

VIVIR EN LA CIUDAD
LO COTIDIANO DE LA INSERCIÓN URBANA EN MÉXICO,
AMÉRICA CENTRAL Y EL CARIBE

1434
12892

307.786

B668 v

Bodson, Poul

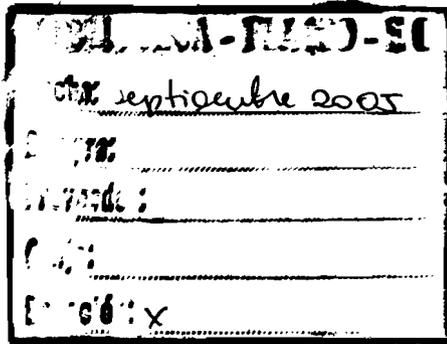
Vivir en la ciudad. Lo cotidiano de la inserción urbana en México, América Central y El Caribe) / Paul Bodson, Allen Cordero, Pía Carrasco. 1a. Ed. : San José C.R. 2005.

282 p. : 24.1 x 16.5 cm.

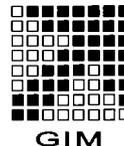
ISBN: 9977-68-133-3

1. Vivienda-América Central. 2. Vivienda-Caribe (región). 3. Urbanismo. I. Cordero, Allen. II Carrasco, Pía.III. Título.

La publicación de este volúmen y la colección que integra es posible gracias a la ayuda del Grupo Interuniversitario de Montreal, GIM y el apoyo de la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional, ACDI.



307.764
V 838v



Diseño de portada y producción editorial:
Leonardo Villegas y Américo Ochoa
Asistentes de edición: Ana Salguero y Flor Salas
Primera edición: febrero de 2005

FLACSO-Costa Rica. Apartado 11747, San José, Costa Rica, Fax: (506) 253-4289
<http://www.flacso.or.cr>

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS.....	13
PAUL BODSON	
INTRODUCCIÓN.....	15
JEAN GOULET	
PARTE I	
BARRIOS PERIFÉRICOS AL CENTRO DE LA CIUDAD.....	19
SOBRE LOS CERROS DE PUERTO PRÍNCIPE: VIVIR EN EL LABERINTO.....	21
JEAN GOULET	
INTRODUCCIÓN.....	21
EL CASO HAITIANO.....	22
El perfil de la economía haitiana.....	22
La situación social.....	24
El fenómeno urbano en Haití.....	24
UNA METRÓPOLIS DESMEDIDA: PUERTO PRÍNCIPE.....	25
LA EMERGENCIA DE UNA NUEVA CIUDAD.....	29
El libre curso de la iniciativa personal.....	29
EL LABERINTO DE LOS «CERROS».....	31
Un ordenamiento urbano sorprendente.....	32
Del barrio de «latas» al barrio de hormigón.....	33

El comercio	34
Un espacio de socialización e identidad	34
Las infraestructuras públicas limitadas	35
Los servicios públicos procedentes del esfuerzo colectivo	39
Un ordenamiento urbano pobre pero funcional	39
Un espacio optimizado y en expansión	40
CONCLUSIONES	40
BIBLIOGRAFÍA	41

LA CALIDAD DE VIDA EN LOS BARRIOS URBANOS DE BAJOS INGRESOS:
EL CASO DE BEETHAM GARDENS EN TRINIDAD Y TOBAGO43
INNETTE CAMBRIDGE

INTRODUCCIÓN	43
CONTEXTO SOCIAL DE TRINIDAD Y TOBAGO	44
BEETHAM GARDENS	46
INSERCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL ÁREA	48
CARACTERÍSTICAS DE LOS HOGARES DE BEETHAM GARDENS	50
RELIGIÓN, ORIGEN NACIONAL Y ETNIA DE LOS MIEMBROS DEL HOGAR	51
CALIDAD DE VIDA	52
Educación	53
Empleo	54
NIVEL DE VIDA	58
Propiedad de la vivienda	58
Ingresos del hogar	59
SUELO Y VIVIENDA EN BEETHAM	62
Condiciones físicas de la vivienda	62
Transporte	64
Utilización del suelo	65
CARACTERÍSTICAS DEL DESARROLLO DE BEETHAM GARDENS	67
Infraestructura física y social	67
PERCEPCIONES SUBJETIVAS DE LOS HOGARES ACERCA DEL BARRIO	71
CONCLUSIONES	76
Consideraciones de políticas para la provisión de vivienda social en los países en desarrollo	77
BIBLIOGRAFÍA	81

POBREZA Y TRANSPORTE: UN ESTUDIO DE CASO EN EL ÁREA METROPOLITANA COSTARRICENSE	83
ALLEN CORDERO	

INTRODUCCIÓN	83
UBICACIÓN TEÓRICO-ANALÍTICA DEL PROBLEMA	86
La pobreza: teorías y evidencias	86
El transporte en el marco de la sociedad contemporánea	91
<i>Transporte y estructura económica</i>	91
<i>Transporte y población</i>	94
Pobreza y transporte	96
Hipótesis orientadoras	101
ESTUDIO DE CASO:	
DOS COMUNIDADES METROPOLITANAS COSTARRICENSES	102
Karla María y Nazareno	102
<i>Karla María</i>	103
<i>Nazareno</i>	103
<i>Diferencias sociales entre las dos comunidades</i>	107
CERCANÍA Y TIEMPO DE TRANSPORTE	109
COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS	115
Primera hipótesis: lugar de vivienda de los pobres	116
Segunda hipótesis: necesidad del ahorro en transporte	116
Tercera hipótesis: diversidad y economía del transporte popular	118
Cuarta hipótesis: los pobres gastan menos dinero en transporte	119
CONCLUSIONES	123
BIBLIOGRAFÍA	127

