

**SUBJETIVIDADES CIUDADANAS: LA PRIVATIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN  
SANTIAGO DE CHILE**

**CITIZEN SUBJECTIVITIES: THE PRIVATIZATION OF PUBLIC TRANSPORTATION IN  
"SANTIAGO DE CHILE"**

Licenciada en Psicología  
michelle.nlastra@mail.com  
Michelle Núñez Lastra  
Departamento de Psicología  
Universidad de Chile

**Resumen:**

La presente investigación se centra en el estudio de procesos de privatización del transporte público a partir de la implementación del Transantiago, particularmente en la incorporación del 'Grupo Alto' al rubro, y la racionalidad política que subyace en sus estrategias para enfrentar la evasión de pasaje.

Levantar un análisis gubernamental desde la psicología constituye un aporte que permite evidenciar cómo la disciplina facilita procesos de dominación, mediante la problematización de conceptos como moral, procesos de subjetividad y educación ciudadana. Para lograr estos fines utilizaré una perspectiva metodológica cualitativa y produciré la información a partir de fuentes secundarias que se obtendrán mediante datos oficiales extraídos de la revisión de la página del Grupo Alto y Alto evasión, y sus apariciones en la prensa escrita, las que serán analizadas a partir del Análisis del Discurso.

El Grupo Alto construye un discurso que aborda a la evasión como un problema del que se hace cargo mediante el *Plan tolerancia cero*, apoyada por la implementación de un *dispositivo de seguridad*, y por preceptos de la *educación ciudadana*. De esta manera se cataliza el control social mediante la producción de subjetividades punitivas (Cuello, Morga, 2018) y ciudadanas (Peñuela, 2010, Espinel, 2013, Restrepo, 2016), capaces de conservar el orden social.

**Palabras Claves:** racionalidad política -moral - procesos de subjetividad –  
educación ciudadana

### **Abstrac:**

The present investigation focuses on the study of public transport's process of privatization that started with Transantiago's implementation, particularly in the incorporation of "grupo alto" and the political rationalization that underlies in their strategies to confront bus fare evasion.

In order to rise up a government analysis from a psychological perspective constitutes a contribution that allows to demonstrate how discipline enables domination processes, through problematization of different concepts such as moral, subjectivity and civic education. To achieve these goals I will use a qualitative methodological approach and I will produce information as of secondary sources which will be obtained through official data extracted from the revision of webpages owned by "Grupo alto" and "Alto evasión", and their apparitions in the written press that will be analysed through discourse analysis.

The "Grupo alto" builds a discourse that addresses evasion as a problem that is dealt through "Plan tolerancia cero" (zero tolerance plan), supported by the implementation of "dispositivo de seguridad" (security device), and by precepts of "educación ciudadana" (civic education). Thus, social control is catalized through the production of civic subjectivity (Peñuela, 2010, Espinel, 2013, Restrepo, 2016), capables of conserving social order.

**Key words:** political rationality- moral- Subjectivity processes - civic education

## Introducción:

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señala que debido al explosivo crecimiento demográfico, el transporte público ha sido uno de los mayores problemas que ha debido enfrentar el gobierno desde comienzos del siglo XX (Errázuriz, 2010). No muy distinta es la percepción de la población, según el estudio '*Percepción de la población pobre de Santiago sobre transporte público, al año 2013 y visión evolutiva desde el año 2003*'; el peor servicio evaluado es el de transporte en micro principalmente por los tiempos de espera en los paraderos, la mala frecuencia, las condiciones de los buses, el valor del servicio y la protección a los usuarios en caso de asaltos al interior de los buses (Yañez, 2014).

El fracaso que constituye el transantiago genera un impacto directo en la calidad de vida y de las relaciones interpersonales de quienes usamos este transporte. Sin embargo las autoridades han centrado su preocupación en la evasión, desde la puesta en marcha del sistema en el 2007, el Programa de fiscalización se ha encargado de controlar las condiciones de operación de los servicios y a medir la evasión del pasaje.

Desde el 2012 los nuevos contratos modifican los ingresos para las empresas, y así el 70% de las ganancias depende de nuestras validaciones. De esta forma el estado le entrega la responsabilidad de enfrentar ésta problemática a las empresas, señalando que señala que la evasión es un problema cultural, y es prioridad generar procesos educativos para enfrentarla (Informe de la comisión de transporte, 2015).

