

Transporte gratuito en Estocolmo Ulf Slotte (Planka.nu)¹

Traducción: Jimena Andrade

Revisión: Darío Rodríguez

Enero de 2012

Estocolmo es la capital de Suecia, un país situado al norte de Europa. Allí Viven 1,5 millones de suecos, gran parte de los nueve millones de habitantes del país. Para comprender la situación del transporte público en Estocolmo, es necesario entender aspectos fundamentales sobre esta ciudad.

Históricamente Estocolmo recibió un alto número de inmigrantes venidos del campo, especialmente en periodos críticos de la economía. Por este motivo, la ciudad enfrentó diversos problemas de vivienda. En los años Cincuenta el partido Social Demócrata, que detentaba el poder, decidió hacer algo para resolver definitivamente este asunto; concibieron la construcción de un sistema de Metro para Estocolmo y crearon el “Programa del Millón”: supuestamente en diez años un millón de apartamentos y casas fueron construidos en Suecia.

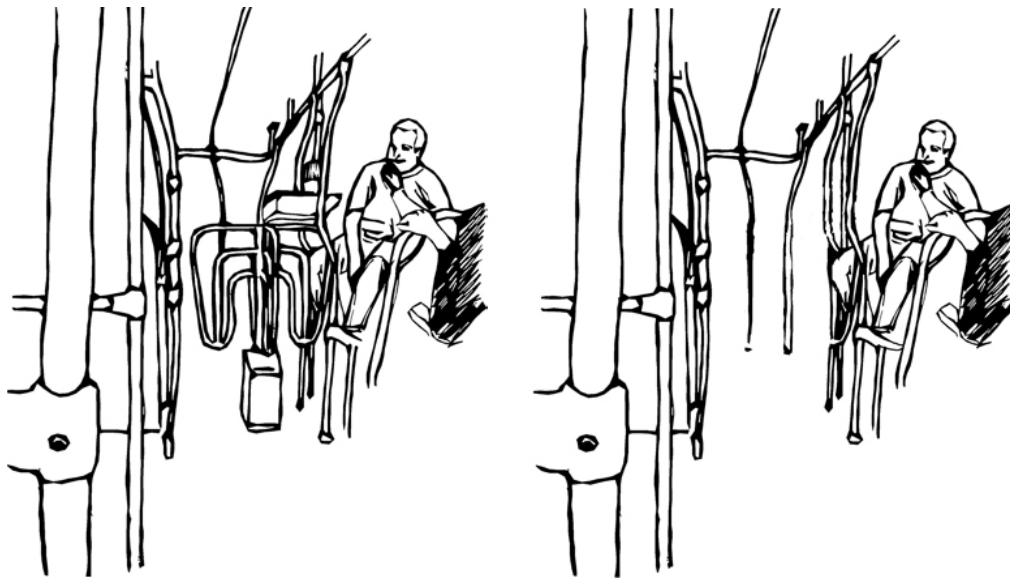
Tales proyectos crearon la estructura que Estocolmo tiene hoy: el antiguo Centro, los antiguos suburbios próximos al Centro y los conjuntos habitacionales del Programa del Millón en los suburbios más lejanos. Estas áreas pasaron a ser conectadas por el Metro y por líneas de tren. Gran parte de los suburbios no tienen conexiones directas entre sí, son pequeñas islas a lo largo de las líneas de metro, lo que da una gran importancia en la vida de la mayoría de las personas en Estocolmo, a este medio de transporte.

¹ Este texto fue publicado originalmente en portugués, por la revista Urbânia 3 Ed. Pressa, São Paulo, 2008. <http://urbania4.org/wp-content/uploads/2010/10/urbania3-leitura-baixa.pdf>. Agradecemos a Graziela Kunsch, Editora de la Revista Urbânia, por autorizarnos para la traducción y publicación. Agradecemos también a Sandra Rengifo por la ayuda en la actualización de los datos del presente texto al 2012, a David Yanguas por las traducciones al inglés-castellano, y a Alex de Planka.nu, por la interlocución vía e-mail, para conocer más sobre la organización y el sentido de la palabra “planka”. N de la E.