PROYECTOS DE VIVIENDA URBANA 1980-2000 CIUDAD DE LEÓN, NICARAGUA	129
ENRIQUE LÓPEZ NARVÁEZ	

INTRODUCCIÓN	129
EL MUNICIPIO DE LEÓN	130
LA CIUDAD DE LEÓN	131
POLÍTICAS DE VIVIENDA	135
MARCO LEGAL EXISTENTE	137
La propiedad de la tierra	137
La planificación del uso del suelo	138
Producción de viviendas	140

ANÁLISIS DE PRODUCCIÓN DE VIVIENDAS .	141
Aspectos de propiedad de la tierra y uso del suelo	142
Aspectos técnicos del diseño de la vivienda	146
Del sistema de construcción	148
Aspectos financieros	149
Actores en la ejecución de estos proyectos	151
Organización para la ejecución	153
CONCLUSIONES	154
Aspectos legales	154
Aspectos técnicos	155
Aspectos financieros	157
Aspectos sobre la responsabilidad de la ejecución	157
Aspectos organizativos	158
BIBLIOGRAFÍA	161

PARTE II

CENTRO DE LA CIUDAD	163
---------------------	-----

TRANSFORMACIÓN URBANA E INSERCIÓN SOCIAL Y ESPACIAL

EN EL CENTRO DE PUEBLA, MÉXICO	165
JORGE GUERRERO LOZANO	

INTRODUCCIÓN	165
LA EVOLUCIÓN URBANA DE PUEBLA:	
UN CONTEXTO FAVORABLE PARA LA INSERCIÓN	
DE POBLACIONES DE ESCASOS RECURSOS	167
El desarrollo de la periferia	168
Evolución del centro de la ciudad	169
EL MEDIO DE VIDA	172
La vecindad: lugar favorable para la inserción urbana	172
CASOS DE INSERCIÓN EN EL CENTRO DE PUEBLA	175
La inserción en una vecindad como posibilidad de ascenso social	175
<i>Manuel y Antonio: de padre a hijo</i>	176
<i>Aurelio: vivir en la vecindad... la buena opción</i>	177
Una vecindad en decadencia	178
<i>Arsenio y Joaquín: esperando algo mejor</i>	179
CONCLUSIONES	180
BIBLIOGRAFÍA	183

EL IMPACTO DEL CENTRALISMO URBANO EN LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO SOCIO-ECONÓMICO EN LA HABANA, CUBA	185
ALAIN CARON	
INTRODUCCIÓN	185
HISTORIA POLÍTICO-ECONÓMICA DE CUBA	189
Descentralización del desarrollo en la Revolución	189
POLÍTICAS ECONÓMICAS.....	190
LAS POLÍTICAS DE VIVIENDA	191
1984: La nueva Ley de Vivienda	193
Resultado de las medidas económicas y de habitación	194
LA HABANA:	
FORMAS Y FUNCIONES URBANAS EN LA HISTORIA	195
EL APORTE DE LA TEORÍA ESTRUCTURAL DE RITCHOT	
EJES DE DESARROLLO Y MOVILIDAD URBANA	196
CARACTERÍSTICAS POLINUCLEÍCAS	
Y EJES DE DESARROLLO ACTUAL DE LA CAPITAL	196
MOVILIDAD RESIDENCIAL	
Y TRANSPORTE EN LA HABANA	196
PATRIMONIO, DESARROLLO SOSTENIBLE Y EMPLEO	197
El renacimiento de un sector en favor del patrimonio:	
El Plan de Desarrollo Integral	199
<i>El proyecto de rehabilitación del barrio San Isidro</i>	202
<i>La Plaza Vieja: un proyecto de zona mixta</i>	203
<i>El Litoral o Malecón: un proyecto a escala metropolitana</i>	204
El retorno de los artesanos y obreros tradicionales de la construcción ...	205
El desarrollo de pequeñas empresas	
al servicio del Estado y de particulares	205
Las iniciativas personales y el turismo:	
<i>Paladares</i> alojamiento en las viviendas y venta de artesanía	205
El surgimiento del turismo cultural	
y del «demoturismo»: los visitantes de la cooperación internacional...206	
CONCLUSIONES	207
El futuro del patrimonio de otros barrios	
fuera del Centro Histórico	207
BIBLIOGRAFÍA	211
 PARTE III	
LOS MIGRANTES	215
 LOS MIGRANTES DEL ÁREA METROPOLITANA DE PUERTO PRÍNCIPE:	
«DOS O TRES COSAS QUE SABEMOS».....	217
NATHALIE LAMAUTE-BRISSON	

INTRODUCCIÓN	217
LOS MIGRANTES EN LA CIUDAD.....	218
Perfil de los migrantes	219
Migrantes: más allá del lugar de nacimiento, una población de geometría variable	219
<i>Edad de llegada a la ciudad</i> <i>y disminución del volumen de migrantes</i>	219
<i>Migrantes rurales y urbanos</i>	220
<i>Península Sur: reserva de migrantes</i>	221
<i>Motivos de la emigración</i>	221
<i>Migrantes: más viejos que los nativos</i>	223
Migrantes: menos instruidos que los nativos	223
Nativos y migrantes en el paisaje urbano	225
<i>Descripción de los estratos urbanos</i>	225
<i>Nativos/ migrantes: reparticiones espaciales</i> <i>poco contrastadas en la escala individual</i>	226
<i>Nativos y migrantes en los hogares:</i> <i>estratos urbanos diferenciados</i>	227
<i>Hábitat espontáneo y precario</i> <i>marcados por el origen rural de los migrantes</i>	229
LOS MIGRANTES EN EL «MERCADO LABORAL»	231
Actividad y desempleo de los nativos y los migrantes: comportamientos diferenciados.....	231
<i>Migrantes: más comprometidos en el «mercado laboral»</i>	232
<i>Nativos desempleados: más expuestos a las dificultades</i> <i>para entrar al mercado laboral</i>	232
Migrantes empleados	233
<i>Migrantes: más numerosos en el empleo informal</i>	233
<i>Estatus migratorio:</i> <i>no es en sí un determinante de la inserción laboral</i>	234
<i>Empleos menos remunerados para los migrantes</i>	237
Migrantes y empleos en el espacio urbano	238
<i>Activos informales y hogares informales en toda la ciudad</i>	238
<i>Trabajo a domicilio de los activos informales</i> <i>en todos los estratos</i>	240
TRANSFERENCIAS ENTRE FAMILIAS: EL ÁREA METROPOLITANA ENTRE MIGRACIONES INTERNAS Y EMIGRACIÓN	243
Relaciones entre el Área Metropolitana y la Provincia	244
<i>Transferencias con destinación a la provincia:</i> <i>una ayuda ocasional de los migrantes instalados en la capital</i>	244
<i>Ayuda de la provincia a los desempleados</i> <i>y a los nativos del Área Metropolitana</i>	246
Transferencias externas recibidas y migrantes	247