El Grupo Alto corresponde a un conjunto de empresas de diversos rubros, que busca reducir y prevenir los delitos que afectan a sus clientes (Grupo Alto, 2018). En ésta línea, Alto Evasión, nace para responder a las necesidades del mercado para controlar la evasión en el transporte de pasajeros (Alto Evasión, 2018). El holding Alsacia, operadora de las empresas Inversiones Alsacia S.A. y EXPRESS S.A., (33% de los buses urbanos) trabaja con el Grupo Alto desde el año 2013 para enfrentar el problema del no pago del pasaje (Grupo Alto, 2018), mediante la implementación de la iniciativa *Tolerancia cero a la evasión*, que busca reducir el no pago del pasaje en los buses del Transantiago.

La presente investigación tiene por objetivo general identificar la racionalidad política del Grupo Alto, en su participación en el transporte público Transantiago entre los años 2013 y 2018. Y por Objetivos Específicos: i Analizar el contexto de emergencia e instalación del

discurso del Grupo Alto respecto la evasión. ii. Analizar las estrategias del Grupo Alto para gestionar el control del no pago del pasaje del transantiago. iii. Interpretar los discursos prescriptivos promovidos a partir de las prácticas discursivas y estrategias del Grupo Alto.

Problematizar las prácticas discursivas prescriptivas permite rastrear las racionalidades que constituyen una política de la verdad que afecta en las diversas subjetividades (Amigot, Pujal, 2009). Levantar un análisis gubernamental desde la psicología constituye un aporte que permite evidenciar cómo ésta facilita los procesos de dominación por medio de la formación de subjetividades (Rose, s.f). Desde el siglo xx se ha desarrollado la Psicología del transporte (Barjonet, Civera, Montoro, Tortorsa, 2003) a partir de la masividad del uso del transporte, desde el supuesto que éste fenómeno genera cambios económicos, sociales, culturales y psíquicos. Desde esta área se sitúa la discusión principalmente entorno al factor humano y las políticas de seguridad, donde se reconoce a las persona como sujetos complejos, conscientes, simbolizadores, capaz de actuar a partir de normas y valores, y por lo tanto, sugestionable e influenciables (Barjonet, Civera, Montoro, Tortorsa, 2003). A partir de la privatización del transporte, se generó un aumento en la investigación sobre estos temas, identificando problemáticas a estudiar desde una perspectiva social, cultural, económica y política. En este contexto, el blanco de los estudios e intervenciones se centraron en las y los usuarios, donde se despliegan campañas publicitarias para dirigirse y controlar colectivamente a las personas, haciéndoles conscientes de las problemáticas del transporte, para que éstas interioricen las normas, y así poder controlar sus conductas (Barjonet, Civera, Montoro, Tortorsa, 2003).

### *Antecedentes Teóricos*

#### **Racionalidad Política:**

El abrumador desarrollo de las sociedades capitalistas ha traído consigo la complejización de las formas de dominación. Nociones como gobierno y racionalidad política en la obra de Foucault sirven como herramientas para estimular el ejercicio reflexivo que permite analizar la emergencia y consecuencias de los ejercicios del poder (O' Malley, Rose, Valverde 2006), y visualizar los juegos de verdad, a través de los cuales, el ser se constituye históricamente (Foucault, 2003).

Es posible hablar de diversos nodos gubernamentales de dominación que surgen tanto histórica, como localmente con el fin de dirigir el comportamiento humano (O' Malley y Rose, Valverde 2006). Así, el poder que se ejerce sobre la vida va configurado diversas prácticas, en diversos y específicos contextos para considerar, incluir y alcanzar cada vez más las complejas dimensiones que implica la población (Gonzales, 2016).

Para Foucault, desde la lógica gubernamental, existe una organización de verdades, pensamientos y saberes, a lo que denomina *racionalidades políticas*, que son entendidas como un *discurso* que porta ciertas formas de pensar (De Marinis, 1999) que instalan un problema del cual se hacen cargo (O' Malley y Rose, Valverde 2006). Mediante una revisión gubernamental es posible rastrear estos discursos; sus condiciones de formación y los saberes que generan, y aplicarlo al análisis de disciplinas como la psicología (experta en subjetividades), que, además de legitimar el poder, genera una conexión entre las racionalidades -que emergen desde las autoridades-, con las psiquis de las personas, por medio de los lenguajes que utiliza para referirse a la conducta humana, los cálculos entorno a la subjetividad, la medición y registros de capacidades, entre otros (Rose, s.f).

