupaba una posición marginal. Estas estructuras y reglas nuevas establecen las condiciones para exigir de los agentes tradicionales que renuncien a actuar según su *habitus* tradicional, es decir, que asimilen uno nuevo. La relativamente fácil conversión de los agentes que ocupaban posición de dominante en la antigua configuración se explica quizás por la modificación menor del *enjeu* del campo, aún con todos los cambios ocurridos. El postulado de la eficiencia económica no es más que una reformulación del anterior deseo de maximizar la cantidad de fondos recaudados. Los cambios afectan la repartición de estas ganancias, pero no el principio mismo que orienta la acción en este campo reconfigurado por una revolución.

A modo de conclusión, queremos volver sobre los alcances de este trabajo. La reflexión presentada aquí no pretende explicar todo lo ocurrido en el complejísimo proceso que ha sido la reforma del transporte público. Se trata más bien de una interpretación que puede ser una base para la realización de una investigación más profunda, que pruebe las hipótesis avanzadas. Esto vale también por el incipiente concepto de campo del saber, que nos parece tener un real valor heurístico.

En relación a este concepto, parece relevante reafirmar, siguiendo a Bourdieu, que no existe ninguna ley transhistórica que rige el espacio social. En el estudio de los campos, esta ausencia de trascendentalidad se expresa a través de la constante renovación de las relaciones entre los subcampos que componen el campo político, donde las relaciones de fuerza son cambiantes. En el caso de Chile, como lo analizamos aquí, los campos del juego político y del Estado podrían estar en posición de dominado frente al campo del saber, como consecuencia de la legitimidad difícilmente cuestionable que conquistó el criterio económico a raíz de los cambios estructurales ocurridos durante la dictadura. El gran interés, a nuestro juicio de la teoría de Bourdieu, es que permite pensar este tipo de situaciones, lo que la hace mucho más acertada para pensar la realidad que la teoría de los sistemas de Luhmann, ya que evacua la historicidad en una búsqueda del equilibrio que no se adecua con las irregularidades del mundo social.

BIBLIOGRAFÍA

- Bourdieu, Pierre. (2001). *El campo político*, La Paz: Plural.
- Bourdieu, Pierre y Wacquant, Loic. (1995). *Respuestas, por una antropología reflexiva*. México, D.F.: Grijalbo.
- Díaz, Guillermo, Gómez-Lobo, Andrés y Andrés Velasco. (2000). "Micros en Santiago, hacia la licitación del 2003". Seminario "El Chile que viene I". Santiago: Expansiva, CEP.
- Díaz, Guillermo, Gómez-Lobo, Andrés y Andrés Velasco. (2004). "Micros en Santiago: de enemigo público a servicio público". Documento de Trabajo n° 357. Santiago: CEP.
- Gutiérrez, Alicia. (2000). Poder y representaciones: elementos para la construcción del campo político en la teoría de Bourdieu. *Revista Complutense de Educación*, 16, 2.
- Kuhn, Thomas. (1971). *La estructura de las revoluciones científicas*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Maillet, Antoine. "La gestación del Transantiago en el discurso público: hacia un análisis de políticas públicas desde la perspectiva cognitivista". Comunicación a presentar en septiembre 2007, en el coloquio "Chile, de país modelo a país modelado", GRESCH (groupe de recherches et d'études sur le Chili).
- Moulian, Tomás. (1997). *Chile actual: anatomía de un mito*. Santiago: LOM.
- Transantiago se adjudicó creación de imagen corporativa del plan de transporte urbano de Santiago. (2003, Marzo 07). *La Nación*.
- Zrari, Sabah. (2005). *Les concessions routières au Chili, ruptures ou continuité institutionnelles*. Mémoire de master. París: Sciences-Po.