<i>Transferencias externas: un circuito distinto de las</i> <i>transferencias internas y con lógicas diversas</i>	247
Transferencias externas y emigraciones internas	248
CONCLUSIONES	249
BIBLIOGRAFÍA	251
LA INSERCIÓN URBANA DE LA POBLACIÓN INDÍGENA EN LA CIUDAD DE MÉXICO	253
DANIEL HIERNAUX-NICOLAS	
INTRODUCCIÓN	253
LA INVISIBILIDAD DE LA POBLACIÓN INDÍGENA.....	254
EL VALLE DE CHALCO	256
LAS CONDICIONES DE LA EMIGRACIÓN	257
EL PUEBLO EN LA MEMORIA	258
LA FAMILIA, LOS CONOCIDOS Y LA INSERCIÓN EN LA CIUDAD	261
LA CIUDAD DESCONOCIDA	263
LA GEOGRAFÍA INDÍGENA DE LA CIUDAD	264
CONCLUSIONES	267
BIBLIOGRAFÍA	271
CONCLUSIONES	273
JEAN GOULET, PÍA CARRASCO	
FICHAS BIOGRÁFICAS DE LOS AUTORES	279

POBREZA Y TRANSPORTE: UN ESTUDIO DE CASO EN EL ÁREA METROPOLITANA COSTARRICENSE

ALLEN CORDERO

INTRODUCCIÓN

Desde una visión simplista del asunto, existe la idea de que el problema del transporte es un fenómeno de orden puramente técnico. En el mejor de los casos, se ha pensado que el transporte está articulado con el tema de la planificación urbana. Rara vez, sin embargo, se ha tratado de vincular la candente problemática del transporte con lo social. Esto último quiere decir que la cantidad y calidad de los transportes tiene que ver con la caracterización social de los conglomerados humanos. O sea, visto desde otra perspectiva analítica, la de la clase social que marca el tipo de transportes por utilizar. En tal sentido, se podría parafrasear el conocido refrán de «dime con quién andas y te diré quién eres» para reformularlo del siguiente modo : «dime en qué andas y te diré quién eres».

No es casualidad que buena parte del conflicto popular, tenga que ver con el transporte. En efecto, la historia popular costarricense (y centroamericana) está repleta de acontecimientos inherentes a las luchas de los más pobres, oponiéndose tanto al aumento de los costos de servicios de transporte público, como al mejoramiento de los horarios y calidad de este último, tan necesario en la vida moderna¹.

1 En el caso de Guatemala, el problema del aumento de las tarifas en el transporte urbano provocó levantamientos semi-insurreccionales a finales del año 2000.

Justamente, es este el propósito que nos hemos trazado mediante el presente estudio; es decir, relacionar lo social con el tema del transporte. La pertenencia social marca, desde su propio origen, cómo se enfrentan las personas con las necesidades del transporte, empezando por el hecho de dónde se vive; pues es obvio que cuanto más lejana e inaccesible sea una zona, mayores serán las dificultades propias de la movilización urbana. Del mismo modo, tal pertenencia social marcará el carácter del uso del transporte, involucrando asuntos como el tiempo de duración de los desplazamientos, las condiciones mecánicas de los vehículos y otros medios de locomoción, así como también, la apariencia interna y externa de las unidades.

El plan de trabajo que nos hemos propuesto para desarrollar este estudio, consiste de dos partes centrales. En primer lugar, se formula el problema desde un punto de vista teórico y al mismo tiempo se presentan algunas evidencias de tipo nacional. Los temas teóricos abordados se relacionan con la pobreza (distintas teorías y metodologías de aproximación). También se aportan algunas notas teóricas sobre el desarrollo del transporte, en el marco del extraordinario desarrollo de los servicios, tan característico de las sociedades contemporáneas urbanizadas. Asimismo, se trata de relacionar conceptualmente ambos extremos de nuestro enfoque, o sea, pobreza y transporte. De este conjunto, se derivan las hipótesis orientadoras de la investigación.

En segundo lugar, se procede a exponer las evidencias empíricas recogidas en la investigación de campo, realizadas para sustentar este trabajo. En efecto, el trabajo investigativo concreto se realizó en dos conocidas comunidades metropolitanas de San José, no muy distintas una de la otra, pero con presencia de diferencias sociales relativas entre sí. Tales comunidades son: la urbanización Karla María, conglomerado urbano integrado por 187 viviendas, y por otra parte, la comunidad de Nazareno, que data de una toma de terrenos (precarista) protagonizada por un grupo popular realizada en 1985 y actualmente habitada por unas 415 familias. Ambas comunidades, están ubicadas al noreste de San José en el cantón de Goicoechea (Guadalupe) (Bolaños, 2001 : 16-27).

Por razones que se explicarán más adelante en el texto de esta investigación, la comunidad de Karla María se caracteriza por ser de clase media baja, mientras que, la de Nazareno es una comunidad pobre o de clase baja.