### **Biopolítica:**

El desarrollo de esta racionalidad gubernamental lleva a instalar a la vida como objeto del poder, articulando sus saberes con el fin de transformar y gestionar la población para tornarla más productiva, más eficiente, segura y regular (Botticelli, 2016). Esta nueva forma de ejercer poder, denominada biopolítica, produce mecanismos de seguridad en torno de todo lo que haya de imprevisible en las sociedades para gestionar y optimizar la vida (Foucault, 2006). Foucault concibe al liberalismo como el marco general de la biopolítica; basado en el principio de gobernar lo menos posible (Chamayou, 2014). De esta forma, mediante la organización en ciertas condiciones, en determinados contextos, se construye una peculiar manera de ejercer la libertad (Rose, s.f). Surgen así las *sociedades de seguridad*, donde no existe una represión propiamente tal de la libertad, sino más bien, pareciera encausada por diversos mecanismos de seguridad que buscan la internalización de cierta moral preventiva (Foucault, 2009). En este contexto, los cambios en el transporte público y los mecanismos de aseguramiento de los servicios privados, se relacionan con la nueva funcionalidad que adquiere la biopolítica en el estado neoliberal (Sobarzo, 2008).

### **Moral y formas de subjetivación**

La concepción de gobierno de Foucault es desarrollada a partir de un eje temático que se presenta como uno de los mayores intereses del autor: las formas de subjetivación (O' Malley y Rose, Valverde, 2006). Butler (2001) utiliza el término *subjection* para referirse a dos significados: la sujeción y la subjetivación; procesos mediante los cuales se deviene en sujeto sometida al poder, en tanto se produce una conexión entre nuestras instancias psíquicas y el control social a través de la instalación de culpas, moldeando comportamientos y percepciones, administrando deseos, entre otras (Rose, s.f). Estos procesos constituyentes del ser están condicionados por el contexto socio-histórico (Homar, 2010), así podemos ser testigos de cómo las transformaciones políticas-económicas han venido acompañadas por procesos de subjetivación específicos (Amigot, Pujal, 2010).

En la Historia de la Sexualidad 2, Foucault (2003) se pregunta por la moral, los modos de subjetivación que puede promover. Por moral me refiero al conjunto de reglas, mediante las cuales los sujetos configuran su horizonte valórico (Alvarado, Alvarado, Gómez, 2014) y a las formas de subjetivación que se producen al relacionarse con el código o sistema de reglas que instalan las autoridades (Foucault 2003). Para poder explicar esos procesos, el autor se interesa en los *discursos prescriptivos* que proponen normas mediante diversos aparatos (familia, escuela, iglesias, educación ciudadana, etc.), con el objetivo de gestionar las conductas de las/os individuos y promover procesos de subjetivación, así el análisis de las prácticas discursivas permite seguir la formación de saberes y juegos de verdad.

Lemke (2010) advierte que es posible distinguir *procesos de re-moralización* en los discursos masivos que promueven una moral preventiva-punitiva (Cuello, Morga, 2018), instalan responsabilidades individuales y catalizan modos de subjetivación basados en la actualización de las reglas formuladas al interior de las doctrinas dominantes (Foucault, 2003).

Éstos procesos de subjetivación docilizan cualquier pensamiento o forma de vida que se salga de las normas hegemónicas, así es como se encarnan subjetividades ciudadanas o policías, desafectadas, auto-vigilantes, tendientes al cumplimiento del orden social (Manada de lobxs, 2014) y la proliferación del castigo (Cuello, Morga, 2018).

### **Seguridad:**

Las formas de gobierno históricamente se reconfiguran y actualizan con el objetivo de mantener el orden capitalista (Cuello, Morga, 2018)<sup>1</sup>, en la biopolítica, ésta dominación se logra mediante lógicas securitarias (Fernández, 2014). La seguridad opera mediante dispositivos que actúan como una red de elementos (discursos, instituciones, decisiones, etc.) con el objetivo de producir una subjetividad que permitiría el manejo de la población (Castro, 2004). Éstos dispositivos se van volviendo cada vez más difusos, ininteligibles, distribuyéndose a lo largo del cuerpo social, atravesado procedimientos legales y yuxtaponiendo estructuras disciplinarias (Lemke, 2010).

Ante la desolación de las formas de vidas capitalistas, el liberalismo ha instalado una falsa promesa (Cuello, Morga, 2018) de control y protección, que reproduce una suerte de ‘pacto’ entre el Estado y la población, dando paso a una Sociedad de seguridad (O’ Malley y Rose, Valverde, 2006), basada en una *razón punitiva* que se posiciona desde el castigo, la disciplina y la humillación, que interiorizamos y reproducimos al momento de resolver nuestros conflictos en espacios comunitarios e institucionales. Estos procesos no buscan sólo la represión, sino que además la producción de pautas de mérito y decencia moral. Su despliegue se logra gracias a la emergencia de una *moral securitista* que permite la alianza entre el castigo, y las subjetividades que desean y consumen punitivismo y protección (Cuello, Morga, 2018). En este contexto es que toman forma tendencias como la *tolerancia cero*, entendida como una estrategia política-criminal que se hace parte de la seguridad urbana, cuyo fin es, por un lado, reducir la frecuencia y la gravedad de conductas que atentan contra el orden social, y por otro, evitar que éstas se manifiesten en público para no amenazar los valores tradicionales de la ciudadanía (De Giorgi, 2000).

