

UCLA

Critical Planning

Title

Return of the Jitneys: How Transportation Neoliberals Never Waste A Good Crisis

Permalink

<https://escholarship.org/uc/item/6960870z>

Journal

Critical Planning, 25(0)

Author

Chesney, Peter Sebastian

Publication Date

2022

DOI

10.5070/CP825051764

Copyright Information

Copyright 2022 by the author(s). All rights reserved unless otherwise indicated. Contact the author(s) for any necessary permissions. Learn more at <https://escholarship.org/terms>

Peer reviewed

The Return of the Jitneys: Transportation Neoliberals Never Waste A Good Crisis

Peter Sebastian Chesney

ABSTRACT

This article presents a history of jitneys from the Gilded Age streets until their return to discourse among post-1970s transportation neoliberals. Transportation neoliberals were an intellectual set including professors, policymakers, consultants, and con men. They discovered the history of jitneys, which Southern Californians invented during a wartime slump in global commerce in 1914. Abolished in the U.S., jitneys remained in operation in crisis-prone cities like Manila and Harare. Selective memories of jitneys in an age of austere state budgets contributed to the trade's return as a cheap, unregulated alternative to public transit. History was the tool that led jitneys, in the guise of Lyft and Uber, back into U.S. streets after the global financial crisis.

"It is doubtful that Uber stems from neo-liberal ideology."

Michael Storper,
"The Neo-liberal City as Idea and
Reality" (2016)¹

In the 1970s, neoliberal thinkers reported on informal rideshare economies functioning all over the world and unearthed a history of an informal rideshare economy that briefly existed in Los Angeles during World War I. Economic crises, first in 1914 and then in the postcolonial period in the Philippines, created social conditions where driver-entrepreneurs with access to vehicles but without steady employment converted cars, trucks, and jeeps into so-called "jitneys" or "jeepneys." These unlicensed buses did not have set schedules or routes but rather plied busy streets, always looking for more riders and dropping passengers off at requested destinations. As shown in figure 1, drivers in Los Angeles typically took many fares at once. Passengers even perched on running boards or hung from the doors of vehicles with seats for only five. Cities like Los Angeles soon banned jitneys, but they survived in informal enclaves. A century later, during the global financial crisis, jitneys returned to California's city streets.

1. Michael Storper, "The neo-liberal city as idea and reality," *Territory, Politics, Governance* 4, no. 2 (2016), 26. Image: W.E. Dunn, "The Application of Established Legal Principles to the Jitney," *Electric Railway Journal* (Annual Convention Issue 1915), 504.

El Retorno de los Jitneys: Los Neoliberales del Transporte Nunca Desperdician Una Buena Crisis

Peter Sebastian Chesney

RESUMEN

Este artículo presenta una historia de los jitneys desde su Época Dorada en las calles hasta su regreso al discurso entre neoliberales del transporte después de la década de 1970. Los neoliberales del transporte eran un conjunto intelectual que incluía profesores, legisladores, consultores y estafadores. Descubrieron la historia de los jitneys, que los californianos del sur inventaron durante una caída del comercio mundial durante la guerra en 1914. Abolidos en los Estados Unidos, los jitneys siguieron funcionando en ciudades propensas a crisis como Manila y Harare. Los recuerdos selectivos de los jitneys en una época de presupuestos estatales austeros contribuyeron al retorno del comercio como una alternativa barata y no regulada del transporte público. La historia fue la herramienta que llevó a los jitneys, disfrazados de Lyft y Uber, a volver a las calles de Estados Unidos después de la crisis financiera mundial.

"It is doubtful that Uber stems from neo-liberal ideology."

Michael Storper,
"The Neo-liberal City as Idea and
Reality" (2016)

En la década de 1970, los pensadores neoliberales notificaron sobre las economías informales de viajes compartidos que funcionaban en todo el mundo y desenterraron la historia de una economía informal de dichos viajes compartidos que existió brevemente en Los Ángeles durante la Primera Guerra Mundial. Las crisis económicas, primero en 1914 y luego en el período poscolonial en Filipinas, crearon condiciones sociales en las que los conductores-empresarios con acceso a vehículos, pero sin empleo estable convirtieron automóviles, camiones y jeeps en los llamados "jitneys" o "jeepneys".

Estos autobuses sin licencia no tenían horarios o rutas establecidas, sino que recorrían calles concurridas, siempre buscando recoger más pasajeros, dejándolos en los destinos solicitados. Como se muestra en la figura 1, los conductores en Los Ángeles generalmente tomaban muchas tarifas a la vez. Los pasajeros incluso se encaramaban en los estribos o se colgaban de las puertas de los vehículos con asientos por solo cinco centavos. Ciudades como Los Ángeles pronto prohibieron los jitneys, pero sobrevivieron en enclaves informales.

Michael Storper, a professor in UCLA's school of urban and regional planning, cites Uber in an influential rebuttal to what he calls "the critical neo-liberalism literature" (Storper 2016). Critical neoliberal scholarship ranges from geography by David Harvey to history by Philip Mirowski. To Storper, critics of neoliberalism in post-1960s cities were "imprecise and over-reaching" in their confusion of liberalism's confidence in markets with "laissez-faire doctrine or plutocratic authoritarianism" (ibid). Thus, neoliberalism, as construed by its critics, is unlikely to be the relevant framework for making sense of Uber or Lyft, which neoliberals might "subsequently" justify but which likely "emerge[d] as a pragmatic response to the possibilities of reducing transaction costs and increasing capital utilization that are offered by new technologies" (ibid)². Though Storper rightly urges caution against totalizing theories of neoliberalism, his rebuttal denies the possibility of a long, local, and documented relationship between neoliberal ideology and informal transit that predates the founding of Uber and Lyft. In fact, neoliberal professors at University of California educated two rideshare founders, Uber's Travis Kalanick (UCLA engineering) and Lyft's Logan Green (UCSB business economics). Setting aside Kalanick, an Ayn Rand fan,³ this paper tracks the genealogy from transportation neoliberals explicitly to Green and his Lyft startup.

The thinking that led to the creation of Lyft dates to a 1972 article in *Reason*. To prove the link, I hold myself to Storper's standards for a better critical neoliberalism literature. To those opposed to neoliberal ideology, a neoliberal is a member of a policymaking and intellectual set advocating cuts to public services, sales of public assets, transfers of public responsibilities to private entities, and a mentality valuing information processed in markets

2. Storper, "The neo-liberal city," 37-38 and 26-27.
3. Carl Franzen, "Republicans and Democrats are fighting over who loves Uber more," *The Verge*, 25 August 2014. Kalanick dropped out of UCLA in 1998. His memories of the undergraduate experience and advice for students are indicative of a neoliberal approach to education. He has bragged of having worked 40 hours a week while a student and praised the engineering department for letting students "learn without being in class...This allowed great flexibility with my extreme entrepreneurial and academic workload." Phil Hampton, "Q&A with Travis Kalanick," *UCLA Newsroom*, 9 October 2015.
4. David Harvey, *A Brief History of Neoliberalism* (Oxford University Press, 2005). See commandment number 12 in Philip Mirowski, "The Thirteen Commandments of Neoliberalism," *The Utopian*, 19 June 2013.
5. Kristian Olesen, "Infrastructure Imaginaries: The Politics of Light Rail Projects in the Age of Neoliberalism," *Urban Studies* 57, no. 9 (2020): 1811-1826.

Un siglo después, durante la crisis financiera mundial, los jitneys regresaron a las calles de las ciudades de California.

Michael Storper, profesor de la escuela de planificación urbana y regional de la UCLA, cita a Uber en una refutación influyente a lo que él llama "la literatura crítica del neoliberalismo" (Storper, 2016). La academia neoliberal crítica abarca desde la geografía de David Harvey hasta la historia de Philip Mirowski. Para Storper, los críticos del neoliberalismo en las ciudades posteriores a la década de 1960 eran "imprecisos y exagerados", pues tendían a confundir la confianza del liberalismo en los mercados con la "doctrina del laissez-faire o el autoritarismo plutocrático" (ibid). Así, es poco probable que el neoliberalismo, tal y como lo interpretan sus críticos, sea el marco pertinente para dar sentido a Uber o Lyft, que los liberales podrían justificar "posteriormente", pero que probablemente "Surgió[ge] como una respuesta pragmática a las posibilidades de reducir los costos de transacción y aumentar la utilización del capital que ofrecen las nuevas tecnologías" (ibid.). Aunque Storper insta con razón la precaución contra las teorías totalizadoras del neoliberalismo, su refutación niega la posibilidad de una relación larga, local y documentada entre la ideología neoliberal y el tránsito informal que es anterior a la fundación de Uber y Lyft. De hecho, los profesores liberales de la Universidad de California educaron a dos fundadores de viajes compartidos, Travis Kalanick de Uber (ingeniería de UCLA) y Logan Green de Lyft (economía empresarial de UCSB). Dejando a un lado a Kalanick, un fanático de Ayn Rand, este artículo rastrea la genealogía desde los liberales del transporte explícitamente hasta Green y su startup¹ Lyft.

El pensamiento que llevó a la creación de Lyft se remonta a un artículo de 1972 en la revista *Reason*. Para probar el vínculo, aplico los mismos estándares de Storper para una mejor literatura crítica del neoliberalismo. Para quienes se oponen a la ideología neoliberal, un neoliberal es un miembro de un conjunto político e intelectual que aboga por los recortes de los servicios públicos, la venta de activos públicos, la transferencia de responsabilidades públicas a entidades privadas y una mentalidad que valora la información procesada en los mercados por encima del conocimiento disciplinario, las ideas heredadas o incluso la ética básica. Las políticas de transporte liberales incluyen –lo obvio–,

1. El término anglosajón *Startup* hace referencia a una empresa de nueva creación que comercializa productos o servicios a través del uso de las nuevas tecnologías con un modelo de negocio escalable que permita un crecimiento rápido y sostenido en el tiempo.

over disciplinary knowledge, inherited ideas, or even basic ethics.⁴ Neoliberal transportation policies include the obvious – for example, governments selling freeways or some of their lanes for conversion into toll road facilities – and less obvious – for instance, urban light rail networks plotted to draw investment and consumers into gentrifying neighborhoods.⁵ Similar thinking is at work in any enthusiasm for the jitney after years of mounting skepticism about government services like public transportation. Neoliberals call for competition, to the death, between public options and for-profit alternatives, putting transit-dependent people at risk of losing mobility rights.⁶ Jitney boosters have stressed how micro-entrepreneurs, in both 1914 Los Angeles and late 1940s Manila, easily gained access to the materials and skills needed to become drivers; but transportation neoliberals have rarely differentiated between small owner-operators and startups-cum-industrial-titans, which have too easy access to venture capital. Storper has requested evidence of plans leading to transportation deregulation, evidence “that such policies really are designed and intended to enhance [negative social outcomes] and are not unintended effects of a complex and pragmatic political process” (Storper 2016).⁷ By writing a history of jitneys and showing how neoliberal thinkers selectively pull simplistic lessons from complex historical narratives, I illustrate how Uber and Lyft did – and do – stem from neoliberal ideas, which justify malicious, sometimes criminal, strategies of privatization.

JITNEY AND ANARCHY:

The Anarchists Who Seized the Means of
Transportation in 1910s Los Angeles

“Don’t talk to the driver.
Don’t crowd into a seat beside men.
Don’t sit on the door.
Don’t converse with men passengers.
Don’t sit on anyone’s lap.”