Comparando los resultados obtenidos para estas dos comunidades, a partir de una encuesta realizada en junio de 2000, consistente en 200 hogares entrevistados (102 hogares en Karla María y 98 en Nazareno), se quiere demostrar que efectivamente el carácter de los transportes presenta un comportamiento diferenciado, de acuerdo con el barrio de que se trate y de allí la noción de que efectivamente lo social constituye un componente fundamental para explicar el asunto del transporte. O sea, se trata de la determinación social del transporte.

Aunque el estudio de campo sobre el cual se basa esta investigación se realizó a mediados del año 2000, la reflexión teórica que se deriva de las evidencias recogidas son de plena actualidad; es decir, en qué medida la dimensión social juega un papel importante en cómo se desenvuelven los servicios de transporte.

Se ha demostrado que efectivamente existen importantes diferencias en términos de transporte en las dos comunidades estudiadas. Así, en la comunidad más pobre (Nazareno), los tipos de transporte utilizados son más diversos y económicos. No obstante, en términos del costo de tales transportes, paradójicamente no aparecieron diferencias significativas entre una y otra comunidad; quizás a consecuencia de que la comunidad más pobre ahorra más en gastos de transporte. Sin embargo, tal ahorro queda contrarrestado por el hecho de que la comunidad pobre se ubica relativamente a mayor distancia, lo que, a su vez, implica invertir una mayor cantidad de recursos para su financiamiento. En todo caso, en ambos barrios, el transporte viene a significar alrededor de un 7% de los ingresos laborales individuales. Por otra parte, las comunidades, aunque diferentes, no resultaron todo lo polarizadas que hubiera sido deseable en un estudio de esta naturaleza.

Debemos agregar que cuando se profundizó el análisis acerca del trasfondo social del transporte y se pudo dividir la población estudiada –no en términos de lugar de residencia sino de ingresos– sí se obtuvieron diferencias significativas. Fueron identificados dos grupos: uno con ingresos menores al salario mínimo legal de un obrero de la construcción y el otro con ingresos laborales mayores. Pudo observarse que aunque el grupo con ingresos menores gasta mucho menos en transporte que el grupo con mayores ingresos, este consumo ocupa una mayor proporción dentro de la estructura general de gastos de origen laboral.

Por último, el autor de este texto desea expresar sus agradecimientos al profesor Paul Bodson, de la Universidad de Québec en Montreal (UQAM), con quien ha intercambiado distintas reflexiones, tanto en lo teórico y metodológico, como en el análisis de los resultados empíricos, que implicaron la ejecución de esta investigación. El profesor Bodson siempre ha sido portador de interesantes sugerencias y comentarios, así como de una alegría contagiante que, afortunadamente, siempre ha logrado compartir con el autor de este trabajo.

UBICACIÓN TEÓRICO-ANALÍTICA DEL PROBLEMA

Tal y como se dijo anteriormente, en esta parte se presenta el marco teórico del estudio, el cual se encuentra integrado por los siguientes aspectos: el tema de la pobreza, el transporte, la relación entre pobreza y transporte y, finalmente, las hipótesis que guían la presente investigación.

La pobreza: teorías y evidencias

El fenómeno de la pobreza continúa siendo el problema social más importante de los países latinoamericanos. La década de los ochentas en América Latina, fue conceptualizada por algunos organismos (principalmente la Comisión Económica para América Latina y El Caribe, CEPAL), como la década perdida, dado que, en ese entonces, algunos países de la región se adentraron en planes de ajuste estructural y se planteó la estrategia de inserción en la economía mundial como una forma de dinamizarla y con ello, aparentemente, facilitarles a las familias una mayor cantidad de recursos monetarios que les permitieran salir de la pobreza. Pero esto no ocurrió, y si bien hubo ajuste y mayor inserción económica internacional de la región, al mismo tiempo significó un crecimiento cero o negativo y por ende no hubo avance en la solución del problema de la pobreza.

Por su parte, en la década de los noventas, la situación en lo económico se caracterizó por el avance en el modelo de inserción económica internacional. En tal sentido, la puesta en vigencia del Tratado de Libre Comercio entre Canadá, Estados Unidos y México a principios de 1994, es emblemático de esta política de profundizar la internacionalización comercial y productiva. Y hablando para el conjunto de América Latina, si bien la situación de la pobreza mejoró relativamente, esto no encarnó un progreso verdaderamente significativo. Lamentablemente, nadie sostiene actualmente que la pobreza se encuentre en vías de ser solucionada, al contrario, los avances obtenidos en este sentido son de carácter muy relativo y desigual. En efecto, el último trabajo de la CEPAL en esta materia informa que para 1999 había un 35,3% de familias en situación de pobreza; un 13,9% en situación de indigencia y un 21,4% se encontraba por debajo de la línea de pobreza, pero sin llegar al contexto de la indigencia (CEPAL, 2001).

Casi al umbral de la década, del siglo y del milenio, en un estudio anterior de la propia CEPAL, ya se había hecho un balance de la evolución de la pobreza latinoamericana. El espíritu que animó ese documento fue el de un moderado optimismo, basado en el hecho de que entre 1990-1997, la pobreza había disminuido en la gran mayoría de los países latinoamericanos. De modo que el porcentaje de hogares por debajo de la línea de pobreza había pasado de un 41% a un 36% (CEPAL, 1999: 17).

En la época, el análisis de la CEPAL para explicar esta reducción de la pobreza subraya tres factores de primer orden.