Estas actualizaciones de las estructuras de gobierno y de los mecanismos de seguridad se mantienen en movimiento gracias los flujos mercantiles (Cuello, Morga, 2018) que le han abierto un espacio a grupos estatales y no estatales que han hecho de la seguridad un negocio, y la ofrecen como un servicio (Lemke, 2010).

---

<sup>1</sup> Cuello, N, Moorgan, L. (201) Criticas sexuales a la razón punitivista

### **Educación ciudadana:**

En los últimos años es posible visualizar un auge del discurso sobre ciudadanía que busca conservar la estructura social (Torres, 2001, Peñuela, 2010, Espinel, 2013, Restrepo, 2016). Esto ocurre en un momento de crisis y actualización del orden capitalista, lo que se traduce en la redefinición de las formas de gobiernos (Rose (s.f), Cuello, Morga, 2018), gracias a la intervención y alianzas de actores no-estatales (Torres, 2001,) en asuntos públicos, dando lugar a lo *pseudo privado* (Pañuela 2010).

El desarrollo de la *cultura ciudadana* en los países latinoamericanos puede ser entendida como una modalidad biopolítica-colonizadora que busca hegemonizar el imaginario social, naturalizándose como un ideal deseable de comportamiento (Restrepo, 2016). Esto se logra por un lado, gracias a la justificación/validación de un discurso que instala la idea de un *caos generalizado*, característico de lo latinoamericano (Restrepo, 2016) y de las sociedades securitarias (O' Malley y Rose, Valverde, 2006), y por otro, mediante la instalación de la *percepción de inseguridad* en las/os ciudadanos, que provoca que las personas busquen estar controladas y vigiladas, deviniendo en objetos de protección social (Peñuela, 2010).

En esta línea, la educación ciudadana corresponde al conjunto de campañas pedagógicas (Peñuela, 2010) que buscan modificar comportamientos y mentalidades, actuando como aparato prescriptivo (Foucault, 2003) que propone un conjunto de valores supuestamente universales, pero que responden a la actualización del sistema hegemónico capitalista (Espinel, 2013, Restrepo, 2016, Cuello, Morga, 2018). Estas estrategias educativas no se limitan a lo escolar; más bien se extienden a diversas esferas sociales, abarcando instituciones, medios de comunicación relaciones, y prácticas (Torres, 2001).

En este contexto de reorganización del orden capitalista, el empresariado se yergue como "nuevo actor" protagónico en el campo de la educación ciudadana; quienes gobiernan son las/os que dicen qué se debe enseñar para producir subjetividades dóciles a las leyes (Restrepo, 2016) y que, a la vez, legitimen el gobierno de una minoría.



## **Metodología:**

La presente investigación forma parte de un proceso de exploración de los procesos de privatización de los servicios en el territorio, en éste caso del transporte público, y los mecanismos mediante el cual se instalan en la población. El análisis se crea a partir de mi interpretación de los '*estudios de gubernamentalidad*', utilizados para visibilizar las nuevas formas de poder y sus consecuencias, levantar el mapeo de las racionalidades, y develar los regímenes de verdad que se instalan en los discursos.

Parece pertinente, en función de la posición teórica planteada, orientar el trabajo desde una perspectiva metodológica cualitativa, con un carácter exploratorio, ya que no existe, al menos hasta el momento, excursiones a nivel nacional, que relacionen seguridad, educación ciudadana y subjetividad, con el transporte público y los procesos de privatización de los servicios.

Para efectos de esta investigación, la producción de datos es de *fuentes secundarias*, que se obtendrá mediante el análisis documental y de información, que incluirá la revisión de la página del Grupo Alto (quienes somos, ejes de acción, modelo de gestión, servicios transversales, impacto social) y Alto evasión (quiénes somos, medidas antievasión, 'resultados' y 'notas de prensa'). Además, se revisarán las apariciones en la prensa escrita de diversos medios, desde el año 2013, hasta el 2017, ya que, como es una indagación exploratoria, se pretende reunir la mayor cantidad de información posible sobre el tema.

Los discursos, o practicas discursivas son constituidas en un proceso histórico, y deben ser entendidos como prácticas que forman sistemáticamente a los objetos de los que se habla (Garay, Iñiguez, Martinez, 2005). Se utilizará el *análisis del discurso* para interpretar 'los datos' producidos a partir del análisis de documento e información. Ésta forma de interpretación constituye un esfuerzo, en tanto busca explicitar racionalidades políticas, y así volver susceptible la gubernamentalidad que se esconde tras la realidad, definida en una época concreta y por colectivos específicos (O Malley, Rose, Valverde 2006). Mediante éste método es posible relevar la importancia del contexto social, político e histórico en el cual se instalan las racionalidades políticas y se producen las subjetividades (Alvarado, Alvarado, Gómez, 2014).