Edificios del Programa del Millón en Tensta, Estocolmo.²

Estocolmo es hoy una ciudad segregada. El centro de la ciudad es rico y las áreas del “Programa del Millón” son pobres. La mayor parte de los cines, bares, clubes y lugares de trabajo quedan en el Centro, y como las personas más pobres de Estocolmo son las que viven en las áreas más distantes, son estas justamente las que más necesitan del metro para transportarse al trabajo, para visitar sus familias, para tener acceso a los lugares de diversión etc.



¿Ya se imaginó cómo sería un bus sin registradora? Dibujo de Katya Sander, en colaboración con el movimiento *Passe livre* de São Paulo.

² Las imágenes de los edificios del Programa del Millón y de Planka.nu, no están en el texto original en Portugués de la revista Urbânia 3. N. de la T.

El problema es que el transporte en Estocolmo es caro. No obstante hay, y siempre hubo, otra alternativa: Simplemente no pagar. Andar gratis por los medios de transporte es una solución para que muchas personas puedan ir al trabajo y salir de su barrio; es también una forma de economizar dinero para comprar otras cosas, como ropa para los hijos, ir al cine, o para tener una vida mejor.

En 2001, los *free riders* comenzaron a organizarse. La iniciativa partió de la SUF (sigla en sueco para Organización de la Juventud Anarco-sindicalista), que creó la campaña *planka.nu*³ (algo así como “viaje gratis ya”⁴, nombre que sirvió también para la dirección electrónica de la campaña en Internet). La campaña tomó vida propia después de su creación, superando a la SUF. Hoy existe también en Gotemburgo, Östergötland, al sur de Estocolmo, y hasta en Helsinki, en Finlandia.



La idea central de *planka.nu* es organizar una forma simple de resistencia y estimular a los usuarios del sistema de transporte a viajar gratis por las líneas del Metro. Entre el 6 y el 10% de los usuarios ya viajaban sin pagar, o sea que la práctica de utilizar el transporte colectivo gratis ya existía. “Todo lo que

³ La palabra “Planka” en sueco, como sustantivo, alude a una cerca o reja hecha con tablonces de madera, usada para construcción, pero “Planka” como verbo se basaba en un principio, en la práctica de saltar las rejas de madera para “colarse” a los conciertos, (actualmente estas rejas no existen más para tal fin). Posteriormente, el verbo se comenzó a usar en transporte público, cuando las personas saltan sobre los torniquetes de acceso. N de la T

⁴ El Movimiento Pase Libre (MPL) utiliza una expresión parecida: “Pase libre ya”. N. de la E.. “El Movimiento Pase Libre (MPL) es un movimiento social brasileño que lucha por un transporte público de verdad, fuera de la iniciativa privada. Una de las principales banderas del movimiento es la migración del sistema de transporte privado para un sistema público, garantizando el acceso universal a través del pase libre para todas las capas de la población. Hoy, el MPL quiere profundizar el debate sobre el derecho de ir e venir, sobre la movilidad urbana en las grandes ciudades y sobre un nuevo modelo de transporte para Brasil.” Texto extraído de www.mpl.org.br N de la T

tuvimos que hacer fue organizar la acción”. Creamos un fondo para los *free riders*, el *p-kassan*. Si Ud. es un miembro del *p-kassan*, el fondo pagará su multa cuando sea capturado por los guardias que cobran los pasajes. Para hacer parte del fondo, el *free rider* debe pagar lo equivalente a \$30.000 pesos colombianos por mes⁵. Para comprar un tiquete mensual de metro el usuario paga hoy lo equivalente a \$210.000 pesos colombianos, y la multa⁶, en el caso de que sea sorprendido viajando gratis en el metro, es lo equivalente a \$350,000 pesos colombianos. Hacer parte del fondo es una alternativa barata para quien no quiera pagar los pasajes. Como miembro, Ud. no necesita preocuparse con las multas que surjan.