Miss Marvel Spencer,
Los Angeles Herald, 24 May 1915⁸

Miss Marvel Spencer’s etiquette for riding in jitneys appeared in the *Los Angeles Herald*, a local, worker-oriented newspaper of the era. Miss Spencer’s admonitions surely gave female readers second thoughts about the jitneys. Spencer warned women and girls to beware of sexual anarchy in vehicles with male drivers and male riders. That said, she told

6. Adrian Moore, “Private Transportation and Competition,” *Reason*, 18 May 2004.

7. Storper, “The neo-liberal city,” 18-19.

8. “Girl Draws Code of Jitney Etiquette for Bus Patrons,” *L.A. Herald*, 24 May 1915.

por ejemplo, los gobiernos que venden autopistas o algunos de sus carriles para convertirlos en instalaciones de carreteras de peaje –y menos obvio–, por ejemplo, las redes de tren ligero urbano creadas para atraer inversiones y consumidores a vecindarios en proceso de gentrificación. Este tipo de pensamiento explica el entusiasmo por el jitney tras años de creciente escepticismo sobre los servicios gubernamentales como el transporte público. Los neoliberales hacen un llamado a la competencia, a muerte, entre las opciones públicas y las alternativas con fines de lucro, lo que pone a las personas que dependen del transporte público en riesgo de perder sus derechos de movilidad. Los impulsores del jitney han enfatizado cómo los microempresarios, tanto en Los Ángeles de 1914 como en Manila a fines de la década de 1940, obtuvieron fácilmente acceso a los materiales y habilidades necesarias para convertirse en conductores; pero los neoliberales del transporte rara vez han diferenciado entre pequeños propietarios-operadores y *startups*-industriales-titanes, que tienen el acceso a capital de riesgo demasiado fácil.

Storper ha solicitado evidencia de los planes que conducen a la desregulación del transporte, evidencia “de que tales políticas realmente están diseñadas y con la intención de mejorar [los resultados sociales negativos] y que no son efectos involuntarios de un proceso político complejo y pragmático” (Storper 2016). Al escribir una historia de los jitneys y mostrar cómo los pensadores neoliberales extraen selectivamente lecciones simplistas de complejas narrativas históricas, ilustro cómo Uber y Lyft surgieron –y siguen surgiendo– de las ideas neoliberales, que justifican estrategias de privatización maliciosas, y a veces criminales.

JITNEY Y ANARQUÍA:

Los anarquistas que se apoderaron de los
medios de transporte en la década de 1910 en Los
Ángeles

“No hables con el conductor.
No te apiñes en un asiento junto a los hombres.
No te sientes en la puerta.
No converses con los pasajeros hombres.
No te sientes en el regazo de nadie”.

Miss Marvel Spencer,
Los Angeles Herald, 24 May 1915

La etiqueta de la señorita Marvel Spencer para viajar en jitneys apareció en *Los Angeles Herald*, un periódico local de la época orientado a los trabajadores. Las advertencias de la señorita Spencer seguramente hicieron que las lectoras pensaran dos veces antes de montarse en los jitneys. Spencer advertía a las mujeres y a las niñas que tuvieran cuidado con la anarquía sexual en los vehículos

female *Los Angeles Herald* readers not to be too proud to use jitneys. Scandalized reporting against the jitney trade was published in capitalism's pet paper: the *Los Angeles Times*. The *Los Angeles Times* always took the side of the railroads, including during debates about the propriety of jitneys. Streetcar monopolies operated on a for-profit basis with guarantees from the city against competitors. To invest in rail was to count on a regulatory apparatus that marked any transportation alternative as illegal. However, streetcar networks hardly served the city equitably. Motorman jobs were few, and fares for long trips to the suburbs were identical to those for short trips within the city. When World War I began in 1914, a world trade slump began. The recession threw many Los Angeles men, including new car owners, out of work. Conditions were perfect for car owners to retool their personal vehicles into jitneys, which offered superior service to streetcars for the same fare.⁹

That fare was five cents, an amount that inspired the name "jitney" for unlicensed cabs and buses. Before signifying a mode of transportation, jitney was a slang term for coins used in Francophile and frontier gambling cultures. Poker players threw (*ont jeté*) small bets of five cents into the pot. Gambling already operated beyond the boundaries of polite or moralistic society, so the jitney entered criminal vernacular as a common word for a coin worth five cents. A *Vocabulary of Criminal Slang* (1914) references the term twice. As a noun, it was "general currency...used variously to signify an extremity in finance. Example: 'Break away; he hasn't got a jitney.'" In the definition for an anti-Italian slur, the book added, "You couldn't find a jitney with a search warrant in this bunch of wops" (Jackson and Hellyer, 1914). Both criminal insiders and police referenced jitneys in descriptions of people

9. This is the standard story of the jitneys from the following histories of the automobile in Los Angeles. Scott L. Bottles, *Los Angeles and the Automobile: The Making of the Modern City* (University of California Press, 1987), 49-51, Clay McShane, *Down the Asphalt Path: The Automobile and the American City* (Columbia University Press, 1994), 194-197, Peter D. Norton, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City* (MIT Press, 2008), 151, and James Nicholas Stroup, "Jitneys, Buses, and Public Transportation in Twentieth-Century Los Angeles," dissertation completed for the department of history, University of California, Riverside, 2015.
10. Louis E. Jackson and C.R. Hellyer, *A Vocabulary of Criminal Slang: With Some Examples of Common Usages* (Portland City Detective Department, 1914), 50 and 88.
11. Hayden White, "The Problem of Style in Realistic Representation: Marx and Flaubert" (1979) in Hayden White, *The Fiction of Narrative: Essays on History, Literature, and Theory, 1957-2007*, Robert Doran, ed. (Johns Hopkins University Press, 2010), 173.

con conductores y pasajeros masculinos. Eso sí, dijo a las lectoras de *Los Angeles Herald* que no fueran demasiado orgullosas de usar jitneys. En el periódico preferido del capitalismo, *Los Angeles Times*, se publicaron reportajes escandalosos contra el comercio de jitneys. *Los Angeles Times* siempre se puso del lado de los ferrocarriles, incluso durante los debates sobre la conveniencia de los jitneys. Los monopolios de tranvía funcionaban con ánimo de lucro y con garantías de la ciudad frente a los competidores. Invertir en el ferrocarril era contar con un aparato regulador que marcaba como ilegal cualquier alternativa de transporte. Sin embargo, las redes de tranvía apenas sirvieron a la ciudad de manera equitativa. Los trabajos de motorista eran pocos y las tarifas para viajes largos a los suburbios eran idénticas a las de viajes cortos dentro de la ciudad. Cuando comenzó la Primera Guerra Mundial en 1914, comenzó una caída del comercio mundial. La recesión dejó sin trabajo a muchos hombres de Los Ángeles, incluidos los propietarios de automóviles nuevos. Las condiciones eran perfectas para que los propietarios de automóviles adaptaran sus vehículos personales para convertirlos en jitneys, que ofrecían un servicio superior a los tranvías por la misma tarifa.

Esa tarifa era de cinco centavos, una cantidad que inspiró el nombre de "jitney" para los taxis y autobuses sin licencia. Antes de significar un modo de transporte, "jitney" era un término de la jerga para las monedas que se usaban en las culturas del juego francófilo y de la frontera. Los jugadores de póquer lanzaron (*ont jeté*) pequeñas apuestas de cinco centavos al bote. El juego ya operaba más allá de los límites de la sociedad educada o moralista, por lo que el jitney entró en la lengua vernácula criminal como una palabra común para una moneda que vale cinco centavos. A *Vocabulary of Criminal Slang* o "Vocabulario de la jerga criminal" (1914) hace referencia al término dos veces. Como sustantivo, era "moneda general ... usada de diversas formas para significar un extremo en las finanzas. Ejemplo: 'Aléjate; no tiene un jitney.'" En la definición de insulto anti-italiano, el libro agregó: "No se podía encontrar un jitney con una orden de registro entre este montón de wops?" (Jackson y Hellyer, 1914). Tanto los delincuentes como la policía hicieron referencia a los jitneys en las descripciones de personas tan pobres que no valía la pena robar o investigar. El cambio tropológico en el significado del Jitney de un término para una miseria de dinero a un vehículo que cobra una miseria de dinero muestra cuán socialmente marginalizados fueron los primeros conductores y pasajeros de los Jitneys. Confiando en las actividades informales o del mercado gris para sobrevivir, los

2. Wop es un insulto peyorativo para italianos o personas de ascendencia italiana.

too poor to be worth robbing or worth investigating.¹⁰ The tropological shift in meaning of jitney from a term for a pittance of money to a vehicle charging a pittance of money shows how socially marginalized the earliest drivers and riders of jitneys were.¹¹ Relying on informal or gray market activities for survival, jitney drivers knew their position was at the bottom of an urban society on the Pacific Rim and in the U.S.-Mexico Borderlands. The trade crisis in Los Angeles thoroughly proletarianized many car owners.

The first jitney operators to receive attention in the *Los Angeles Times* were based in the port city of Long Beach, twenty miles south of Los Angeles. Operations began in September, about a month after the first shots of the Great War reduced the volume of sea commerce. Shortly after, a local rail line closed as passengers abandoned it for the jitneys.¹² Jitney literature has predominantly assumed the perspectives of capital, consumers, or city planners in discourse about whether the jitney trade was threatening or beneficial. Lost in each framework is the worker who chose temporary self-employment. Jitney drivers risked injury on the job, wear and tear to their machines, and threats of litigation from both capitalists and consumers. On the positive side, jitney drivers had the right to exit their business at will, set their own hours, and decide which riders or neighborhoods to serve. As workers without bosses, jitney drivers entered a way of life growing popular with anarchists like the local *Magónistas* or the Wobblies (International Workers of the World).¹³ Jitney drivers played a robust role in pre-war Southern California. In fact, jitney drivers organized syndicates of their own, like the 700-strong Auto Buss Owners' and Operators' Association, a union which was headquartered in historical Skid Row at 225 East 6th Street.¹⁴

Self-employment had a great attraction for workers in Los Angeles, which is clear from literature they read and songs they wrote and sang. After years of exile in many places along the U.S.-Mexico Borderlands, Ricardo Flores Magón settled in Los Angeles after the 1910 revolution south of the border. He edited an anarchist newspaper, *Regeneración*, which told readers about the "evidence" that "humanity

conductores de jitney sabían que su posición estaba en el fondo de una sociedad urbana en la Cuenca del Pacífico y en la Frontera México-Estados Unidos. La crisis comercial en Los Ángeles proletarizó completamente a muchos propietarios de automóviles.

Los primeros operadores de jitney que recibieron atención en *Los Angeles Times* tenían su sede en la ciudad portuaria de Long Beach, veinte millas al sur de Los Ángeles. Las operaciones comenzaron en septiembre, aproximadamente un mes después de que los primeros disparos de la Gran Guerra redujeran el volumen del comercio marítimo. Más adelante, una línea ferroviaria local se cerró cuando los pasajeros la abandonaron por los jitneys. La literatura del jitney ha asumido predominantemente las perspectivas de capital, consumidores o los planificadores urbanos en discurso sobre si el comercio de jitney era amenazante o beneficioso. Cada uno de estos marcos pierde de vista al trabajador que eligió el autoempleo temporal. Los conductores de jitney se arriesgaban a sufrir lesiones en el trabajo, desgaste de sus máquinas y amenazas de litigio tanto por parte de los capitalistas como de los consumidores. En el lado positivo, los conductores de jitney tenían derecho a salir de su negocio a voluntad, establecer sus propios horarios y decidir a qué pasajeros o vecindarios atender. Como trabajadores sin jefes, los conductores de jitney asumieron un estilo de vida que se hizo popular entre los anarquistas como los magonistas locales o los wobblies (trabajadores internacionales del mundo).³ Los conductores de jitney desempeñaron un papel importante en el sur de California antes de la guerra. De hecho, organizaron sus propios sindicatos, como la Asociación de Propietarios y Operadores de Autobuses de 700 miembros, un sindicato que tenía su sede en el histórico Skid Row en 225 East 6th Street.

El trabajo por cuenta propia tenía un gran atractivo para los trabajadores de Los Ángeles, lo cual es evidente en la literatura que leían y las canciones que escribían y cantaban. Tras años de exilio en muchos lugares a lo largo de la zona fronteriza entre Estados Unidos y México, Ricardo Flores Magón se instaló en Los Ángeles después de la revolución de 1910 al sur de la frontera. Editó un periódico anarquista, "Regeneración", que contaba a los lectores sobre la "evidencia" de que "la humanidad no necesita ni patrón ni gobierno" (Magón, 1914). Los ejemplos incluyen "las comunidades libres de los [pueblos indígenas] yaquis, de [la ciudad de] Durango, en el sur de México, y muchas otras regiones donde los habitantes han tomado posesión de la tierra" (*ibid*). Magón delinea una opción: "o ser libres,

3. Los Trabajadores Industriales del Mundo (IWW), también conocidos como los 'Wobblies', era una organización sindical radical fundada en los Estados Unidos en 1905.