## Resultados:

Para poder indagar en la racionalidad política del Grupo Alto, es necesario comprender el contexto donde emergen discursos como el de la empresa. En esta línea, mediante la modificación de los contratos con las operadoras del Transantiago en el 2012, el estado se desprende de la responsabilidad de la evasión del pasaje, en una atmósfera de descontento, donde el sistema de transporte ha sido constantemente mal evaluado por las usuarias y usuarios que utilizamos el transporte público. Con este hito permite la incorporación del Grupo Alto al rubro del transporte para gestionar el control de la evasión, generando una tensión entre éstos actores -estatales y privados-, donde se hace constantemente una interpelación para que *‘el gobierno tome un rol más protagónico (...) en otros países, no se ve que ésta responsabilidad sea de los operadores’* (Quiroz, 2016).

Para justificar su acción, el Grupo Alto ha instalado la idea de la falta de control de la evasión al interior de los buses, correspondiente a la representación del caos generalizado del discurso hegemónico ciudadano (Restrepo, 2016). De esta manera levanta estudios para caracterizar a quienes no pagan su pasaje para interpretar los motivos que existen tras la conducta, y así generar diversas estrategias para enfrentarlas/os: *‘(...)esto no es un tema de que uno no tenga plata para pagar el pasaje (...) sino que tiene que ver con el control, pago si hay control (...) en el fondo, hay que crear conciencia en la población, o sea, la gente tiene que entender que esto no es un problema de que yo dejo de pagar, sino que es un problema que afecta al transporte público de mi ciudad y por lo tanto a toda la gente’*. (Palacios, 2013).

En este contexto es que se inaugura en el 2013 el *Plan de Tolerancia Cero* por parte del Grupo Alto, con el fin de disminuir los niveles de evasión: *(...) Tan problemático es este punto que las empresas Alsacia y Express (...) durante este año comenzó el Plan Tolerancia Cero a la Evasión, implementado por la empresa ALTO Evasión (...) que se centró en una fiscalización exhaustiva en los pasajeros (...)* (Palacios 2013). Durante su carrera en el transantiago la empresa ha interpelado al estado a partir de sus apariciones en prensas, solicitando endurecer las sanciones y aumentar la multa asociada. Así en Junio del 2018, a cinco años de su incorporación al rubro, se aprueba la Ley Anti evasión y la creación de un Registro de Evasores (La Tercera, 2018, Ministerio de Transporte y telecomunicaciones, 2018)

La empresa aborda la evasión como un problema de seguridad, en tanto es entendida como una conducta indeseada que constituye una falta, y que debe ser controlada y castigada. En esta línea, respecto las estrategias del Plan de Tolerancia Cero implementado en el 2013, podemos advertir dos categorías y líneas de acción:

i. *Dispositivo de seguridad*: Una vez promovido el discurso de la evasión como un problema de seguridad, la empresa recurre al poder judicial para justificar y validar sus prácticas. Bajo esta lógica se va construyendo una estrategia apoyada en el punitivismo, en el discurso hegemónico de ciudadanía y en el enmarañamiento de diversas instituciones como Carabineros, Ministerio de transportes y telecomunicaciones, Juzgados, Fiscalía, Registro Civil, Municipalidades (Flores, P 2018) y los medios de comunicación, con el objetivo de agilizar los procesos penales asociados a la falta. Sin embargo, lo punitivo no sólo está asociado al aparataje institucional, sino que además instala una superioridad moral en quienes pagan su pasaje, y una condena social para quienes evaden, de ésta manera promueven conductas auto vigilantes que mantengan el orden social (Manadas de lobxs, 2014) prescrito por las autoridades y las empresas del transporte.

ii. *Educación Ciudadana*: El Grupo Alto despliega una estrategia educativa y comunicacional, que tiene como finalidad la prescripción e interiorización de reglas acordes a los intereses de los privados, que instalan culpas y responsabilidades en las/os pasajeras/os, (Rose, s.f), para provocar (...) *un efecto disuasivo y lograr una modificación del comportamiento (...)* (Grupo Alto 2018). De ésta forma, la educación ciudadana toma forma de aparatos prescriptivos y vehiculiza procesos de re-moralización que instalan un imaginario social atravesado por lógicas securitivas y punitivas (Cuello, Morga, 2018). Estas medidas se despliegan por un lado, al interior de las empresas, a través de la capacitación de las/os trabajadoras/es (Grupo Alto, 2018), como también a la externa, mediante publicidad, apariciones en prensa y producción de saberes.