La razón para las acciones del *planka.nu* son los altos precios de los pasajes, y el hecho de que muchas personas que necesitan del transporte no pueden pagar por este servicio. “Nuestra exigencia es por un transporte público gratuito para todas las personas”. “Nosotros presentamos diferentes ideas para financiar el transporte gratuito”. Una posibilidad sería el aumento de los impuestos sobre la renta, lo que haría que los ricos pagaran más y los pobres menos. Otra alternativa sería aumentar los impuestos pagos por empresas, ya que el transporte público es necesario para transportar los trabajadores a los lugares de trabajo. Pero el transporte público gratuito no es solamente una forma de redistribuir la riqueza de los ricos a los pobres. Es también una forma de reducir el tráfico de los automóviles, de mejorar el ambiente en la ciudad.

⁵ Las cifras del texto original están en Reales, pues la revista *Urbânia* es brasileña y corresponden a los valores de la fecha de su publicación original, en 2008; para esta versión y traducción, los valores se ajustaron a pesos colombianos al 2012. N de la T.

⁶ Un dato importante, en el cual se basa la organización de *Planka.nu* frente al sistema legal sueco, es que principalmente la “multa” que se aplica cuando te pillan viajando sin pagar el tiquete en el metro, realmente no es una “multa” como tal desde el sistema jurídico sueco, la figura se trata más bien de pagar un tiquete muchísimo más caro que el transporte normal (la “multa), valor que es aplicado por la compañía de transporte; en este sentido, la organización *Planka.nu*, no anima a las personas a hacer algo ilegal, y sí, a tomar acciones en contra de un sistema de transporte que es muy caro. N de la T.

La campaña tuvo mucho éxito. Más de cinco mil personas en Estocolmo fueron o son miembros del fondo, y el número de personas que viajan sin pagar aumentó. Más importante aún fue que la idea de un “transporte público de verdad” entró en la pauta de discusión de los medios. La mayor parte de las personas en Estocolmo conocen la campaña y los políticos ya no pueden ignorar la práctica de viajar gratis y las ideas sobre el financiamiento del transporte público.



www.planka.nu

La mayor razón para el éxito del *planka.nu* es el hecho de que reforzamos una práctica ya difundida entre las personas. La principal crítica que recibimos es que “usar el metro sin pagar es moralmente inaceptable”, pero esto es algo que no estamos muy interesados en discutir. El hecho de que muchas personas viajen gratis, arriesgándose en las talanqueras y en el control de los guardias, es razón suficiente para demostrar que algo está errado en la forma como el transporte está siendo administrado hoy. Nosotros queremos que los ricos paguen y no nos preocupamos mucho con lo que ellos piensan sobre esto. Nuestro foco es, y



www.interferencia-co.net
info@interferencia-co.net

siempre ha sido, el grupo de personas que trabajan y usan el transporte público. Nosotros actuamos en la base, para ayudar a organizar personas en su vida cotidiana. Encontrándolas en el metro, participando de reuniones con sindicatos, organizando trabajadores del transporte público, organizando acciones y el *p-kassan* (el fondo). Estos son nuestros métodos para alcanzar nuestros objetivos.

Levantamos recursos para mantener una página web [<http://planka.nu>], con mucha información sobre transporte y noticias actualizadas; un banco de datos, que organiza el *p-kassan* (miembros, pagos, multas) y genera estadísticas, como por ejemplo, estaciones de metro en donde un mayor número de personas fueron sorprendidas por el control, con el objetivo de que éstas eviten tales estaciones, entre otras; mantenemos una oficina de Administración de la Campaña y un teléfono móvil donde cualquier persona puede localizarnos en cualquier momento.

Como nuestro trabajo con *free riding* y el fondo *p-kassan* está funcionando según lo planeamos, comenzamos a trabajar también en otros proyectos. Uno de ellos es el *ombudsman del transporte público*, que ayuda usuarios a resolver problemas con el sistema de Transporte. Principalmente en asuntos judiciales, como las amenazas y agresiones de los fiscales/guardias a las personas que no hayan pagado el pasaje. Los fiscales cooperan con la policía, persiguiendo las personas “ilegales”⁷ (extranjeros sin pasaporte). Cuando alguien sin documentos que no haya pagado el pasaje es sorprendido por los fiscales, ellos mismos llaman a la policía de Inmigración, quienes capturan a la persona y la deportan hacia su país natal. Una forma de evitar esta situación es comprar pasajes para estas personas. Con los rubros obtenidos por el *p-kassan*, el *planka.nu* está cooperando con algunas

⁷ Ver Florian Schneider/kein mensch ist illegal [ninguna persona es ilegal], “New rules of the new actonomy 3.0”, en Okwui Enwezor et al. (ed.), *Democracy unrealized*. Ostfildern- Ruit: Hatje Kantz, 2002. N. De la E.

organizaciones en el apoyo a las personas sin pasaporte, comprando pasajes para que ellas tengan una vida más segura en Suecia.