12. "Auto Busses Stir Trouble," *L.A. Times*, 20 September 1914. I initially found several of the *Times* and *Tribune* articles cited in this paper in the Jitney Busses Scrapbook, Collection no. 6023, Special Collections, USC Libraries, University of Southern California.

13. Kelly Lytle Hernández, *City of Inmates: Conquest, Rebellion, and the Rise of Human Caging in Los Angeles, 1771-1965* (University of North Carolina Press 2017), 92-130.

14. "Referendum Is Threatened IF City Passes 'Jitney' Law," *L.A. Tribune*, 27 February 1915.

15. Translations are mine: "pruebas...la humanidad no

does not need a boss or a government" (Magón, 1914). Examples include "the free communities of the Yaqui [Native people], of [the city of] Durango, in the south of Mexico, and so many other regions where the inhabitants have taken possession of the land" (ibid). Magón delineates a choice: "either to be free, entirely free and denying all Authority, or to be slaves perpetuating the command [or management] of man over man" (ibid). Magón's article was published in the spring of 1914, mere months before the first jitneys took to the streets.¹⁵ "Gasoline Gus," a mocking depiction of a cartoon chauffeur, showed up in bourgeois East Coast newspapers and made its first appearance in the *Los Angeles Times* in 1913. Two years later, a popular song ironically heroized him and described him leaving chauffeuring to drive his own "jitney bus." Self-employed, Gus was free to drive recklessly, which terrified one prim passenger. A bourgeoisie, she commanded, "'Don't go too fa-ar.' Gus retorted, 'It's not that kind of ca-ar.'"¹⁶

The threat of sexualized danger to women and girls was a key theme in the assault of the bourgeois press against the jitney trade. The most prominent police figure to protest against jitneys was Aletha Maxey Gilbert. Gilbert, LAPD's so-called "City Mother," descended from a local lineage of women in policing. Her mother ran the Lincoln Heights jail from 1888 to 1912. In 1914, Gilbert was promoted and became one of the city's first female police officers. Gilbert's City Mother's Bureau bore responsibility for intimate matters like the sexual activity of "wayward girls," who reputedly lacked attentive parents and came to police women for guidance and protection.¹⁷ In January 1915, the *Los Angeles Times* reported that Gilbert wanted

necésita de jefe o gobierno," "las comunidades libres del Yaqui, de Durango, del Sur de México y de tantas otras regiones en que los habitantes han tomado posesión de la tierra," "o ser libres, enteramente libres negando toda Autoridad, o ser esclavos perpetuando el mando del hombre sobre el hombre." Ricardo Flores Magón, "Sin Jefes," *Regeneración*, 21 March 1914.

16. "Gasoline Gus Takes on a New Pupil," *L.A. Times*, 13 April 1913. Allan Holtz, "Obscurity of the Day: Gasoline Gus," *Stripper's Guide*, 21 November 2012. "Gasoline Gus and His Jitney Bus," performed by Billy Murray and Chorus, 1915, UCSB Cylinder Audio Archive.

17. Janice Appier, *Policing Women: The Sexual Politics of Law Enforcement on the LAPD* (Temple University Press, 1998), 73-76 and 85-86. For a fascinating recent literary history linking the waywardness of girls to anarchy, see Saidiya Hartman, *Wayward Lives, Beautiful Experiments: Intimate Histories of Social Upheaval* (W.W. Norton & Company, 2019).

18. "Outrage: Men in Busses Insult Girls," *L.A. Times*, 9 January 1915. "Imperative: Stringent Regulation of the Jitney Busses," *L.A. Times*, 4 January 1915.

completamente libres y negando toda Autoridad, o ser esclavos perpetuando el mando [o gestión] del hombre sobre el hombre" (ibid). El artículo de Magón se publicó en la primavera de 1914, pocos meses antes de que los primeros jitneys salieran a las calles. "Gasoline Gus", una representación burlesca de un chófer de dibujos animados se presentó en los periódicos burgueses de la costa este y apareció por primera vez en *Los Angeles Times* en 1913. Dos años más tarde, una canción popular lo convirtió en héroe irónicamente y lo describió dejando su oficio de chofer para conducir su propio "autobús jitney". Gus, que trabajaba por cuenta propia, era libre de conducir imprudentemente, lo que aterrorizó a un pasajero remilgado. Un burgués, ordenó, "No te vayas demasiado lejos". Gus replicó: "No es ese tipo de carro".

La amenaza del peligro sexualizado para las mujeres y las niñas fue un tema clave en el ataque de la prensa burguesa contra el comercio del jitneys. La figura policial más destacada que protestó contra los jitneys fue Aletha Maxey Gilbert. Gilbert, la llamada "madre de la ciudad" del Departamento de Policía de Los Ángeles, desciende de un linaje local de mujeres policías. Su madre dirigió la cárcel de Lincoln Heights desde 1888 hasta 1912. En 1914, Gilbert fue ascendida y se convirtió en una de las primeras mujeres policía de la ciudad. La Oficina de Madres de la Ciudad de Gilbert se encargaba de asuntos íntimos como la actividad sexual de las "niñas discolas", que supuestamente carecían de padres atentos y acudían a las mujeres policías en busca de orientación y protección. En enero de 1915, *Los Angeles Times* informó que Gilbert quería que la ciudad de Los Ángeles diera prioridad a la seguridad de las mujeres a la hora de redactar una nueva ley para regular los jitneys. Se indignó al enterarse de "que muchas pasajeras que abordaron los cazadores de monedas de cinco centavos han sido obligadas a sentarse en el regazo de hombres que nunca antes habían visto". Aquí, ella hace eco de las palabras del comerciante de muebles W.G. Hutchison, que se opuso cinco días antes a "la amenaza moral que supone permitir que personas sin escrúpulos se amontonen entre mujeres y niñas". Tanto la policía, como los comerciantes del centro de Los Ángeles que vendían lujos a la clase media guardaban enérgicamente la virtud de las chicas ricas que navegaban por la ciudad; les preocupaba que la espantosa reputación de los hombres en jitneys repeliera a las clientas ricas del distrito comercial central de la ciudad.

Los oponentes del comercio de los jitney también se autodenominaron paternalistas en las llamadas anti-jitney para proteger a los peatones. Dos informes de muertes y mutilaciones bajo las ruedas de los jitneys enfatizaron a los conductores como hombres perpetradores de atrocidades contra las peatonas.

the City of Los Angeles to prioritize women's safety when composing a new law to regulate the jitneys. She was outraged to have learned "that many girl passengers who boarded nickel chasers have been required to sit on the laps of men they had never seen before." Here, she echoes the words of furniture retailer W.G. Hutchison, who objected five days earlier to "the moral menace through allowing this opportunity for unscrupulous persons to crowd in among women and girls."¹⁸ As much as the police, downtown Los Angeles shopkeepers who sold luxuries to the middle classes strenuously guarded the virtue of rich girls navigating the city; they worried that the frightful reputation of men in jitneys repelled rich, female customers from the city's central shopping district.

The jitney trade's opponents also anointed themselves as paternalists in anti-jitney calls to protect pedestrians. Two reports of death and maiming under the wheels of jitneys emphasized drivers as male perpetrators of atrocity against female pedestrians. Mrs. Mary E. Keller, 62, died when speeding jitney driver Jacob Spilhaulig, 16, dragged her pinned body one hundred feet along a street in Boyle Heights before he got his bus to brake. Jitney driver D. Wolownic "had his eyes on a prospective passenger a half block away" when he hit Mrs. R. Booth. In both cases, the *Los Angeles Times* highlights accounts of a female victim with an Anglo name and a male driver with a name evoking white ethnic heritage. The jitney trade was the recipient of one more layer of exotism in a newspaper article entitled "The Jitney Assassins." The *Los Angeles Times* article sarcastically told Germans to wage their "war upon cripples, and old men, and women and children" of London simply by "buy[ing] the thousand jitneys that now make a slaughter pen of the streets of Los Angeles."¹⁹ The trope remains among conservative nationalists and neoliberal thinkers who still use gender to frame attacks on foreigners and workers. Feminist critic Sara R. Farris reads narratives of violence against

La Sra. Mary E. Keller, de 62 años, murió cuando el veloz conductor de jitney Jacob Spilhaulig, de 16 años, arrastró su cuerpo inmovilizado cien pies a lo largo de una calle de Boyle Heights antes de conseguir que su autobús frenara. El conductor de Jitney D. Wolownic "tenía sus ojos puestos en un posible pasajero a media cuadra de distancia" cuando golpeó a la Sra. R. Booth. En ambos casos, *Los Angeles Times* destaca los relatos de una víctima femenina con un nombre anglosajón y un conductor masculino con un nombre que evoca la herencia étnica blanca. El comercio del jitney fue el recipiente de una capa más de exotismo en un artículo de periódico titulado "Los asesinos del Jitney."

El artículo de *Los Angeles Times* dijo sarcásticamente a los alemanes que librarán su "guerra contra lisiados, ancianos, mujeres y niños" de Londres simplemente "comprando los mil jitneys que ahora hacen un matadero en las calles de Los Ángeles." El tropo permanece entre los nacionalistas conservadores y los pensadores neoliberales que todavía usan el género para enmarcar ataques contra extranjeros y trabajadores. La crítica feminista Sara R. Farris interpreta las narrativas de violencia contra las mujeres —o contra cualquier sujeto feminizado—, como formas de marcar límites entre poblaciones modernas contra tradicionales, las mujeres de carrera contra las trabajadoras del cuidado, y los espacios urbanos a los que pertenecen las mujeres contra aquellos en los que corren demasiado riesgo de sufrir agresiones sexuales.

Los insultos y ataques a los conductores de jitney como hombres viciosos de origen inmigrante indicaba que el oficio tenía un verdadero potencial para perturbar los ferrocarriles, una importante industria local y también un conglomerado inmobiliario. Un ejecutivo de tranvía en *Electric Railway Journal* reaccionó llamando a los conductores de jitney "poco mejor que un parásito que socava la fuerza y la vitalidad del servicio ferroviario" y advirtió de manera ominosa a los conductores que "se retiren voluntariamente del campo" antes de que "el interés público deba en última instancia forzar su eliminación" (Dunn, 1915). Luego, *Sunset*, una revista impresa por Southern Pacific (S.P.) Railroad de la dinastía Huntington, impugnó a los conductores de jitney como "francotiradores de automóviles". Los trabajadores de Los Ángeles habían estado en desacuerdo durante mucho tiempo con el ferrocarril S.P., porque sus ingenieros habían mantenido los trenes funcionando a tiempo durante una huelga en el puerto en 1911.

Los trabajadores con conciencia de clase sabían que S.P. Railroad también operaba el Pacific Electric Railway y que Henry E. Huntington, el sobrino del fundador de S.P., era propietario privado del Los Angeles Railway. La industria mantuvo agresivamente un régimen laboral antisindical llamado open shop

19. "The Chase: Nickels Ahead; Blood Behind," *L.A. Times*, 7 December 1914. The age of Spilhaulig [or Spilhauliz] is from the 1920 U.S. Census, which had him listed as a "chauffeur" who "delivers bread." *Ancestry Library Edition*. "Still More Pestiferous: After 'Jitney' Hits Woman," *L.A. Times*, 17 December 1914. "The Jitney Assassins," *L.A. Times*, 4 January 1915.