De esta manera se va instalando una *moral preventiva - punitiva* (Cuello, Morga, 2018) que estigmatiza la evasión como el mayor conflicto, lo que que no permite interpelar los problemas del transporte público desde su raíz histórica y política, al reducirlo a un problema legal y de castigo, manipula la percepción sobre el Transantiago: *‘La intención de la campaña es dignificar y enaltecer a todos los usuarios, que con esfuerzo y sacrificio, pagan diariamente su pasaje porque son honestos. Queremos levantar el tema de la honestidad*

*como un valor ciudadano que es necesario difundir y socializar'* (Grupo Alto, 2014). Ésta moral preventiva a la vez instala una superioridad o meritocracia que no tiene otro fin que la interiorización del control en las y los explotados, con la justificación de que somos responsables de la mala calidad del transporte: (...) *queremos reiterar a todos los usuarios las consecuencias y riesgos a los que se exponen al subir al bus sin pagar y generar conciencia que el no pago del pasaje está penado por ley, es una conducta que perjudica a todos los usuarios e impide que el transporte público mejore'* (Palacios, 2015). Sin embargo, se esconde en éste discurso las condiciones históricas, sociales, económicas y políticas que hay tras el fracaso del Transantiago, y con esto, justifica la privatización del servicio.

### **Discusión y conclusiones:**

El alcance de esta investigación está en identificar el funcionamiento de la racionalidad política del Grupo Alto, en el contexto de privatización y monopolización del transporte público, sumado al evidente rechazo de la población, que se recoge en estudios, pero que puede ser interpretado en la evasión del pago del pasaje. Es este escenario ha sido necesaria la instalación de una *Moral Preventiva* (Cuello, Morgan, 2019) en las y los pasajeros, y de un discurso que presenta a la evasión como una problemática para el sistema de transporte.

Las estrategias que despliega, a través del Plan Tolerancia Cero, por un lado criminaliza la conducta, con el fin de extirparla, y por otro, instala una superioridad moral en quienes pagan, promoviendo la proliferación de subjetividades ciudadanas, auto-vigilantes, que interiorizan el control. Estos procesos de subjetivación se logran mediante el despliegue de estrategias que se basan en los preceptos de una educación ciudadana hegemónica, transmitida mediante propagandas o apariciones en la prensa, actuando como vehículo de los valores de la empresa.

Estos procesos de re-moralización no descansan en lo represivo, sino que mediante los procesos de subjetivación, buscan instalar procesos de juridización de la experiencia moral y una racionalidad punitiva (Cuello, Morgan, 2019) que monopoliza las formas de resolución de los conflictos, y nos despoja de nuestra agencia política ante la privatización de nuestros derechos y recursos.

Este relato conforma una tentativa de identificar las racionalidades, los procesos de subjetivación, los mapas morales y securitvos que atraviesen la mercantilización de nuestras

necesidades, apoyada en conceptos de la disciplina. A la vez constituye un llamado para reflexionar en la construcción de herramientas colectivas, comunitarias y políticas para resolver los conflictos, para alejarnos de lógicas punitivas, y a la vez, re-pensar las formas en que se entiende la educación ciudadana y sus propósitos.

Para poder complementar una visión más integral del tema, se hace necesario indagar próximamente en el impacto de estos discursos prescriptivos y estrategias, en quienes usamos el sistema de transporte, las y los destinatarios por excelencia de campañas como la de Tolerancia Cero. Resulta muy contingente éste tipo de reflexiones en los días en que termino de redactar este texto, donde desde el movimiento secundario, la evasión ha sido dotada de contenido político e insurgente, durante las protestas del Octubre Negro, iniciadas en las primeras semanas del mes ante el aumento de la tarifa de transporte público a manos del gobierno de Sebastián Piñera en el 2019.