- En primer lugar, el descenso de la pobreza tenía que ver con la recuperación del ritmo del crecimiento económico, de allí que algunos países con altas tasas de crecimiento económico, hubieran mostrado importantes reducciones en sus tasas de pobreza².
- En segundo lugar, se planteaba el modelo o tipo de crecimiento económico; es decir, que hay modelos que generan empleo de una mejor calidad que inciden en la recuperación de los ingresos, mientras que hay crecimientos económicos asentados en la generación de empleo de baja calidad y, por ende, tienen una escasa incidencia en el mejoramiento de las tasas de pobreza.
- Finalmente, la CEPAL señalaba la importancia de las políticas públicas en la transferencia de recursos hacia los más pobres. Este tipo de políticas han sido denominadas de focalización (Gacitúa y Sojo, 2000 : 299-310).

Nótese que los dos primeros factores explicativos planteados por la CEPAL, son de carácter netamente económicos: por una parte, el crecimiento económico obtenido y por otro lado, el tipo o modelo de crecimiento económico experimentado. El elemento central que articula el crecimiento económico con la cuestión social, es el del mercado laboral. Esto parece obvio: la reducción de la pobreza tiene que ver en principio con el aumento de los ingresos familiares y estos ingresos dependen, fundamentalmente, de variables ligadas al mercado laboral. De allí que si los países muestran inserciones económicas internacionales sostenibles en términos de mercados y del valor de las exportaciones, es de esperarse que los mercados laborales internos que se generan a partir de esta inserción, sean de calidad, mientras que malas inserciones internacionales, conllevan a obtener resultados opuestos.

Posteriormente, se señalan los factores de tipo público; es decir, las políticas públicas de combate a la pobreza –políticas de focalización–; pero estas políticas, por así decirlo, son de emergencia, pues se encaminan a ayudar a la gente que de por sí, ya se ubica por debajo de la línea de pobreza. Son medidas de carácter político-social para ayudar a la subsistencia de la población, pero, por sí mismas, son incapaces de eliminar el problema de la pobreza.

2 El indicador utilizado por la CEPAL para medir el crecimiento económico es la tasa de crecimiento del ingreso nacional bruto real por habitante.

De tal manera, el análisis de la CEPAL combina en su explicación los factores económicos (fundamentalmente expresados en el mercado laboral), con los factores políticos asociados a las políticas de mitigación de la pobreza. No obstante, cabe señalar que la CEPAL difiere de la «teoría del derrame»³. Efectivamente, para dicho organismo, la calidad de la inserción económica internacional y el tipo de crecimiento económico, también son factores políticos; es decir, de dirección explícita del desarrollo y no de automatismo económico, como lo parece subrayar la teoría neoclásica.

Por otra parte, como se dijo anteriormente, el optimismo de la CEPAL durante 1999 no fue un optimismo desbordante, sino moderado. Se presume que ello tiene que ver con el tipo de crecimiento económico experimentado y la escasa calidad del empleo, que en ese contexto se está generando. En tal oportunidad, la CEPAL expuso que:

–Pese a que la evolución de la pobreza durante los años transcurridos de la década de 1990 ha sido positiva, esta debe evaluarse con prudencia, ya que recién se han recuperado los niveles relativos de 1980 y aún no se logra reducir el número de pobres indigentes que existían en 1990, que siguen manteniéndose en torno a los 200 y los 90 millones respectivamente. Asimismo, es muy probable que en los años finales del decenio el ritmo de crecimiento económico de la región sea inferior al logrado entre 1990 y 1997, lo que dificulta la mitigación futura de la pobreza e incluso amenaza con su posible incremento en varios países (CEPAL, 1999 : 18).

Al parecer, la CEPAL no andaba muy equivocada con expresar solo un moderado optimismo a fines de los años 90, pues ya se podían vislumbrar negros nubarrones. Así, la tempestad no se hizo esperar y parece que de nuevo la pobreza ha empezado a incrementarse para el conjunto de la región.

En efecto, el informe presentado en mayo del 2000 por la CEPAL ante la Segunda Conferencia Regional de Seguimiento de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Social, realizada en Santiago de Chile, nuevamente evidenció un claro tono de preocupación al plantear que:

[...] el deterioro (de la pobreza) experimentado por algunos países en el bienio 1998-1999 frenó la tendencia a la reducción de la pobreza que se venía observando en la década de 1990 y en otros se elevó. Como consecuencia de esto, en términos absolutos el número de latinoamericanos y caribeños en situación de pobreza, es hoy más alto que nunca: 224 millones (CEPAL, 2000 : 9-10, el destacado es nuestro).

3 Como se sabe, la teoría del derrame sostiene que el desarrollo económico por sí mismo tiende a resolver los problemas de la pobreza debido al efecto de «chorreo» del crecimiento económico hacia los pobres. Desde este punto de vista, la mejor política social de un país es lograr crecimiento económico.

Hay que tener en cuenta que de acuerdo con la clasificación de la CEPAL, —en el caso de los países centroamericanos— la mayor parte de estos se encuentran dentro del grupo de países identificados con una muy alta incidencia de pobreza; por ejemplo, Honduras y Nicaragua, con tasas de pobreza que son superiores al 50% de los hogares. Para Guatemala, el informe de la CEPAL no presenta datos, pero es conocido que en este país, la pobreza es bastante superior al 50%⁴.

Pasando concretamente al caso de Costa Rica, debe decirse que la pobreza, si bien no es la que se presenta en otros países latinoamericanos, es-

Cuadro 1
Costa Rica: Distribución porcentual de los hogares
con ingreso conocido por nivel de pobreza según zona, 1998-2001

ZONA		Total	No pobres	Pobres		
				Total	No satisfacen necesidades básicas	Extrema pobreza
TOTAL PAÍS	1998	100	80,3	19,7	14,4	5,3
	1999	100	79,4	20,6	13,9	6,7
	2000	100	79,4	20,6	14,5	6,1
	2001	100	79,7	20,3	14,4	5,9
URBANA	1998	100	83,9	16,1	13,3	2,9
	1999	100	82,7	17,3	12,7	4,5
	2000	100	82,9	17,1	13,1	4,1
	2001	100	83,1	16,9	13,0	3,9
RURAL	1998	100	77,6	22,4	15,3	7,1
	1999	100	76,5	23,5	15,0	8,5
	2000	100	74,6	25,4	16,5	8,8
	2001	100	74,8	25,2	16,3	8,9

Fuente: INEC, 2001 : 3.