20. This dynamic is called the "sexualization of racism and racialization of sexism" by Sara R. Farris, *In the Name of Women's Rights: The Rise of Femonationalism* (Duke University Press, 2017). For the parallels between rightwing uses of gender with rightwing uses of queer and/or disabled identity politics, see Jasbir K. Puar, *Terrorist Assemblages: Homonationalism in Queer Times* (Duke University Press, 2007) and *The Right to Maim: Debility, Capacity, Disability* (Duke University Press, 2017).

women – or against any feminized subject – as marking boundaries between modern versus traditional peoples, career women versus care workers, and urban spaces where women belong versus ones where they are too much at risk of sexual assault.²⁰

The vitriol in attacks on jitney drivers as vicious men from immigrant backgrounds indicated the trade had real potential to disrupt the railroads, an important local industry and also a real estate conglomerate. A streetcar executive in *Electric Railway Journal* reacted by calling jitney drivers “little better than a parasite sapping the strength and vitality of the railway service” and ominously warned drivers to “voluntarily withdraw from the field” before “public interest must ultimately force its removal” (Dunn, 1915).²¹ Then *Sunset*, a magazine printed by the Huntington dynasty’s Southern Pacific (S.P.) Railroad, impugned jitney drivers as “auto snipers.” Working people in Los Angeles had long been at odds with the S.P. Railroad, for its engineers had kept the trains running on time during a harbor strike in 1911. Workers with class consciousness knew that S.P. Railroad also operated the Pacific Electric Railway and that Henry E. Huntington, the nephew of S.P.’s founder, privately owned the Los Angeles Railway. The industry aggressively maintained an anti-union labor regime called the “open shop,” so the motormen who operated local rail lines had never organized.²² First rail, then the jitney drivers’ association, turned to Los Angeles City Council, where capital lobbied for heavier regulation and drivers demonstrated for a more laissez-faire approach to urban transportation.

Government abolished the jitneys by setting rules inimical to the trade’s competitive advantage. Business leaders like grocer Walter W. Ralphs said that jitneys had become a “public utility, and should be treated as such.” Bruce Wetherby, a shoe retailer, went one step further. To him, it was “unthinkable that this class shall be permitted to operate without police restrictions.”²³ The *Los Angeles Times* shared a petition calling for jitney drivers to purchase licenses in order to fund “a board for examination of applicants for license, and the necessary additional police for the enforcement of the ordinance without putting additional burden on

“tienda abierta”, por lo que los conductores que operaban las líneas ferroviarias locales nunca se habían organizado. Primero el tren, luego la asociación de conductores de jitney, se dirigió al Ayuntamiento de Los Ángeles, donde el capital presionó para lograr una regulación más estricta, y los conductores se manifestaron a favor de un enfoque más laissez-faire para el transporte urbano.

El gobierno abolió los jitneys estableciendo reglas contrarias a la ventaja competitiva del comercio. Líderes empresariales como el tendero Walter W. Ralphs dijo que los jitneys se habían convertido en una “utilidad pública y deberían ser tratados como tal”. Bruce Wetherby, un minorista de zapatos, dio un paso más. Para él, era “impensable que a esta clase se le permitiera operar sin restricciones policiales.” Los Angeles Times compartió una petición en la que pedía a los conductores de jitney que compraran licencias que financiarían “una junta para examinar a los solicitantes de licencias y la policía adicional necesaria para hacer cumplir la ordenanza sin imponer una carga adicional a los contribuyentes”. El concejal James Simpson Conwell predijo “que la situación debe ceder a la operación de una ley más alta que cualquier ordenanza, una ley que es inflexible e implacable - la ley económica... El autobús ha llegado para quedarse como medio de transporte de la ciudad, y que en un futuro no lejano se convertirá en un sistema de tránsito rápido de lujo, en el que la seguridad, los asientos, la velocidad y la comodidad están garantizadas, y por lo tanto, se paga a un precio conmensurado.” Conwell todavía votó a regañadientes para restringir a los conductores de jitney de rutas con líneas de ferrocarril. Los conductores de Jitney debían cumplir con un horario y comprar bonos de seguros para garantizar una compensación en caso de un accidente que causara lesiones o daños a la propiedad.

Los conductores de jitney lucharon contra la regulación, pero su sueño murió después de dos votaciones sucesivas para reducir el comercio de jitney en Los Ángeles. La propuesta 4 prohibió a los jitneys de operar en “distritos peligrosamente congestionados de la ciudad” y requería que los conductores mantuvieran todos los vehículos en funcionamiento todos los días desde las 6 a.m. hasta la medianoche (Wilson, 1917). The Electric Railway Journal no intentó ocultar los trucos sucios de la industria cuando los editores se jactaban que los conductores habían llevado a los votantes del “sí” a las urnas en 550 automóviles. Con 100.000 votos emitidos, el lado anti-jitney ganó por 9,981 votos. Quedaron algunos jitneys en la carretera, pero el número se redujo de 1.000 en 1916 a 32 en 1917. La próxima vez que la desregulación del comercio de jitney llegó a la boleta electoral fue en el punto más bajo de la próxima gran crisis en 1935. La Corporación

21. W.E. Dunn, “The Application of Established Legal Principles to the Jitney,” *Electric Railway Journal* (Annual Convention Issue 1915), 504.

22. “Auto Snipers and Trolley Cars,” *Sunset* 34, no. 1 (January 1915), 47. Louis B. Perry and Richard S. Perry, *A History of the Los Angeles Labor Movement, 1911-1941* (University of California Press, 1963), 53.

23. “Imperative: Stringent Regulation of the Jitney Busses,” *L.A. Times*, 4 January 1915.

24. “The Why and the Wherefore: Drastic Regulation Necessary Safeguard,” *L.A. Times*, 12 January 1915.

25. “Jitney Ordinance Passed,” *L.A. Tribune*, n.d.

taxpayers.”²⁴ Councilman James Simpson Conwell predicted “that the situation must yield to the operation of a higher law than any ordinance, a law that is inflexible and merciless - the economic law... the motor buss has come to stay as a means of city transportation, and that it will in the not distant future develop into a system of rapid transit de luxe, in which safety, seats, speed and comfort are guaranteed, and a commensurate price is paid therefor[e].”²⁵ Conwell still voted reluctantly to restrict jitney drivers from routes with rail lines. Jitney drivers were to keep to a schedule and to buy insurance bonds to guarantee compensation in the event of a crash causing injury or property damage.²⁶

Jitney drivers fought back against regulation, but their dream died after two successive votes to curtail the jitney trade in Los Angeles. Proposition 4 forbade jitneys from “dangerously congested districts of the City” and required drivers to keep every vehicle in operation daily from 6 a.m. to midnight (Wilson, 1917)²⁷ The *Electric Railway Journal* made no attempt to hide the industry’s dirty tricks when the editors boasted that motormen had chauffeured ‘yes’ voters to the polls in 550 cars. With 100,000 ballots cast, the anti-jitney side won by 9,981 votes. A few jitneys remained on the road, but the number dropped from 1,000 in 1916 to 32 in 1917.²⁸ The next time deregulating the jitney trade made the ballot was at the nadir of the next great crisis in 1935. The Los Angeles Railway Corporation, recently stripped of its New Deal-era Blue Eagle, cut service so drastically that its workers, the Amalgamated Association of Street and Electric Railway and Motor Coach Workers of America, sponsored a bill to bring back jitneys. Five hundred laid-off engineers moved to incorporate their own busing service and drive the vehicles themselves.

26. Tentative: Five Thousand Dollars for Jitneys’ Victims,” *L.A. Times*, 19 February 1915.

27. Phillip D. Wilson, “Proposition and Ordinances Submitted to vote of Electors, June 5th, 1917,” in the appendix to *Analysis of Jitney Operations in Los Angeles* (Southern California Rapid Transit District Planning Department, April 1983).

28. “Los Angeles Excludes Jitneys,” *Electric Railway Journal*, 1917. See Ross D. Eckert and George Hilton, “The Jitneys,” *Journal of Law and Economics* 15 (October 1972), 318-322.

29. J.J. Morgan, “Initiative Ordinance Proposed by Petition, Repealing Certain Ordinances of the City Prohibiting the Operation of Jitney Busses on Public Streets, Submitted to Vote of Electors May 7, 1935” and Mrs. J.O. (Marie) Colwell, “Argument Against Proposition No 1 Commonly Known As Jitney Bus’ Ordinance,” both in the appendix to *Analysis of Jitney Operations in Los Angeles* (Southern California Rapid Transit District Planning Department, April 1983), Los Angeles Metro Archives.

de Ferrocarriles de Los Ángeles, recientemente despojada de su Blue Eagle de la era del Nuevo Acuerdo (New Deal), cortó el servicio de manera tan drástica que sus trabajadores, la Asociación Amalgamada de Street and Electric Railway and Motor Coach Workers of America, patrocinó un proyecto de ley para traer de vuelta los jitneys. Quinientos ingenieros despedidos se trasladaron para incorporar su propio servicio de transporte y conducir los vehículos ellos mismos. Los votantes rechazaron la ordenanza después de escuchar a Marie Colwell, quien estaba preocupada por los choques, la congestión y el despecho de los trabajadores contra su antiguo empleador.

JITNEY Y AUTORIDAD:

Los neoliberales del transporte que se apoderaron del legado del Jitney

“Miren al Tercer Mundo, donde los sistemas de vehículos pequeños, tipo automóvil, funcionan con éxito y eficacia. Tenemos mucho que aprender de los jeepneys de Manila, los colectivos de Caracas y los mutatus de Nairobi”.

Melvin M. Webber,

The Joys of Automobility, abril de 1988

El discurso de apertura del ingeniero Melvin Webber en una conferencia de la UCLA de 1988 con el tema “El automóvil y la ciudad”, sorprendió por completo a los asistentes. Después de décadas de fuertes sentimientos de planificación urbana hacia el automóvil, que iban principalmente desde la ambivalencia hasta la acritud, Webber rompió el paso. El trabajo de campo reciente sobre las redes de transporte fuera de Europa y América del Norte presentó los usos informales de los vehículos “similares a los automóviles” de manera mucho más positiva. Más pequeños que los autobuses urbanos típicos pero más grandes que los automóviles personales unifamiliares, que eran omnipresentes en Estados Unidos, los vehículos de paratransito anticiparon la posibilidad de “extender el equivalente a la automovilidad para todos” (Wachs y Crawford, 1992). Lo que le dio a Webber la autoridad para hacer una declaración tan audaz a favor de los jitneys –y en anticipación de un futuro para nuevas empresas como Lyft y Uber– fueron los dieciséis años anteriores de ensayos sobre el tema de autores a quienes llamo “neoliberales del transporte.” Su discurso comenzó después de la década de 1960 y su llamada crisis urbana. La White flight redujo las bases fiscales y llevó a los responsables de la formulación de políticos a modelar sus programas nacionales de lucha contra la pobreza teniendo en cuenta las lecciones aprendidas de los países en proceso de descolonización. Los llamados a acabar con los monopolios del transporte

Voters defeated the ordinance after hearing from Marie Colwell, who was worried about crashes, congestion, and workers' spite against their former employer.²⁹

JITNEY AND AUTHORITY:

Transportation Neoliberals Who Seized the Jitney Legacy

"Look to the Third World, where small-vehicle, auto-like systems operate successfully and effectively. We have much to learn from the jeepneys of Manila, the *colectivos* of Caracas, and the *mutatus* of Nairobi."

Melvin M. Webber,

"*The Joys of Automobility*," April 1988³⁰

Engineer Melvin Webber's keynote speech at a 1988 UCLA conference themed "The Car and the City" utterly surprised attendees. After city planning's decades of strong feelings about the car, which ranged mostly from ambivalence to acrimony, Webber broke stride. Recent fieldwork on transportation networks outside of Europe and North America shined a far more sympathetic light on the informal uses of "auto-like" vehicles. Smaller than typical city buses but larger than single-family personal cars, which were ubiquitous in the U.S., paratransit vehicles anticipated the possibility "of extending the equivalent of automobility to everyone." (Wachs and Crawford, 1992).³¹ What gave Webber the authority to make such a bold statement in favor of the jitneys – and in anticipation of a future for startups like Lyft and Uber – was the previous sixteen years of essays on the matter by authors whom I call "transportation neoliberals." Their discourse began after the 1960s and its so-called urban crisis. White flight shrank tax bases and led policymakers to model their domestic antipoverty programs on lessons learned from countries in the

30. Webber's speech was reported in an article next to this image to illustrate his point. Connie Koenenn, "Future Gridlock: Blame All the Empty Seats, Expert Says," *L.A. Times*, 12 April 1988.

31. *The Car and the City: The Automobile, the Built Environment, and Daily Urban Life*, Martin Wachs and Margaret Crawford, eds. (University of Michigan Press, 1992), 284.

32. For two excellent books on this nexus of foreign and domestic politics, see Alyosha Goldstein, *Poverty in Common: The Politics of Community Action During the American Century* (Duke University Press, 2012) and Daniel Immerwahr, *Thinking Small: The United States and the Lure of Community Development* (Harvard University Press, 2015).