Tenemos hoy un gobierno de derecha, tanto en Estocolmo como en Suecia, que está aumentando los precios de los pasajes. Probablemente no tendremos un transporte público de verdad muy pronto, pero continuamos luchando por aquello que creemos que está correcto y obtuvimos éxito al colocar en la pauta de los medios esta importante idea sobre la justicia en el transporte público.

¿Por qué traducir Transporte gratuito en Estocolmo?

Jimena Andrade
Bogotá, Enero de 2012

(English translation below, by David Yanguas)

La idea de traducir el anterior texto, se funda en contribuir con la discusión sobre TransMilenio, sistema de transporte masivo de la ciudad de Bogotá – Colombia, inaugurado en diciembre del 2002. Dentro de los muchos escándalos que se han levantado están los despilfarros en su administración, la corrupción en las contrataciones, los retrasos de sus obras, la mala calidad del servicio, el elevado costo del pasaje y el desbalance en la distribución del recaudo, que en un porcentaje altísimo va para la empresa privada —quien es responsable sólo por el mantenimiento de la flota de buses— en contraste con un mínimo porcentaje destinado al Distrito⁸ —quien es el responsable por la construcción de las troncales y su mantenimiento, aseo, vigilancia y coordinación del sistema—

⁸ “Por cada pasaje que se recibe, los operadores troncales se quedan con el 71,10 por ciento de los recursos y TransMilenio (la ciudad), con el 5,73 por ciento. Lo demás se reparte entre la fiducia (0,04 por ciento) y los concesionarios del recaudo (9 por ciento) y de alimentadores (14,13 por ciento)” El Tiempo, 15 de enero de 2012

http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-10946834.html.



Es importante anotar que este sistema de transporte es muy caro para las personas que más lo utilizan y necesitan, estudiantes de colegio, trabajadores, personas en general que se desplazan en largos trayectos y que además integran familias que ganan un salario mínimo legal⁹ al mes y a veces menos; sin embargo todos los descalabros de esta empresa, son asumidos por el bolsillo de los bogotanos con los impuestos, y finalmente por los usuarios con el elevado costo del pasaje.



“Bájele a ese precio p’a que alcance p’al Almuerzo”

Acciones llevadas a cabo por estudiantes de colegio, en medio de las protestas en Bogotá, a inicios de Marzo del 2012, en contra del elevado costo del tiquete de Transmilenio. Los Estudiantes se quejan, porque debido al pago de las altas tarifas de este sistema, no les alcanza para la lonchera, ni para el almuerzo. Por eso todos cantan "Bájele a ese precio p’a que alcance p’al almuerzo, chacucha, currucucha cucha"¹⁰

⁹ El salario mínimo legal al mes en Colombia quedó para el 2012 en \$634.500 pesos colombianos, incluido el subsidio de transporte al trabajador.

¹⁰ Fuente: Liga de Usuarios de Transmilenio,
<https://www.facebook.com/media/set/?set=a.361279870560150.82587.168385976516208&type=3> 04/03/12

Se han presentado múltiples casos de estudiantes, jóvenes y otras personas que optan por no pagar el pasaje y entran a las estaciones saltando la registradora, hay también casos en que los mismos pasajeros reaccionan de manera agresiva con quienes entran sin pagar, llegando a veces hasta a golpearlos. Otra alternativa para no pagar es saltar las barandas laterales para entrar a las estaciones, esta última práctica ha cobrado la vida de algunas personas, la mayoría estudiantes, pues antes de que puedan saltar las barandas para entrar a la estación, los buses articulados las atropellan; las observaciones que se hacen en los noticieros, o que hacen las autoridades frente a esto, se limitan a decir que las personas deben “tener conciencia de las consecuencias que se presentan al exponer la vida de esta manera”, en lugar de pagar el pasaje, que además este año subió \$50 pesos, quedando en un valor de \$1.750 pesos colombianos.