### Referencias:

- Alto Evasión (2018) Quienes Somos [Página web de la empresa]. Recuperado en: <http://www.altoevasion.cl/quienes-somos>
- Alvarado, M., Alvarado, S., Gómez, A. (2014). Del sujeto moral, al sujeto político. Algunas pistas epistemológicas y metodológicas para indagar por la constitución de subjetividades políticas en la primera infancia. *Acercamientos metodológicos a la subjetivación política: debates latinoamericanos* (pp.101-118) Colombia: Biblioteca Latinoamericana en subjetividades Políticas.
- Amigot, P., Pujal, M., (2009) Una lectura del género como dispositivo de poder. *Scielo*. 24(70). México
- Amigot, P., Pujal, M., (2010) El binarismo de género como dispositivo de poder social, corporal y subjetivo. *Quaderns de Psicologia*, 12(2)
- Barjonet, P. Civera, C. Montoro, L. Tortosa, F. (2003) Una historia de la psicología del tráfico y el transporte en Europa. *Anuario de Psicología*, 34(3), 401-416.
- Botticell, S. (2016). La gubernamentalidad del estado en Foucault: un problema moderno. *Praxis Filosófica*, 42, 83-116. Recuperado en: <http://www.scielo.org.co/pdf/pafi/n42/n42a04.pdf>
- Castro, E. (2004) *El vocabulario de .Michel Foucault*. Extraído el 25 de Septiembre del 2014 desde: <http://colegiodesociologosperu.org/nw/biblioteca/El%20vocabulario%20de%20Foucault.pdfDeleuze>
- Chamayou, G. (2014) *Las cacerías del hombre. Historia y filosofía del poder cinagético*. Santiago de Chile: LOM
- Comisión de transportes y Telecomunicaciones (2015). *Informe de la Comisión de transportes y Telecomunicaciones Boletín N 10*. 125-15. Valparaíso, Santiago.
- Cuello, N, Moorgan, L. (2018) *Criticas sexuales a la razón punitiva*. Argentina: Ediciones Precarias.
- De Marinis, P. (1999). Gobierno, Gubernamentalidad, Foucault y los Anglofoucaultianos (Un ensayo sobre la racionalidad política del Neoliberalismo). En García Selgas, F. & Ramos Torres, R. (Eds). *Retos Actuales de la Teoría Social: Globalidad, Reflexividad y Riesgo*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.

- De Giorgi, A. 2000. *Tolerancia cero Estrategias y prácticas de la sociedad de control*. Roma: Virus Editorial. Recuperado en [https://www.researchgate.net/profile/Alessandro\\_De\\_Giorgi/publication/241821328\\_Tolerancia\\_Cero\\_Estrategias\\_y\\_practicas\\_de\\_la\\_sociedad\\_de\\_control/links/58750e9f08aebf17d3b3f270/Tolerancia-Cero-Estrategias-y-practicas-de-la-sociedad-de-control.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Alessandro_De_Giorgi/publication/241821328_Tolerancia_Cero_Estrategias_y_practicas_de_la_sociedad_de_control/links/58750e9f08aebf17d3b3f270/Tolerancia-Cero-Estrategias-y-practicas-de-la-sociedad-de-control.pdf)
- Errázuriz, T. (2010) el asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927. *Scielo*, 43(2). Recuperado en: [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0717-71942010000200002](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71942010000200002)
- Espinel, O. (2013). *Formación ciudadana y educación en derechos humanos. Análisis desde una ontología del presente*. Recuperado en: [https://www.researchgate.net/publication/316805339\\_Formacion\\_ciudadana\\_y\\_educacion\\_en\\_derechos\\_humanos\\_Analisis\\_desde\\_una\\_ontologia\\_del\\_presente](https://www.researchgate.net/publication/316805339_Formacion_ciudadana_y_educacion_en_derechos_humanos_Analisis_desde_una_ontologia_del_presente)
- Fernández, C. (2014). Foucault y la gubernamentalidad en las sociedades de seguridad. *Revista especializada en Periodismo y Comunicación*, 1(44). Recuperado en: [http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/43754/Documento\\_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/43754/Documento_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Flores, P. (2018). Registro de evasores del Transantiago comenzará a regir el 5 de junio. *La Tercera*. Recuperado en: <https://www.latercera.com/nacional/noticia/registro-evasores-del-transantiago-comenzara-regir-5-junio/123995/>
- Foucault, M. (2003). *Historia de la Sexualidad 2. El uso de los placeres*. Argentina: Siglo xxi.
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, Territorio, Población. Curso en el Collège de France. (1977-1978)*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Foucault, M. (2009). *Seguridad, territorio y población*. Buenos Aires: Fondo de la cultura económica
- Garay, A., & Iniguez, I., & Martínez, I. (2005). La Perspectiva Discursiva en Psicología Social. *Subjetividad y Procesos Cognitivos*, (7), 105-130. Recuperado en: <https://es.scribd.com/document/383210924/Garay-A-Iniguez-I-Martinez-I-2005-La-Perspectiva-Discursiva-en-Psicologia-Social-Subjetividad-y-Procesos-Cognitivos-7-105-130>