33. "A Message from the Publisher of Reason," *Reason* (January 1971).

público y a abrir las calles a la competencia de los jitneys vinieron de jóvenes estudiantes graduados y profesores titulares, consultores y estafadores.

El jitney dio su primer salto desde las Filipinas poscoloniales al discurso de la economía urbana de California en la primavera de 1972. Sandi Rosenbloom, candidata a título de doctorado en ciencias políticas de la UCLA, publicó "Taxis y Jitneys: El caso de la desregulación" en *Reason*, una revista libertaria que entonces solo estaba en su cuarto año. La publicación comenzó en Boston, pero se trasladó a la ciudad costera de Santa Bárbara en 1971. Rosenbloom ya había publicado una breve reseña bibliográfica sobre colectivos en Caracas; mientras que el Sun Belt de Houston publicó datos sobre el auge del comercio del jitney en Manila, Seúl y Teherán. Las tres megaciudades tenían redes informales de viajes compartidos, totalmente privatizadas que transportan al 25 por ciento, 15 por ciento y 100 por ciento de los usuarios de transporte público, respectivamente. Rosenbloom también hizo una rápida referencia a la historia de los jitneys en Los Ángeles y aludió críticamente a su desaparición a manos de un *trolley lobby*⁴ (Rosenbloom, 1972). Para durar más y suprimir los jitneys, una alianza de intereses de tranvía, buscadores de rentas se basó en "mandatos restrictivos y legislación prohibitiva" (ibid). A veces llamados "taxis gitanos", los jitneys en los Estados Unidos sobrevivieron aquí y allá. Como implica el apodo racializado, el comercio predominaba en los enclaves urbanos de los grupos minoritarios de clase trabajadora como el distrito Hill de Pittsburgh, Hunters Point en San Francisco y el sur de Chicago.

Pisándole los talones a Rosenbloom, el profesor de historia del transporte de UCLA, George Hilton, escribió *The Jitneys* con el estudiante de doctorado en economía de la USC Ross Eckert. Publicado en el *Journal of Law & Economics* de la Universidad de Chicago, un foro importante para debutar la teoría económica libertaria desde 1958, el artículo de Hilton y Eckert se convirtió en la historia más influyente del comercio de jitney jamás escrita. Hasta la fecha, *The Jitneys* es la fuente más citada sobre el comercio de jitney. Con treinta y tres páginas y 139 notas, el artículo de Hilton y Eckert se encuentra entre los relatos académicos más rigurosos del oficio. Los autores argumentan que la hostilidad de los ferrocarriles hacia los jitneys, y las leyes anti-jitney con los cuales los intereses ferroviarios presionaron a las ciudades para que aprobaran, llevaron al desarrollo del transporte urbano en Estados Unidos en una dirección

4. En política, el *lobbying*, la persuasión o la representación de intereses es el acto de intentar influir legalmente en las acciones, políticas o decisiones de los funcionarios del gobierno, generalmente legisladores o miembros de agencias reguladoras.

process of decolonization.³² Calls to break up public transit monopolies and open the streets to competition by jitneys came from young graduate students and tenured professors, consultants and con men.

The jitney made its first jump from the postcolonial Philippines into the urban economics discourse of California in the spring of 1972. Sandi Rosenbloom, a UCLA political science Ph.D. candidate, published "Taxis and Jitneys: The Case for Deregulation" in *Reason*, a libertarian magazine then only in its fourth year. Publication began in Boston but moved to the beach city of Santa Barbara in 1971.³³ Rosenbloom had already published a short literature review about *colectivos* in Caracas; while the Sun Belt city of Houston published data about the booming jitney trade in Manila, Seoul, and Tehran. The three mega cities had informal, fully privatized ride-share networks carrying 25 percent, 15 percent, and 100 percent of transit riders respectively. Rosenbloom also made a quick reference to the history of jitneys in Los Angeles and alluded critically to their demise at the hands of a "trolley lobby" (Rosenbloom, 1972). To outlast and to suppress the jitneys, an alliance of rent-seeking streetcar interests relied on "restrictive injunctions and prohibitive legislation" (ibid). Sometimes termed "gypsy taxis," jitneys in the U.S. survived here and there. As the racialized moniker implies, the trade predominated in working-class minority group's urban enclaves like the Hill District of Pittsburgh, Hunters Point in San Francisco, and South Chicago.³⁴

Hot on Rosenbloom's heels, UCLA transportation history professor George Hilton wrote "The Jitneys" with USC economics doctoral student Ross Eckert. Published in the University of Chicago's *Journal of Law & Economics*, a major forum for debuting libertarian economic theory since 1958,³⁵ Hilton and Eckert's article became the most influential history of the jitney trade ever written. To date, "The Jitneys" is the most widely cited source on the jitney trade. At thirty-three pages and 139 notes, Hilton and Eckert's article ranks among the most rigorous academic accounts of the trade. The authors argue that the hostility of railroads

completamente "insatisfactoria". Mirando hacia atrás, Hilton y Eckert prescribieron la competencia entre los monopolios de los tranvías y una alternativa como los jitneys, especialmente si "los operadores y todos los demás usuarios de las calles cargaban todos los costos de su operación. Esto implica un sistema de tarifas a los usuarios que reflejaría los costos sociales del movimiento en varios momentos y lugares de la ciudad" (Hilton y Eckert, 1972). Sin comentar explícitamente en su momento, los autores insinuaron que los responsables de la formulación de políticas deberían considerar medidas como la apertura de calles a la competencia –o precios de congestión– para reducir las ineficiencias del transporte.

En octubre de 1972, cuando apareció impresa *The Jitneys*, Hilton llevaba diez años de miembro vitalicio de la Mont Pelerin Society, el "colectivo de pensamiento" del neoliberalismo, y estaba a la mitad de un trabajo de consultoría con el American Enterprise Institute (AEI). AEI contrató al profesor para realizar un estudio poco después de que el Memorando Powell de 1971 alentara a los donantes de derecha a donar a las fundaciones para contrarrestar la "Nueva Izquierda" en los campus. Hilton se centró en la "Asistencia para el transporte masivo urbano" Urban Mass Transportation Assistance (UMTA), un programa federal contra la pobreza de la Gran Sociedad de la década de 1960. Publicado en 1974, *Federal Transit Subsidies* de Hilton describe a UMTA como derrochador e ineficaz. Los datos muestran que la proporción de viajes de trabajo en automóvil en EE. UU. aumentó del 64 al 78 por ciento en los diez años anteriores. Para Hilton, las tendencias a la baja en el uso del transporte público se debieron principalmente a que los pasajeros tomaron la decisión racional de comprar un automóvil para un desplazamiento más conveniente en lugar de factores como los vuelos industriales a las ciudades periféricas y la planificación de baja densidad en paisajes suburbanos del Cinturón del Sol. Al final del estudio, Hilton citó su propio artículo *The Jitneys* mientras soñaba con otro camino. Según Hilton, el comercio legalizado de jitneys "se habría adaptado fácilmente a las condiciones de demanda en expansión o en declive. En particular, la industria se habría adaptado a las fuerzas de difusión que comenzaron a moldear nuestras ciudades a medida que disminuía la dependencia del tranvía" (Hilton, 1974). La legitimación de los jitneys en la década de 1970 tenía el potencial de abrir un mercado adecuado para los viajeros en núcleos urbanos y periferias suburbanas.

En 1974, la UMTA contrató al *Urban Institute*, otro *think-tank*⁵ para estudiar modos alternativos de

34. Sandi Rosenbloom, "Taxis and Jitneys: The Case for Deregulation," *Reason* (February 1972). The first entry in Black playwright August Wilson's *The Pittsburgh Cycle* was called *Jitney* (Samuel French, Inc, 2002 [originally 1982]) and set in the Hill District, 1977.

35. Arguably, the economic analysis of law made its major advance since Jeremy Bentham when Chicago professor of economics Ronald Coase published "The Problem of Social Coast" in this journal in 1960. A. Mitchell Polinsky and Steven Shavell, "law, economic analysis of," *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Second Edition (2008).

36. Eckert and Hilton, "The Jitneys," 293 and 325. For the number of citations, see Google Scholar.

5. Un think tank "tanque de pensamiento" es un laboratorio de ideas, instituto de investigación, gabinete estratégico, centro de pensamiento o centro de

to jitneys, and the anti-jitney laws railroad interests lobbied cities to pass, led urban transportation development in the U.S. in an entirely “unsatisfactory” direction. Looking back, Hilton and Eckert prescribed competition between streetcar monopolies and an alternative like the jitneys, especially if “operators and all other users of the streets were bearing the full costs of their operation. This implies a system of user charges which would reflect the social costs of movement at various times and places in the city” (Hilton and Eckert, 1972)³⁶ Without commenting explicitly on their moment, the authors nonetheless implied that policymakers should consider measures like opening streets to competition – or congestion pricing – to reduce transportation inefficiencies.

In October 1972, when “The Jitneys” appeared in print, Hilton was ten years into his life membership with the Mont Pelerin Society, neoliberalism’s “thought collective,” and halfway through a consulting gig with the American Enterprise Institute (AEI). AEI hired the professor to conduct a study soon after the Powell Memorandum of 1971 encouraged rightwing donors to give to foundations to counteract the “New Left” on campuses.³⁷ Hilton zeroed in on Urban Mass Transportation Assistance (UMTA), a federal antipoverty program from the 1960s Great Society. Published in 1974, Hilton’s *Federal Transit Subsidies* describes UMTA as wasteful and ineffective. The data shows that the proportion of U.S. work trips by car had risen from 64 percent to 78 percent in the previous ten years. To Hilton, down trends in transit usage were mainly a result of riders making the rational choice to buy a car for more convenient commuting rather than factors like industrial flight to edge cities and the Sun Belt’s planning for low-density suburban landscapes. At the end of the study, Hilton cited his own article “The Jitneys” while dreaming about another path. According to Hilton, the legalized jitneys trade “would have adapted readily either to expanding or declining demand conditions. In particular, the industry would

transporte como “car pool [o automóvil compartido], bus de suscripción y jitney” (Kirby, 1974).

Mientras que paratransito solo ha sido abordado brevemente en la historia de los jitneys, el informe señaló un vínculo crucial entre los desarrollos futuros y el Dial-a-ride, “donde las nuevas llamadas pueden ser atendidas mientras otros pasajeros todavía están en el vehículo” (ibid). En 1982, el Departamento de Transporte de Ronald Reagan encargó un estudio de paratransito UMTA al autor Gabriel Roth, consultor y economista del transporte del Banco Mundial desde 1967. En el primer capítulo, “Aprendiendo del extranjero”, Roth destaca cómo los microempresarios en países en “desarrollo” ofrecen “transporte público urbano que genera ganancias y proporciona un buen servicio” (Roth y Wynne, 1982). Luego, Roth agrega una lista de once ubicaciones en todo el mundo donde los jitneys contribuyen a la infraestructura de transporte: Hong Kong, Kuala Lumpur, Buenos Aires, Calcuta, Manila, Estambul, El Cairo, Singapur, Nairobi, Belfast y Puerto Rico (un territorio de los EE. UU.). Seis años después, el trío de ciudades que Webber enumeró en su discurso de apertura en la UCLA incluyó dos de la lista de Roth, Manila y Nairobi, y una de la obra de Rosenbloom, Caracas. El argumento de Roth de que los modelos globales de paratransito tenían potencial para “aplicarse en los Estados Unidos” informó el discurso de Webber (ibid).

De manera evidente el discurso de Webber omitió cualquier mención del reciente intento, en el invierno de 1982, de establecer un servicio de jitney llamado Express Transit District (ETD). Los fundadores fueron los Mendenilla, tres hermanos con experiencia en la conducción de taxis. Los Mendenilla solicitaron una licencia para iniciar un negocio en Los Ángeles llamado ETD –un acrónimo similar a Rapid Transit District (RTD) que era la red de autobuses públicos de la región–. A diferencia de RTD, que daba servicio a un área masiva, ETD propuso rutas solo a través de Hollywood. Cuarenta “inversionistas / conductores”, en su mayoría inmigrantes de México, Rusia e Irán, recibieron \$10,000 cada uno. ETD utilizó los fondos para comprar jitneys y para cubrir la logística (*Analysis of Jitney Operations*, 1983).