4 Una autora guatemalteca, Maribel Carrera, utilizando la encuesta de 1989, que es la última encuesta nacional sociodemográfica aplicada, calculó que la pobreza tenía una incidencia en el 73,3% de los hogares. (Carrera, 1998 : 89) El *Estado de la región* (1999) también aporta un diagnóstico general sobre la magnitud de la pobreza en cada uno de los países de Centroamérica.

5 De acuerdo con la metodología de desarrollo humano utilizada por el PNUD, Costa Rica aparece relativamente bien ubicado pues cierra la lista de países con un alto desarrollo humano; en el lugar número 45. En lo que respecta a los países centroamericanos, debe indicarse que el «ránking» de desarrollo humano del PNUD muestra las siguientes posiciones: Panamá en el lugar 49, Belice en el 83, El Salvador en el 107, Honduras en el 114, Guatemala en el 117 y Nicaragua en el 121. La numeración llega hasta el puesto 174 (PNUD, 1999 : 134-137).

pecialmente de la de sus vecinos centroamericanos, no quiere decir que no sea igualmente un problema social significativo para el país⁵. Tal y como se evidencia en el cuadro 1, para el año 2001 la pobreza afectaba cerca de un quinto de los hogares⁶. En general, los cuatro años para los que se presenta información en el cuadro indicado, la pobreza manifiesta escasas variaciones, ya que se ha ubicado por el nivel de, más o menos, un quinto del total de hogares costarricenses.

Además, puede observarse que la pobreza en Costa Rica tiene mayor peso relativo a nivel rural que urbano. Incluso, durante los últimos años, la pobreza se ha venido acentuando en el ámbito rural, de modo que para el 2001 rondaba alrededor de un cuarto de los hogares. En lo que respecta al ámbito urbano, la pobreza estaba afectando a poco menos de un quinto de los hogares.

En cuanto al carácter de la pobreza, puede observarse que en el 2001, a escala nacional, el porcentaje de hogares en situación de indigencia (que no satisfacen necesidades básicas alimentarias), era mucho menor al conjunto de los hogares en situación de pobreza.

En fin, por lo menos desde el punto de vista de las estadísticas oficiales, puede decirse que la pobreza en Costa Rica se ubica alrededor de un quinto del total de los hogares. Y es que algunos investigadores, refiriéndose a las estadísticas nacionales, opinan que al problema de la pobreza (entendido como población por debajo de ese nivel), habría que agregarle una parte de la sociedad que se encuentra en el mismo riesgo, o sea de caer en este estado⁷. A esta línea ampliada de la pobreza, se le entiende como aquel sector de la población que se encuentra en riesgo inminente. En tal sentido, calcularon que para 1998 un 12,4% de los hogares estarían en situación de vulnerabilidad. De modo que si se suma ese porcentaje a los de la pobreza tradicional, significaría que los hogares afectados de alguna manera por esta situación alcanzarían al 32,2% de los hogares (Pérez Sáinz y Mora Salas, 2000 : 8-12). De tal modo, la idea de que existe una baja incidencia de la pobreza en Costa Rica sería ciertamente relativa.

En suma, partimos de que el problema de la pobreza continúa siendo una de las características más palpables de la realidad social costarricense, pues la problemática se encuentra afectando entre un quinto y cerca de un tercio de los hogares del país, según sea la metodología que se aplique.

6 Para el año 2000, año al cual corresponde la investigación de campo de este trabajo, la pobreza afectaba al 20,6% de los hogares.

7 El modo de operativizar este sector en situación de vulnerabilidad, fue vinculado con la probabilidad de desocupación; esta viene dada por situaciones de desempleo que se presentan en los hogares, específicamente: «viene dada por un desempleo compuesto que es el resultado de la sumatoria de tres tasas : la desocupación abierta, la del desaliento; y la del subempleo visible equivalente» (Pérez Sáinz y Mora Salas, 2000 :6).

El transporte en el marco de la sociedad contemporánea

Desde el punto de vista teórico, la temática del transporte se puede abordar desde una doble perspectiva. Por una parte, el transporte tiene que ver con la complejidad de la estructura económica y, por otro lado, se encuentra vinculado con la naturaleza de la estructura social, la cual está influenciada, tanto por el crecimiento poblacional, como por la división de la sociedad en distintos sectores o clases sociales. En los siguientes párrafos se tratarán estos dos temas por separado, aunque en términos prácticos se encuentren completamente vinculados.

Transporte y estructura económica

El desarrollo espectacular del transporte en el marco de la sociedad contemporánea tiene que ver, en primer lugar, con la complejidad de la estructura económica; esto es, con una división del trabajo cada vez más especializada. A medida que el capitalismo se ha entronizado como sistema económico dominante, la división del trabajo se ha profundizado cada vez más. En tal sentido, hay ciertos enfoques teóricos que explican el avance de la sociedad desde un nivel rudimentario de satisfacción de necesidades hacia uno más sofisticado, afirmado precisamente por el desarrollo inimaginable de los servicios, lo que tiene que ver con esta diferenciación y delimitación de las necesidades.

Así, de acuerdo con este enfoque, los diversos sectores de la economía han surgido al tenor de un proceso relativamente natural de diferenciación económica. Este consiste en los siguientes procesos:

- En un primer momento, la humanidad debe satisfacer necesidades básicas alimentarias, que son necesidades de primer grado. Esto, da origen al sector primario.
- En seguida, han de satisfacerse necesidades de segundo grado, o necesidades intermedias. Ello origina el sector secundario o industrial.
- Finalmente, surge el sector terciario, cuyo propósito es satisfacer las necesidades más refinadas. El transporte se inscribe precisamente dentro del sector terciario (Gershuny y Miles, 1983: 317).