Desde el 2009 TransMilenio realiza campañas en colegios cercanos a las estaciones en donde hay un índice más elevado de accidentalidad, con el objetivo de generar una “**sensibilización**” en los estudiantes “**creando conciencia**” en ellos de las causas y efectos de la accidentalidad y para que “**respeten**” las normas de seguridad, reclamando con estas campañas “**corresponsabilidad**” en todos los actores del sistema.

Cabe recordar aquí el ejemplo de una [campaña](#) televisiva en Santiago de Chile desde 2009, en contra de la evasión del pago de los pasajes en el sistema de transporte de esta ciudad, allí aparece un hombre que entra sin pagar saltando la talanquera, y son los otros usuarios —con apariencia de clase media— quienes le reclaman que en donde está metiendo la mano para robar es en el propio bolsillo de ellos. Tanto en la campaña chilena, como en la colombiana se transfirió la responsabilidad social de la empresa al individuo, quien se manifiesta mediante un manipulado reclamo colectivo, no es un grito colectivo de una multitud de singularidades, es un grito de individuos en coro, una masa reclamando individualmente.

En este tipo de campañas se evidencia la manera como en nombre de buenas costumbres, moral y cultura, se banaliza y neutraliza la expresión de quienes a fuerza de la realidad social se resisten, reafirmando en el inconsciente de los sujetos un falso ideal de civismo ¿Qué es más reprochable, desatender los problemas que devienen de la negligencia frente a subsidios que deben ser concedidos a quienes lo necesitan, o buscar mejores condiciones de vida transgrediendo normas que no son justas? ¿quién está robando a quién? En palabras de Holloway¹¹, éstas son maneras para hacer que el grito “rebote en contra nuestra”, para que nos miremos y nos preguntemos “¿por qué gritamos? ¿Es por nuestra edad, por nuestros

¹¹ John Holloway, *Cambiar el mundo sin tomar el poder. El significado de la revolución hoy*, El Viejo Topo, Madrid, 2002, p. 7.

antecedentes sociales o sólo por algún desajuste psicológico que somos tan negativos? ¿Se trata de que tenemos hambre, dormimos mal o solamente de tensión premenstrual? ¿Se trata acaso de que no entendemos la complejidad del mundo o las dificultades prácticas de implementar un cambio radical? ¿No sabemos que gritar no es científico?”

Nosotros debemos entonces también organizar campañas para la “**sensibilización**”, dirigidas a quienes cobran un pasaje tan caro —por un servicio tan deficiente— a los que no pueden pagarlo; para apelar a la “**corresponsabilidad**” con los pocos que se benefician en mayor porcentaje del bolsillo de los ciudadanos, por los accidentes en las estaciones de quienes evaden el pago del pasaje; para generar en la empresa una “**conciencia**” por el valor del pasaje en relación al salario mínimo legal mensual, o por el “**respeto**” por las necesidades básicas de las personas.

Why translate *Free transport in Stockholm*?

Jimena Andrade

Bogota, January 2012

Translated by David Yanguas, Bogota, March 2012

The idea of translating the last text is based on the willing to contribute to the discussion about TransMilenio, the massive transport system of Bogota – Colombia, which was inaugurated on December 2002. Among the several scandals that have taken place, we can mention the administrative squandering, the contractual corruption, the civil works delay, the bad quality service, the high ticketing price, and the collection’s imbalanced distribution, in which a very high percentage is aimed at private companies —which are only responsible for the Buses maintenance— on the contrary, a minimum percentage is aimed at District¹² —which is the responsible organism to build and keep the main routes, the cleanliness of surroundings, surveillance, and system coordination.

It should be noted that this transport system is very expensive for the people who utilize and need it the most: school students, workers, people who generally travel long-distance journeys, and more importantly these people

¹² “For each ticket that is collected, the main route operators get the 71.10% of the resources and TransMilenio (The Bogota city) only gets the 5.73%. The rest is divided up among the trustee company (0.04%), the collection’s holder (9%), and the local routes (feeders, 14.13%)” El Tiempo (Colombian newspaper), January 15th 2012.

http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-10946834.html.



belong to families that earn the minimum legal salary¹³ and sometimes, they can earn less. However, all the disasters of this company, are taken on the pockets of Bogota's people with the taxes, and finally with the user's ones too, because of the highly priced tickets.