Los clientes debían pagar el mismo precio por viaje que cobraba RTD, pero los usuarios del transporte público de Los Ángeles anticiparon un aumento de tarifas en caso de que los tribunales anularan la Propuesta A. En 1980, los votantes aprobaron el aumento de medio centavo en el impuesto a las ventas para financiar el transporte. Apostándole a una decisión judicial favorable, ETD no pudo obtener ganancias después de que los jueces

reflexión de un grupo de expertos cuya función es la reflexión intelectual sobre asuntos de política social, estrategia política, economía, tecnología o cultura.

37. *The Road from Mont Pelerin: The Making of the Neoliberal Thought Collective*, Philip Mirowski and Dieter Plehwe, eds. (Harvard University Press, 2009). “Mont Pelerin Society Directory - 2010,” *DeSmogBlog*, accessed 11 January 2021. AEI’s top donor was Richard Mellon Scaife, heir to the Mellon banking family of Pittsburgh. Jane Mayer, *Dark Money: The Hidden History of the Billionaires Behind the Rise of the Radical Right* (Doubleday, 2016), 73-111.
38. George W. Hilton, *Federal Transit Subsidies: The Urban Mass Transit Assistance Program* (American Enterprise Institute, 1974), 97, 109-111, and 130. Thomas J. Sugrue, *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit* (Princeton University Press, 1996) and Joel Garreau, *Edge City: Life on the New Frontier* (Anchor Books, 1992).

have adapted to the forces for diffusion which began to shape our cities as dependence on the streetcar declined" (Hilton, 1974).³⁹ Legitimizing jitneys in the 1970s had the potential to open a market suited for riders in urban cores and on the suburban fringes.

In 1974, UMTA hired the Urban Institute, another think tank, to study alternative modes of transportation like "car pool, subscription bus, and jitney" (Kirby, 1974). While *Para-transit* only briefly touched on the history of jitneys, the report noted a crucial link between future developments and Dial-a-ride, "where new calls may be answered while other passengers are still in the vehicle" (ibid).³⁹ By 1982, Ronald Reagan's Department of Transportation commissioned an UMTA paratransit study by author Gabriel Roth, a consultant and transportation economist with the World Bank since 1967. In the first chapter, "Learning from Abroad," Roth stresses how micro entrepreneurs in "developing" countries offer "urban public transport that run at a profit while providing good service" (Roth and Wynne, 1982). Roth then adds a list of eleven locations around the globe where jitneys contribute to transportation infrastructure: Hong Kong, Kuala Lumpur, Buenos Aires, Calcutta, Manila, Istanbul, Cairo, Singapore, Nairobi, Belfast, and Puerto Rico (a territory of the U.S.). Six years later, the trio of cities Webber listed in his keynote speech at UCLA included two from Roth's list, Manila and Nairobi, and one from Rosenbloom's work, Caracas. Roth's case that global paratransit models had potential for "application in the U.S." informed Webber's speech (ibid).⁴⁰

Notably absent from Webber's speech was any mention of the recent attempt, in winter of 1982, at the establishment of a jitney service called Express Transit District (ETD). The founders were the Mendenillas, three brothers with experience driving taxis. The Mendenillas applied for a license to start a business in Los Angeles named ETD, an acronym similar to RTD. Rapid Transit District (RTD) was the region's public bus network. Unlike RTD, which serviced a massive area, ETD proposed routes through Hollywood alone. Forty "investor/drivers," mostly immigrants from Mexico, Russia, and Iran, fronted \$10,000 each. ETD used

mantuvieran la votación para subsidiar RTD en abril de 1983. ETD cerró tienda ese mes. En 1986, un profesor de planificación de UC Irvine llamado Roger Teal descubrió que RTD, que él consideraba "tránsito subsidiado", había llevado a ETD y su esfuerzo de empresa informal a la quiebra. (Teal y Nemer, 1986). Luego, Teal dio un giro hacia el romance al enfatizar que ETD era "un negocio familiar" con conductores hispanohablantes y "pasajeros leales" que querían "apoyar un negocio operado y propiedad de chicanos" (ibid).

La elegía de Teal por ETD, publicada en la revista "Transportation", marcó la apoteosis del neoliberalismo del transporte como un discurso intencionalmente disimulado y francamente malicioso.

El artículo de Teal no menciona cómo él, como consultor, había testificado en nombre de ETD en las audiencias de la Comisión de Servicios Públicos donde un juez aprobó la licencia comercial. En cambio, Teal reinventó selectivamente el tercer acto de la trama. En el invierno de 1983, los reguladores comenzaron a escudriñar la empresa. RTD informó infracciones como hacinamiento, vehículos utilizando números de ruta RTD y conductores deteniéndose en zonas de autobuses RTD y "tocando la bocina ... para atraer pasajeros" (Crumpley, 1983). El Departamento de Relaciones Laborales de California respondió a tres quejas de robo de salario y concluyó que ETD les debía a sus conductores más de \$140,000. La Patrulla de Autopistas de California inspeccionó los jitneys y puso al 73 por ciento de los vehículos "fuera de servicio" por "luces, llantas y equipo mecánico en condiciones inseguras" (ibid). Un mes después, los autobuses no estaban reparados y seguían en uso. Finalmente, en abril, uno de los fundadores de la empresa se fugó a Ciudad Juárez con lo que quedaba de aproximadamente tres a diez millones de dólares que la empresa había recaudado de conductores-inversoristas. No los cuarenta mencionados en la solicitud, pero al menos 373 conductores, en su mayoría inmigrantes, afirmaron que los hermanos les habían vendido rutas. ETD los estafó.

El neoliberalismo del transporte no tenía en cuenta a los trabajadores que iban a perder sus trabajos como conductores de autobuses cuando los consultores recomendaban cortar el transporte público. Tampoco tenía en cuenta a los trabajadores que sufrían cuando la desregulación abrió espacio para que los estafadores promulgaran esquemas fraudulentos de robo de salarios. A los economistas informalistas, como Hernando de Soto, solo les importaban los empresarios, nunca aquellos a quienes pisoteaban. El autor peruano de *The Other Path* (1986) encubre (whitewashes) lo peor de la liberalización comercial, la desinversión urbana y la retirada del gobierno con sus interpretaciones ingenuamente populistas del multiculturalismo. En

39. Ronald F. Kirby, *Para-transit: A Summary Assessment of Experience and Potential* (Urban Institute, 1974), 9 and 14.

40. Gabriel Roth and George G. Wynne, *Free Enterprise Urban Transport* (Urban Mass Transportation Administration Office of Policy Development 1982), 1/1, 4/11.

41. *Analysis of Jitney Operations in Los Angeles* (Southern California Rapid Transit District Planning Department April 1983), Los Angeles Metro Library Archives.

42. This Los Angeles County ballot measure passed in November 1980, and it imposed an additional half-cent local sales tax to fund both improved bus service and breaking ground on a light rail system.

the funds to purchase jitneys and to cover logistics (*Analysis of Jitney Operations*, 1983). Customers were to pay the same price per ride as RTD charged,⁴¹ but public transit users of Los Angeles anticipated a fare hike on the horizon in the event that the courts struck down Proposition A.⁴² In 1980, voters approved the half-cent bump in sales tax to fund transit. Betting on a favorable judicial decision, ETD was unable to turn a profit after judges upheld the vote to subsidize RTD in April of 1983. ETD closed shop that month. In 1986, a UC Irvine planning professor named Roger Teal found that RTD, which he deemed “subsidized transit,” had forced ETD’s exercise in informal enterprise into bankruptcy (Teal and Nemer, 1986). Teal then veered into romance by stressing that ETD was “a family owned business” with Spanish speakers for drivers and “loyal riders” wanting “to support a Chicano-owned and operated business” (ibid).⁴³

Teal’s elegy for ETD, published in the journal *Transportation*, marked the apotheosis of transportation neoliberalism as an intentionally dissembling and outright malicious discourse. Teal’s article did not mention how he, as a consultant, had testified on ETD’s behalf at the Public Utilities Commission hearings where a judge approved the business license.⁴⁴ Instead, Teal selectively reimagined the third act of the plot. In winter of 1983, regulators began scrutinizing the company. RTD reported infractions like overcrowding, vehicles using RTD route numbers, and drivers stopping in RTD bus zones and “honking...to attract passengers” (Crumpley, 1983). The California Department of Labor Relations responded to three complaints of wage theft and concluded

43. Roger F. Teal and Terry Nemer, “Privatization of urban transit: The Los Angeles jitney experience,” *Transportation* 13 (1986), 5-22. For a glowing review of intercity jitneys as “community-based transportation” and “an important example [of] the viability of market-based, privatized transit” in Southern California, see Abel Valenzuela, Jr., Lisa Schweitzer, and Adriele Robles, “Camionetas: Informal travel among immigrants,” *Transportation Research* 39, no. 10 (December 2005): 895-911.

44. *Analysis of Jitney Operations in Los Angeles* (Southern California Rapid Transit District Planning Department April 1983), Los Angeles Metro Library Archives, 9. Labor contractualization and the romance of life without a long-term boss had a structural appeal to short-term business consultants, who consistently recommended that major firms hire temps. Louis Hyman, *Temp: How American Work, American Business, and the American Dream Became Temporary* (Viking, 2018).

45. Jerry Crumpley, *An Overview of Jitney Operations in Los Angeles* (Southern California Rapid Transit District Planning Department August 1983), Los Angeles Metro Library Archives, 17-19.

lugar del transporte público, el libro anunciaba el “colectivo de Lima ... los sedanes con capacidad para 5 pasajeros y camionetas ‘station wagon’ debidamente acondicionadas para transportar 8 y 9 personas” (de Soto, 1986). Las observaciones de De Soto inspiraron a su compatriota, el poeta Mario Vargas Llosa, a ver los barrios marginales de las ciudades del tercer mundo como escenario de aventuras románticas. El bohemio burgués que vivía la vida de un expatriado en París celebró “la economía informal, una sociedad paralela y en muchos sentidos más auténtica, laboriosa y creativa que la sociedad que dice ser el país legal” (ibid). Los neoliberales del transporte han instado a los urbanistas y planificadores a ir a aprender del extranjero, porque estas son las lecciones que a menudo esperan que los estudiantes y académicos encuentren.

Sin embargo, los críticos del neoliberalismo deben ser más cautelosos al interpretar a los países latinoamericanos u otros países “en desarrollo” como el escenario preeminente para un cambio en el pensamiento económico. Los geógrafos, como David Harvey, que escriben como si el neoliberalismo hubiera nacido en Chile y Argentina, son especialmente susceptibles al deslizamiento marxista hacia la xenofobia fronteriza. Storper ha ayudado a redirigir la atención antineoliberal desde la década de 1970 hacia los usos anteriores del término en *Atlantic World* de la década de 1930. Para personas como Walter Lippmann, el neoliberalismo no era un insulto, sino una etiqueta que se usaba con orgullo para diferenciarse del estatismo en el Tercer Reich o en la Unión Soviética. En términos generales, los neoliberales del transporte han incluido a aquellos que priorizaron la eficiencia del tráfico junto con aquellos que promocionaron los placeres de la movilidad. Mientras que algunos neoliberales del transporte eran ideológicos hasta el punto de la crueldad, otros eran decididamente más pragmáticos. Durante la crisis del terremoto de Northridge de 1994, el columnista de Los Angeles Times y profesor de planificación urbana de la USC Kevin Starr vio el desastre como “una ventana de oportunidad” para que Los Ángeles legitimara el jitney, un modo de tránsito que conocía por su investigación sobre la historia del Sueño de California (Starr, 1994). Varias autopistas colapsaron durante el terremoto, y Starr creía que el paratransito podría ayudar a prevenir una inminente pesadilla de tráfico. Adelantando a los críticos, Starr quería que la ciudad “diversificara sus opciones de transporte”, no simplemente aboliera el transporte público, como querían los “muchachos Adam Smith” entre sus colegas de la USC (ibid).