Ahora bien, de acuerdo con estos mismos teóricos de «los servicios», el desarrollo de este sector de la economía no depende de factores unívocos, sino de un conjunto de situaciones, algunas de las cuales pueden tener incluso un signo contradictorio. En síntesis, los procesos que van a determinar, en general, el desarrollo de los transportes son :

• *El sector servicios entendido como contraparte de otros sectores económicos*

Desde tal perspectiva, se piensa que el crecimiento de los servicios depende del aumento de la demanda de servicios por parte de otros sectores, como un producto de la división del trabajo. Esto quiere decir que funciones que en el pasado de la historia económica se encontraban unidas tienden a separarse y especializarse en el contexto de la sociedad contemporánea. Por ejemplo, la agricultura y artesanía que se encontraban unidas, se separan. Unas personas se especializan en la agricultura y otras en la artesanía. Aún se puede avanzar en mayores grados de especialización: un productor agrícola se especializará en la producción de un solo producto, al igual que el productor artesanal; por ejemplo, una herramienta de trabajo⁸. Esta división del trabajo puede irse desglosando hasta prácticamente el infinito. En esta perspectiva, parece ineludible la necesidad de ciertos servicios, por ejemplo, justamente el del transporte, el cual es necesario para movilizar la producción, pero también para acarrear los insumos necesarios de esa producción. En el contexto de la globalización, la producción, al asumir características mundiales, requerirá de medios de transporte de cobertura y ramificación internacionales. Los servicios conectados directamente a las necesidades requeridas por otros sectores de la economía (sector primario y secundario), se denominarán «servicios de producción». En el marco de la globalización, se considera que estos son los que más pueden crecer. Dentro de tales servicios se pueden incluir: servicios bancarios, transporte, seguros, etc.

8 Mandel (1979) explicó ese fenómeno del siguiente modo : La separación de actividades productivas que estuvieron previamente unificadas, hace indispensable la extensión de funciones intermedias. Si las artesanías se separan de la agricultura, a los campesinos se les deberá garantizar el suministro de herramientas de trabajo y bienes de consumo que anteriormente producían a mano, y a los artesanos se les debería garantizar, a través del comercio, el suministro de alimentos que anteriormente producían ellos mismos. De la expansión de estas funciones intermedias tiende a resultar su creciente independencia. La separación de la agricultura y las artesanías conduce en última instancia a la inserción del comercio independiente entre las dos. Cuanto más generalizada sea la producción de mercancías y cuanto más avanzada resulte la división del trabajo, más necesario será sistematizar y racionalizar estas funciones intermedias para asegurar la continuidad de la producción y de las ventas. La tendencia hacia una reducción de la rotación del capital inherente al modo de producción capitalista, solamente puede llegar a realizarse si el capital (capital-dinero) y comercial logra cada vez más el dominio de estas funciones intermedias (Mandel, 1979 : 375-376).

- *Servicios y demanda de los consumidores*

En otro aspecto, el desarrollo de los servicios depende de la demanda de los consumidores, agrupada en dos grandes rubros: por un lado, los servicios sociales generalmente brindados, al menos en parte considerable, por el propio Estado —educación, salud, administración pública, etc.— y, por otro lado, los servicios personales, que van desde el servicio doméstico, hasta los servicios de espectáculos y esparcimiento. La demanda de tales servicios se encuentra muy vinculada, evidentemente, a la capacidad de compra de los consumidores de una sociedad. Si la sociedad es muy pobre, obviamente la compra de estos servicios (algunos de los cuales son de extremada sofisticación), se reducirá al mínimo posible; si la sociedad tiene mucha capacidad de compra, la demanda se ampliará hasta grados inimaginables. En el contexto de la globalización, se presentan diferencias evidentes y amplias entre la capacidad de consumo de la mayor parte de los países del Tercer Mundo y los del Primer Mundo. Una de las dificultades para que en los países pobres se diversifique y amplíe verdaderamente el sector de servicios, reside precisamente en su muy limitada capacidad de compra.

- *La productividad en el sector de los servicios*

La otra tendencia importante que determina la expansión de los servicios, sería lo que se ha denominado una baja productividad en el sector de los servicios. Y es que se ha reconocido que medir la productividad en este sector es muy difícil, en tanto que a diferencia del sector manufacturero, lo que se genera en el sector de servicios son bienes intangibles, mientras que en la manufactura se trata de productos tangibles. Se puede pensar que la técnica ha tenido mayores dificultades para penetrar los servicios, lo que lleva a que muchos de los servicios sean muy caros y, por ende, difíciles de adquirir por parte de amplias capas de consumidores (Gershuny y Miles, 1983 : 191-257). Pero si el desarrollo tecnológico logra penetrar los servicios, es de esperarse un aumento de la calidad y una baja de precios. Esto, debido a que la productividad va a ser mayor. En el caso del transporte, ha sido definitivamente impactado por la técnica, como resultado de la invención de unidades de transportes más veloces y confortables. Debe considerarse que lo que en tecnología contemporánea se tiene como sinónimo de desarrollo tecnológico; es decir, la aplicación de la información computarizada, también ha impactado en algunos rubros del transporte. Por ejemplo, la aviación, ciertos circuitos de los automóviles, la planificación en los horarios de los trenes y metros en las grandes urbes, incluso en algunas de estas que son pobres. Pero hay un consumo diferenciado de los medios de transporte. Mientras los estratos

altos de la sociedad se movilizan de manera individual en unidades sofisticadas –incluso computarizadas–, los estratos más pobres de la sociedad, en cambio circulan en unidades técnicamente desactualizadas e inseguras y en donde por supuesto la computadora no es parte de la decoración.