“Bájele a ese precio p’a que alcance p’al Almuerzo” [Bring the price down, to have enough to have lunch]

Actions carried out by school students, in the midst of protests in Bogota, at the beginning of March of 2012, against the TansMilenio's highly priced Tickets. The students complain about these fares, now that they just don't have enough money to pay the system's tickets or to pay the mid-morning or afternoon snack, or to pay the lunch, and feed themselves. For that reason they all intone: “Bring the price down, to have enough to have lunch, chacucha, currucucha cucha”¹⁴.

It has arisen multiple cases of students, young people and other persons who opt for not paying the ticket and they enter to the stations by planking the turnstile; there are some cases in which passengers, who have already paid, react aggressively against the people who have entered without paying, even

¹³ In Colombia for the 2012, the minimum legal salary is \$634.500 Colombian pesos (about US\$350), including the transport subsidy.

¹⁴ Source: Tansmilenio Users League

<https://www.facebook.com/media/set/?set=a.361279870560150.82587.168385976516208&type=3> 03/04/12

beating them in certain occasions. Another alternative for not paying, is jumping over the station's side barriers to get to the station, this last practice has claimed the life of some persons, the most of them are students; before they could jump over the barrier to enter to the station, they got knocked down by the articulated bus. The limited reflections made by the news and authorities about this terrible situation is that people must be "conscious about the risk that represents to imperil oneself in such manner" instead of paying the ticket, that raised in \$50 Colombian pesos this year, for a total price of \$1750 Colombian pesos (US\$1).

Since 2009 TransMilenio runs a campaign in the stations' nearby schools, where there is higher accident rate, with the purpose of generating an "**awareness strategy**" applied to the students in order to "**raise their consciousness**" about the causes and effects of the accident rate and to lead them to "**Respect**" the safety rules, with these campaigns they are claiming a "**collective responsibility**" in all system's actors.

It is worth reminding here the example of a television [campaign](#) in Santiago de Chile since 2009; it was against the ticket payment evasion in the city transport system, in there, a man appears and enters without paying by jumping over the turnstile, and the other users—who had a middle-class appearance—demand him that where he's putting his hand to steal, is the pocket of all of them. As Chilean campaign as the Colombian one, the social responsibility of the company is transferred to the individual, who demonstrates by means of a manipulated social reclaim; it is not the collective shout of a multitude of singularities, it is a shout of individuals in a chorus, a mass individually demanding.

In this kind of campaigns become evident the way how the expression, of those who resist forced by their social reality, are set as trivial or neutralized in the name of the good manners, the molar, and the culture, with the objective of reasserting this false idea of civism in the subject's unconsciousness. What is more reprehensible: ignoring the problems that become from the negligence towards the subsidies that must be granted to those who needs them, or searching for better life conditions by transgressing unfair rules? Who is stealing from whom? In the words of Holloway¹⁵, these are the ways to make the shout rebound against us, to look and ask ourselves "Why do we shout? Are we so negative because of our age, or our social precedents, or just because of a psychological imbalance? Is it about we being hungry, sleeping badly, or premenstrual syndrome? Does it have to do with our lack of understanding of the world's complexity or the practical difficulties to interpret a radical change? Don't we know that shouting is not a scientific act? "

In that sense, we also must organize "**awareness strategies**", aimed at those who charge with an expensive ticket—for such a poor, deficient service—to people that can't pay it; to appeal to the "**collective responsibility**" about those few persons that profit from the citizens' pockets

¹⁵ John Holloway, Change the World without Taking Power. The Meaning of Revolution Today, El Viejo Topo, Madrid, 2002, p. 7.

in a quite big percentage, about all those accidents in the stations of the people who evade the ticket's payment; to generate in the company a kind of "**consciousness**" regarding the ticket's value in connection with the minimum legal salary, or about the "**respect**" towards people's basic needs.