CONCLUSIÓN:

Los neoliberales del transporte se han apoderado del futuro.

that ETD owed its drivers over \$140,000. California Highway Patrol inspected the jitneys and placed 73 percent of the vehicles “out of service” for “lights, tires, and mechanical equipment in unsafe condition” (ibid). A month later, the buses were not fixed and still in use.⁴⁶ Finally, in April, one of the company’s founders absconded to Ciudad Juárez with what was left of an estimated three to ten million dollars the firm had collected from driver-investors. Not the forty mentioned in the application, but at least 373 drivers, mostly immigrants, claimed the brothers had sold them routes. ETD conned them.⁴⁶

Transportation neoliberalism had regard neither for workers who stood to lose their jobs as bus drivers when consultants recommended cutting public transit nor for workers who suffered when deregulation opened space for con men to enact fraudulent wage theft schemes. Only entrepreneurs, never those whom they trampled, mattered to informalist economists like Hernando de Soto. The Peruvian author of *The Other Path* (1986) whitewashes the worst of trade liberalization, urban disinvestment, and government retreat with his naively populist renderings of multiculturalism. In place of public transportation, the book heralded Lima’s “colectivo...the sedans with a capacity for 5 riders and ‘station wagon’ vans properly upgraded to carry 8 and 9 persons” (de Soto, 1986). De Soto’s observations inspired his countryman, the poet Mario Vargas Llosa, to see the slums of third world cities as the setting for romantic adventure. The bourgeois bohemian living the expat’s life in Paris celebrated “the informal economy - a parallel and in many senses more authentic, industrious, and creative society than the society which claims to be the legal country” (ibid).⁴⁷ Transportation neoliberals have urged urbanists and planners to go learn from abroad, because these are the lessons often waiting for students and scholars to come find.

Critics of neoliberalism nevertheless must be more wary of reading Latin American or other “developing” countries as the preeminent staging ground for a turn in economic thought. Geographers

46. Jerry Belcher, “Jitney Bus Firm Probed for Possible Investment Fraud,” *L.A. Times*, 13 April 1983. Jerry Belcher, “PUC Laxity in Probing Jitney Backers Told,” *L.A. Times*, 14 April 1983.

47. “los automóviles sedán con capacidad para 5 pasajeros y camionetas station wagon, debidamente acondicionadas para llevar 8 y 9 personas” and “la economía informal - sociedad paralela y, en muchos sentidos, más auténtica, trabajadora y creativa que la que usurpa el título de país legal.” Hernando de Soto, *El otro sendero: La revolución informal* (Editorial El Barranco, 1986), 104 and xx.

48. David Harvey, *A Brief History of Neoliberalism* (Oxford University Press, 2005).

“... permitir que los operadores de jitneys y autobuses privados ingresen al mercado del transporte para competir con la MTA y entre ellos. Los empresarios de transporte público que obtengan el 100% de sus ingresos de las tarifas ... rápidamente descubrirían qué tipo de servicios atraerían a los conductores de automóviles.”

James E. Moore II,
ingeniero de la USC, abril de 2007

Por lo tanto, James Moore ilustra cómo los llamados a la diversidad en el transporte, a pesar de que los negacionistas afirman lo contrario, provienen de la ideología neoliberal. La primera señal de que la burbuja inmobiliaria del sur de California estaba estallando llegó el 2 de abril de 2007, cuando un prestamista de alto riesgo llamado New Century Financial Corporation of Irvine se declaró en quiebra. La crisis había comenzado y los neoliberales del transporte estaban ampliamente preparados para reestructurar las ciudades de California en respuesta. Esa primavera, Logan Green estaba terminando su tumultuoso último año en UC Santa Barbara. Un aspirante a emprendedor y un lector cercano de la literatura sobre planificación urbana; Green había sido elegido miembro de la “Junta de Pagadores de Tarifas de Estacionamiento” del campus (Bradley, 2015). Con el libro *The High Cost of Free Parking* “El alto costo del estacionamiento gratuito” del profesor de UCLA Donald Shoup en mano, Green convenció a la junta de aumentar los precios del estacionamiento drásticamente para reducir la congestión. Por otro lado, Green fundó una startup de car-sharing (autos compartidos) con una flota de autos Prius (ibid). El campus denunció los aumentos en los costos de estacionamiento, por ello, las tarifas volvieron a bajar, y la startup de Green pronto fracasó. El recién graduado se fue a viajar por el mundo durante un verano. Green visitó Zimbabwe, un país donde una crisis de inflación desbocada, desde 2006, había sumido a los propietarios de automóviles en la pobreza, y muchos propietarios transformaron sus vehículos en jitneys llamados kombis. Green regresó a los Estados Unidos y fundó Zimride.

Zimride conectó a conductores que buscaban un pequeño ingreso en efectivo con pasajeros que buscaban un viaje barato entre campus. En 2012, la empresa pasó a llamarse Lyft y lanzó una “app” o aplicación para teléfonos inteligentes para ayudar a los conductores y pasajeros a encontrarse en cualquier lugar de la ciudad. Cuatro años después, el director asociado del Instituto de Estudios de Transporte de la UCLA, Juan Matute, llamó a la Lyft Line una actualización de las “versiones de jitneys del siglo XXI” (Poole, 2016). Los usuarios obtuvieron la opción de pagar precios más baratos por viaje si estaban dispuestos a arriesgar un viaje más largo.

like David Harvey, who write as if neoliberalism was born in Chile and Argentina, are especially susceptible to the Marxist slip into borderline xenophobia.⁴⁸ Storper has helped redirect anti-neoliberal attention from the 1970s back to earlier uses of the term in the 1930s Atlantic World. To the likes of Walter Lippmann, neoliberalism was not a slur but a label proudly used for differentiation from statism in the Third Reich or in the Soviet Union. Broadly speaking, transportation neoliberals have included those who prioritized traffic efficiency alongside those who touted the joys of mobility. While some transportation neoliberals were ideological to the point of cruelty, others were decidedly more pragmatic.⁴⁹ During the Northridge earthquake crisis of 1994, *Los Angeles Times* columnist and USC urban planning professor Kevin Starr saw the disaster as “a window of opportunity” for Los Angeles to legitimize the jitney, a transit mode he knew from his research into the history of the California Dream (Starr, 1994).⁵⁰ Several freeways collapsed during the earthquake, and Starr believed that paratransit might help prevent a looming traffic nightmare. Preempting critics, Starr wanted the city “to diversify its transportation options,” not simply abolish public transit, as the “Adam Smith boys” among his USC colleagues wanted (ibid).⁵¹

CONCLUSION:

Transportation Neoliberals Have Seized the Future

“...allow private jitney and bus operators to enter the transportation market to compete with the MTA and with each other. Transit entrepreneurs who get 100% of their revenues from fares...would quickly figure out what kinds of services would attract car drivers.”

James E. Moore II, USC engineering,
April 2007⁵²

Thus, James Moore illustrates how calls for transportation diversity, regardless of any denialist

Solo cuando Lyft Lines comenzó a recoger a varios pasajeros que iban a diferentes destinos, la compañía revivió por completo los jitneys de Los Ángeles de 1914 o los jeepneys de Manila. Robert Poole, de Reason, elogió el trabajo intelectual detrás de la innovación de Green, que fechaba en Learning from Abroad de Roth y sus pasajes en Manila, Nairobi, Jartum y San Juan. Poole procedió con entusiasmo a predecir que tanto Lyft como Uber representarían los “primeros pasos hacia [un] futuro del tránsito privado” (ibid).

Los críticos del neoliberalismo han denunciado los avances en los viajes compartidos, pero incluso ellos a menudo montan sus ataques en términos decididamente neoliberales. Según el escritor de tecnología Tom Slee, el problema es menos la privatización de un servicio público que los sistemas de clasificación y la amenaza de la “regulación algorítmica” tanto para los conductores como para los usuarios (Slee, 2017).

Las ciudades pueden recurrir a la abolición de los viajes compartidos una vez más, pero creo que el paratransito ha demostrado ser una adición útil a las redes de transporte urbano. La pandemia detuvo el crecimiento de viajes compartidos, pero Lyft se mantiene en una posición sólida para reanudar su invasión en el metro de Los Ángeles después de que finalice el cierre de la COVID-19. Los votantes de California aprobaron la Propuesta 22⁸ sorprendentemente neoliberal después de que el viaje compartido vertiera fondos sin precedentes en la campaña del “sí”. La Propuesta 22 ha despojado a los conductores de su condición de trabajadores y su acceso a los derechos y protecciones asociados. Como contratistas independientes, los conductores de Lyft jitneys han regresado, irónicamente, al ideal sin jefes del anarquismo del transporte.

Sin embargo, los tiempos obviamente han cambiado. Los conductores de Jitney eran iguales a los pasajeros. Debido a que los usuarios de Lyft tienen el poder de emitir quejas sobre los conductores, los conductores corren el riesgo de perder su empleo cada vez que rechazan a un usuario por una oferta para conducir por encima del límite de velocidad. En respuesta a las preocupaciones sobre la regulación

49. Storper, “The neo-liberal city,” 11 and 19.

50. This is a regionalized variation on the American Dream, which was the promise of a shot at independence, mobility, and prosperity for everyone in the United States. The California variation, according to historian Kevin Starr, promised all of the above plus an even more liberated way of life amidst natural beauty and bounty. Kevin Starr, *Americans and the California Dream, 1850-1915* (Oxford University Press, 1973), chapter 13.

51. Kevin Starr, “The Ultimate Car Culture Was Built on Public Transport,” *L.A. Times*, 31 July 1994. For the uses of crises by neoliberal thinkers and policymakers, including pragmatists, see Naomi Klein, *The Shock Doctrine: The Rise of Disaster Capitalism* (Knopf Canada 2007), 166.

52. “How to Fix Traffic,” *L.A. Times*, 15 April 2007.

claim to the contrary, stem from neoliberal ideology. The first sign the Southern California real estate bubble was bursting arrived on April 2, 2007, when a subprime lender called New Century Financial Corporation of Irvine filed for bankruptcy. The crisis had begun, and transportation neoliberals were amply prepared to restructure California cities in response.⁵³ That spring, Logan Green was finishing his tumultuous last year at UC Santa Barbara. An aspiring entrepreneur and a close reader of urban planning literature, Green had been elected to the campus "Parking Rate Payers Board" (Bradley, 2015). With UCLA professor Donald Shoup's *The High Cost of Free Parking* in hand, Green convinced the board to increase parking prices dramatically to reduce congestion. On the side, Green founded a "car-sharing" startup with a fleet of Prius cars (ibid). The campus decried parking cost increases, parking rates went back down, and Green's startup soon failed. The new graduate left to travel the world for a summer. Green visited Zimbabwe, a country where a crisis of runaway inflation since 2006 had plunged car owners into poverty, and many owners retooled their vehicles into jitneys called *kombis*. Green returned to the U.S. and founded Zimride.⁵⁴

Zimride connected drivers seeking a little cash income with riders looking for a cheap trip between campuses. By 2012, the firm was renamed Lyft and released a smartphone "app," or application, to help drivers and riders find each other anywhere in the city. Four years later, the UCLA Institute for Transportation Studies associate director Juan Matute called the upgraded Lyft Line the "21st-century versions of jitneys" (Poole, 2016) Users gained the option to pay cheaper prices per ride if they were willing to risk a longer trip. Only when Lyft Lines began to pick up multiple passengers going to different destinations did the company fully revive the jitneys of 1914 Los Angeles or jeepneys of Manila. Reason's Robert Poole acclaimed the thought work behind Green's innovation, which he dated to Roth's *Learning from Abroad* and its passages on Manila, Nairobi, Khartoum, and San Juan. Poole proceeded excitedly to predict that both Lyft and Uber amounted to the "first steps toward [a] private transit future" (ibid).⁵⁵ Critics of neoliberalism have denounced developments in ridesharing, but even

algorítmica y la privatización, recomiendo los siguientes caminos a seguir.