- Gonzales, J. (2016). *Educación en la Sociedad de Control Aportes de Michel Foucault para la crítica a la Reforma Educativa Neoliberal*. Recuperado en: <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/142213/Educacion-en-la-sociedad-de-control.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Grupo Alto, (2014). Empresa ALTO se disculpa por campaña del Transantiago que indignó a usuarios. *BioBio Chile*. Recuperado en: <https://www.biobiochile.cl/noticias/2014/10/09/empresa-alto-se-disculpa-por-campana-del-transantiago-que-indigno-a-usuarios.shtml>
- Grupo Alto, (2018). Nuestra historia [Página web de la empresa]. Recuperado en: <https://www.grupoalto.com/colombia/historia.php>
- Grupo Alto, (2018). Modelo de negocio [Página web de la empresa]. Recuperado en: <https://www.grupoalto.com/colombia/modelo.php>
- Homar, X. (2010). *La última Crisis Foucaultiana*. Recuperado en: [https://pdfs.semanticscholar.org/d39f/5019b5f8192f78b567cd5ccd844b9636029c.pdf?\\_ga=2.5822321.339974740.1564098223-1793391293.1564098223](https://pdfs.semanticscholar.org/d39f/5019b5f8192f78b567cd5ccd844b9636029c.pdf?_ga=2.5822321.339974740.1564098223-1793391293.1564098223)
- La Tercera. (2018). En medio de debate parte hoy nuevo “registro de evasores” del Transantiago. *La Tercera*. Recuperado en: <https://www.latercera.com/nacional/noticia/medio-debate-parte-hoy-nuevo-registro-evasores-del-transantiago/192763/>
- Lemke, T (2010). “Los riesgos de la seguridad. Liberalismo, biopolítica y miedo”. En Lemm, Vanessa (ed.): *Michel Foucault: Neoliberalismo y Biopolítica*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria de la Universidad Diego Portales.
- Manada de Lobxs, (2014) *Foucault para encapuchadas*. Argentina: Colección (Im)pensados
- Ministerio de Transporte y telecomunicaciones, (2018). *Ley Anti Evasión: hoy entra en vigencia norma que castiga a quienes no pagan su pasaje o agreden a fiscalizadores* Recuperado en: <http://www.mtt.gob.cl/archivos/18892>
- O’ Malley, P. Rose, N. Valverde, M (2006) Gubernamentalidad. *Annual Review of Law and Social Science*, 6. 83-104.
- Palacios, J. (2013). Perfil del evasor del Transantiago. *Emol* Recuperado en: <https://www.emol.com/noticias/nacional/2013/10/30/627302/perfil-del-evasor-del-transantiago.html>



- Palacios, J. (2015). Alto y Alsacia presentaron nuevas medidas para evitar la evasión en Transantiago. *Cooperativa*. Recuperado en: <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/transportes/transantiago/alto-y-alsacia-presentaron-nuevas-medidas-para-evitar-evasion-en/2015-12-02/122833.html>
- Peñuela, D. 2010 Formación ciudadana y seguridad: funcionamiento de un dispositivo biopolítico. *Cuadernos de psicopedagogía*. Recuperado en: <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/psicopedagogia/article/view/564>
- Quiroz, M. (2016). Transantiago es el sistema con la mayor evasión del mundo y uno de los que menos fiscalizan. *Emol*. Recuperado en: <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2016/07/08/811513/Transantiago-es-el-sistema-con-la-mayor-evasion-del-mundo-y-uno-de-los-que-menos-fiscalizan.html>
- Restrepo, E. (2016) Cultura ciudadana en Bogotá: biopolítica, hegemonización y pánico cultural en la época del culturismo. *Polisemia : revista del Centro de Pensamiento Humano y Social*, 21. Recuperado en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6087976>
- Rose, N (s.f). *El Gobierno del Alma, La formación de yo [self] privado*. Recuperado en: [http://www.opech.cl/comunicaciones/actualizacion\\_01\\_06/gobierno.pdf](http://www.opech.cl/comunicaciones/actualizacion_01_06/gobierno.pdf)
- Sobarzo, M. (2008). 'La Civilidad Neoliberal como Biopolítica'. *Diseño Urbano y Paisaje*, 1, 71 - 77. Santiago, Chile
- Torres, M. (2001). Participación ciudadana y educación: Una mirada amplia y 20 experiencias en América Latina. Recuperado en: <http://ww2.educarchile.cl/UserFiles/P0001%5CFile%5C03.%20Participaci%C3%B3n%20Coudadana%20y%20Educaci%C3%B3n.pdf>
- Yañez, M. (2014). *Percepción de la población pobre de Santiago sobre servicios básicos y transporte público, al año 2012 y visión evolutiva desde el año 2003*. Universidad Católica Silva Henríquez. Santiago, Chile. Recuperado en: <http://www.24horas.cl/incoming/article1041701.ece/BINARY/Percepci%C3%B3n%20de%20la%20poblaci%C3%B3n%20pobre%20de%20Santiago%20sobre%20servicios%20b%C3%A1sicos%20y%20transporte%20p%C3%ABlico%20al%20a%C3%B1o%202013>