- Al igual que la Asociación de Operadores y Propietarios de Autobuses, una asociación de operadores de jitney que se resistieron a los intereses de la ciudad y del ferrocarril capitalista, los conductores de viajes compartidos deberían formar colectivos. Grupos como Gig Workers Rising tienen el potencial de seleccionar representantes para ayudar a establecer políticas en el vehículo y hacer cumplir de manera justa a los trabajadores. Solo el personal de control de calidad debe tener acceso a las grabaciones del tablero instaladas y operadas por el conductor, de sus interacciones con los pasajeros, además de las calificaciones del desempeño en los teléfonos inteligentes de los conductores.
- Recordando los delitos asociados con ETD, una startup que robó los salarios de los trabajadores y defraudó a los inversores, las empresas de viajes compartidos deberían colaborar con las ciudades para alejarse de un modelo de negocio fuertemente asociado con el fraude. En pruebas breves de asociaciones público-privadas con el transporte público, Lyft debería dejar de robar pasajeros de los corredores de autobuses y bloquear las zonas de carga de autobuses. En cambio, Lyft debería aceptar una misión pública como servir a los pasajeros más allá del alcance del metro de Los Ángeles. El público también debe financiar los viajes de Lyft para los pasajeros que lo necesiten, especialmente los ancianos, los niños en edad escolar y las personas con problemas de movilidad, enfermedades crónicas o ceguera.
- Conociendo el riesgo que los jitneys representaban para el ferrocarril en Los Ángeles –el servicio dinámico puerta a puerta tenía claras ventajas competitivas sobre las líneas de transporte fijo– los funcionarios del gobierno deberían regular enérgicamente el viaje compartido. Dado que Lyft no muestra señales de que se detendrá en la mera diversificación del transporte, el estado debería poner límites a la cantidad de capital que las empresas de viajes compartidos pueden recaudar y dividir esta confianza en unidades localizadas o regionalizadas. La localización de viajes compartidos permitirá políticas mejor adaptadas a lugares específicos, a diferencia de las ambiciones universales de muchas empresas de tecnología que buscan rehacer el mundo en un único dominio de diseño californiano.

53. Julie Creswell and Vikas Bajaj, "Home Lender Is Seeking Bankruptcy," *New York Times*, 3 April 2007.

54. Ryan Bradley, "Lyft's Search for a New Mode of Transport," *MIT Technology Review*, 13 October 2015. This is where I found the image at the beginning of this section.

55. Robert Poole, "Surface Transportation News #147," Reason, 7 January 2016.

56. Tom Slee, *What's Yours Is Mine: Against the Sharing Economy* (OR Books, 2017).

they often mount their attacks in decidedly neoliberal terms. According to technology writer Tom Slee, the problem is less the privatization of a public service than ratings systems and the threat to both drivers and riders of “algorithmic regulation” (Slee, 2017).⁵⁶

Cities might resort to abolishing rideshare once again, but I believe paratransit has proven a useful addition to urban transportation networks. The pandemic halted the growth of rideshare, but Lyft remains strongly positioned to resume its encroachment on Los Angeles Metro after the COVID-19 lockdown ends. California voters passed the strikingly neoliberal Proposition 22⁵⁷ after rideshare poured unprecedented funding into the “yes” campaign. Proposition 22 has stripped drivers of their worker status and their access to associated rights and protections. As independent contractors, Lyft jitney drivers have returned, ironically, to the *jefes* ideal of transportation anarchism. However, times have obviously changed. Jitney drivers were riders’ equals. Because Lyft users have the power to issue complaints about drivers, drivers risk losing employment every time they rebuff a user for a bid to drive over the speed limit. In answer to concerns about both algorithmic regulation and privatization, I recommend the following paths forward.

- Like the Auto Buss Owners’ and Operators’ Association, an association of jitney operators who resisted the city and capitalist rail interests, rideshare drivers should form collectives. Groups such as Gig Workers Rising have the potential to select representatives to help set in-vehicle policies and to enforce compliance fairly to labor. Only quality control personnel should have access to driver-installed and driver-operated dash recordings of driver-rider interactions plus riders’ smartphone ratings of driver performance.
- Remembering crimes associated with ETD, a startup that stole wages from workers and defrauded investors, rideshare companies should collaborate with cities to steer away from a business model heavily associated with fraud. In short trials of public-private partnerships with

57. This State of California ballot measure passed in November 2020, and it created a previously undesignated category of employment, “independent contractor,” for app-based transportation workers. As independent contractors, both ride share and delivery drivers were exempted from a number of rights that California had guaranteed to most gig workers through 2019’s Assembly Bill 5. Such rights included sick pay, minimum wage for every hour on the clock, and worker’s compensation.

transit, Lyft should stop poaching riders from bus corridors and blocking bus loading zones. Instead, Lyft should accept a public mission like serving riders beyond Los Angeles Metro's reach. The public should also fund Lyft rides for riders in need, especially elders, school children, and people with mobility impairments, chronic sickness, or blindness.

- Knowing the risk jitneys presented to rail in Los Angeles – the door-to-door dynamic service had clear competitive advantages over fixed transit lines – government officials should strenuously regulate rideshare. Since Lyft shows no sign it will stop at mere transportation diversification, the state should put ceilings on the amount of capital rideshare firms can raise and bust this trust into localized or regionalized units. The localization of rideshare will allow for policies better attuned to specific places, as opposed to the universal ambitions of so many tech firms to remake the world into a single California design dominion.⁵⁸

58. These recommendations came from discussions, demos, and debates with Martin Wachs, Yu Hong Hwang, Sandi Rosenbloom, Andrew Utas, Marques Vestal, Gus Wendel, Colin Scott, Zachary Pitts, and Peter Lunenfeld. "The California Design Dominion: Thirteen Propositions by Peter Lunenfeld," *WIRED*, 8 January 2020.

REFERENCES

- "A Message from the Publisher of Reason." *Reason*. (January 1971).
- Analysis of Jitney Operations in Los Angeles*. Southern California Rapid Transit District Planning Department. April 1983. Los Angeles Metro Library Archives.
- Appier, Janice. *Policing Women: The Sexual Politics of Law Enforcement on the LAPD*. Philadelphia: Temple University Press, 1998.
- "Auto Snipers and Trolley Cars." *Sunset* 34, no. 1 (January 1915).
- Bottles, Scott L. *Los Angeles and the Automobile: The Making of the Modern City*. Los Angeles: University of California Press, 1987.
- Bradley, Ryan. "Lyft's Search for a New Mode of Transport," *MIT Technology Review*, October, 13, 2015.
- Creswell, Julie and Vikas Bajaj. "Home Lender Is Seeking Bankruptcy," *New York Times*, April 3, 2007.
- Crumpley, Jerry. *An Overview of Jitney Operations in Los Angeles*. Southern California Rapid Transit District Planning Department. August 1983.
- de Soto, Hernando. *El otro sendero: La revolución informal*. Lima: Editorial El Barranco, 1986.
- Eckert, Ross D. and George Hilton. "The Jitneys." *Journal of Law and Economics* 15, no. 2 (October 1972). *Electric Railway Journal*
- Farris, Sara R. *In the Name of Women's Rights: The Rise of Femonationalism*. Durham: Duke University Press, 2017.
- Franzen, Carl. "Republicans and Democrats are fighting over who loves Uber more." *The Verge*, August 25, 2014.
- Garreau, Joel. *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Anchor Books, 1992.
- "Gasoline Gus and His Jitney Bus." Performed by Billy Murray and Chorus. 1915. UCSB Cylinder Audio Archive.
- Goldstein, Alyosha. *Poverty in Common: The Politics of Community Action During the American Century*. Durham: Duke University Press, 2012.
- Hampton, Phil. "Q&A with Travis Kalanick." *UCLA Newsroom*, October 9, 2015.
- Hartman, Saidiya. *Wayward Lives, Beautiful Experiments: Intimate Histories of Social Upheaval* New York: WW. Norton & Company, 2019.
- Harvey, David. *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press, 2005.
- Hilton, George W. *Federal Transit Subsidies: The Urban Mass Transit Assistance Program*. American Enterprise Institute, 1974.
- Holtz, Allan. "Obscurity of the Day: Gasoline Gus." *Stripper's Guide*, 21 November 2012.
- Hyman, Louis. *Temp: How American Work, American Business, and the American Dream Became Temporary*. New York: Viking, 2018.
- Immerwahr, Daniel. *Thinking Small: The United States and the Lure of Community Development*. Cambridge: Harvard University Press, 2015.
- Jackson, Louis E. and C.R. Hellyer. *A Vocabulary of Criminal Slang: With Some Examples of Common Usages*. Portland City Detective Department, 1914.
- Jitney Busses Scrapbook. Collection no. 6023. Special Collections, USC Libraries, University of Southern California.
- Kirby, Ronald F. *Para-transit: A Summary Assessment of Experience and Potential*. Urban Institute, 1974.
- Klein, Naomi. *The Shock Doctrine: The Rise of Disaster Capitalism*. New York: Metropolitan Books, 2007.
- Lunenfeld, Peter. "The California Design Dominion: Thirteen Propositions by Peter Lunenfeld." *WIRED*, January 8, 2020.
- Lytle Hernández, Kelly. *City of Inmates: Conquest, Rebellion, and the Rise of Human Caging in Los Angeles, 1771-1965*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2017.
- Magón, Ricardo Flores. "Sin Jefes." *Regeneración*, 21 March 1914.
- Mayer, Jane. *Dark Money: The Hidden History of the Billionaires Behind the Rise of the Radical Right*. New York: Doubleday, 2016.
- McShane, Clay. *Down the Asphalt Path: The Automobile and the American City*. New York: Columbia University Press, 1994).
- Mirowski, Philip and Dieter Plehwe, eds. *The Road from Mont Pelerin: The Making of the Neoliberal Thought Collective*. Cambridge: Harvard University Press, 2009.
- Mirowski, Philip. "The Thirteen Commandments of Neoliberalism." *The Utopian*, June 19, 2013.
- "Mont Pelerin Society Directory - 2010." *DeSmogBlog*, accessed January 11, 2021.
- Moore, Adrian. "Private Transportation and Competition." *Reason*, May 18, 2004.
- Norton, Peter D. *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*. Cambridge: MIT Press, 2008.
- Olesen, Kristian. "Infrastructure Imaginaries: The Politics of Light Rail Projects in the Age of Neoliberalism." *Urban Studies* 57. No. 9 (2020).
- Perry, Louis B. and Richard S. Perry. *A History of the Los Angeles Labor Movement, 1911-1941*. Los Angeles: University of California Press, 1963.
- Polinsky, A. Mitchell and Steven Shavell. "law, economic analysis of," *The New Palgrave Dictionary of Economics*. Second Edition. 2008.

- Poole, Robert. "Surface Transportation News #147." *Reason*, January 7, 2016.
- Puar, Jasbir K. *The Right to Maim: Debility, Capacity, Disability*. Durham: Duke University Press, 2017.
- Puar, Jasbir K. *Terrorist Assemblages: Homonationalism in Queer Times*. Durham, Duke University Press, 2007.
- Rosenbloom, Sandi. "Taxis and Jitneys: The Case for Deregulation." *Reason*, February 1972.
- Roth, Gabriel and George G. Wynne. *Free Enterprise Urban Transport*. Urban Mass Transportation Administration Office of Policy Development, 1982.
- Storper, Michael. "The neo-liberal city as idea and reality." *Territory, Politics, Governance* 4, no. 2 (2016).
- Stroup, James Nicholas. "Jitneys, Buses, and Public Transportation in Twentieth-Century Los Angeles." Dissertation completed for the department of history. University of California, Riverside, 2015.
- Sugrue, Thomas J. *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit*. Princeton: Princeton University Press, 1996.
- Teal, Roger F. and Terry Nemer. "Privatization of urban transit: The Los Angeles jitney experience." *Transportation* 13 (1986).
- Valenzuela, Abel, Lisa Schweitzer, and Adriele Robles. "Camionetas: Informal travel among immigrants." *Transportation Research* 39, no. 10 (December 2005).
- Wachs, Martin and Margaret Crawford, eds. *The Car and the City: The Automobile, the Built Environment, and Daily Urban Life*. Ann Arbor: University of Michigan Press, 1992.
- White, Hayden. "The Problem of Style in Realistic Representation: Marx and Flaubert" (1979). In Hayden White, *The Fiction of Narrative: Essays on History, Literature, and Theory, 1957-2007*. Robert Doran, ed. Johns Hopkins University Press, 2010.
- Wilson, August. *Jitney*. Los Angeles: Samuel French, Inc, 2002.