En fin, con respecto a la estructura económica propiamente tal, puede decirse que los transportes han experimentado un proceso vertiginoso de desarrollo, relacionado con la continuación y profundización del proceso de la división del trabajo transnacionalizado. Además, los medios de transporte han sido claramente impactados por el desarrollo tecnológico. Los transportes presumiblemente más desarrollados serían aquellos directamente enlazados a la producción de mercancías, más aún, cuando estas forman parte del circuito global de circulación mercantil.

Transporte y población

En el apartado anterior se revisaron algunos de los procesos que, desde la óptica del desarrollo económico, toman parte en el desarrollo de los servicios y dentro de estos, particularmente los medios de transporte. Corresponde ahora, observar cuáles serían las posibilidades de desarrollo de los servicios desde la perspectiva de los consumidores. En particular, y siendo de nuestro principal interés, el tema de los consumidores pobres.

Obviamente, desde la perspectiva de los consumidores de servicios pobres, un consumo tal es de su interés. Esto claro está, en el marco de una capacidad limitada de compra inherente a los salarios laborales, que fundamentalmente se encuentran calculados para permitir cubrir las necesidades básicas alimentarias y un suplemento, que se encuentra dirigido a poder satisfacer necesidades mínimas, en el contexto de una sociedad moderna y urbanizada.

Ernest Mandel delimitó algunas de las características del consumo popular de la siguiente manera:

- Reducción de la participación de los medios de subsistencia puros en la estructura interna de los salarios reales de la clase trabajadora. (Mandel, 1979 : 382).
- Creciente desplazamiento de la familia pobre como unidad de producción y de consumo. Esto quiere decir que gran parte del consumo es colectivo no considerando a la familia como unidad de consumo básico. Un ejemplo es la producción y consumo de agua. También, en los países desarrollados es típico el caso de la calefacción.

- Logros culturales de los trabajadores y las trabajadoras. Esto tiene que ver con el acceso a libros, periódicos, educación, deportes, organización comunal y gremial, vacaciones, etc⁹.
- Diversificación de las necesidades de los trabajadores y las trabajadoras. Es aquí que se ubica la necesidad del transporte. Evidentemente, que en el contexto de la sociedad moderna, en general los trabajos no se encuentran a la vuelta de la esquina, debido a lo cual es necesario trasladarse hacia lugares medianamente alejados del lugar de vivienda.
- Diversificación del consumo como resultado de la presión social. Por ejemplo, compra de todo tipo de utensilios e incluso dice este autor «adornos de mal gusto» (*Ibid* : 383).
- Enriquecimiento del nivel de vida, fundamentalmente, la conquista de más tiempo de esparcimiento y la calificación de este tiempo. En tal sentido, se puede hablar de una cierta y relativa función civilizadora del desarrollo económico. Desde esa perspectiva, de acuerdo con Mandel, el ataque simplista a la sociedad de consumo, desde ciertas ópticas «anticonsumistas», no está muy bien ubicado, como no sea para atacar la deshumanización de este consumo.

De esto se deduce, claramente, que el nivel de vida de la moderna clase trabajadora no se puede entender como reducida al consumo alimentario, sino que hay un conjunto de nuevas necesidades que han surgido en el contexto de la sociedad moderna urbanizada. Algunas de estas necesidades se encuentran directamente vinculadas a la complejidad de la estructura económica y, además, son de interés empresarial, como, por ejemplo, justamente nuestro tema focal: el transporte. Naturalmente, los empresarios necesitan de trabajadores y trabajadoras que se movilicen eficiente y oportunamente hacia sus trabajos. Del mismo modo, la educación y la salud constituyen áreas de servicios que se encuentran directamente vinculadas con la reproducción de la fuerza de trabajo. Otras conquistas son suplementarias y tienen que ver con un enriquecimiento de la calidad de vida, tales podrían ser el tipo de ocio del que se disfruta, el carácter de las vacaciones, la posibilidad de hacer turismo, el tipo, calidad y cantidad de los espacios públicos, la calidad (no solo la cantidad) de la enseñanza y la salud, etc.

9 Un logro social y cultural al que tienen acceso algunas capas mejor ubicadas de los trabajadores, especialmente en los países desarrollados y en el caso de los países subdesarrollados, de ciertos sectores desgraciadamente limitados de la sociedad, es la posibilidad de poder desarrollar en sus vacaciones un ocio creativo que va desde diversas experiencias turísticas, hasta la de vivir un ocio creativo vinculado con la calidad del tiempo libre, como, por ejemplo, la posibilidad de comprar libros o poder ir a diversas actividades culturales, artísticas y deportivas.

En lo que a los medios de transporte se refiere, existirá una contradicción permanente entre el empresariado del ramo y los usuarios, identificada, porque los primeros querrán maximizar permanentemente sus ganancias, mientras que los segundos buscarán que los precios no aumenten y que la calidad de estos mejoren constantemente. El Estado se ubicará como mediador en este conflicto, el que reaccionará en virtud de las presiones dominantes que se ejerzan sobre él bajo cada coyuntura.

Pobreza y transporte

Precedentemente, se presentaron dos medidas de la pobreza. La primera que es la denominada línea de la pobreza, mediante la cual se estimó que alrededor de una quinta parte de los hogares costarricenses vivía en situación de pobreza. La segunda medición presentó la propuesta de Pérez Sáinz y Mora Salas, para quienes a la línea de pobreza habría que sumarle la línea de riesgo, lo cual significaría que habría que sumar alrededor de un 10% de población en peligro de caer en la pobreza. De ello, cerca de una tercera parte de los hogares viviría de alguna manera cierto grado de pobreza.

En el presente apartado nos proponemos agregar algunas consideraciones conceptuales relativas al problema de la pobreza, así como establecer su relación con el tema del transporte.

En lo que respecta a los encuadres teóricos sobre la pobreza, puede decirse que hay dos grandes vertientes que se reproducen constantemente en los análisis y estudios acerca de la pobreza.

Existe la que enfatiza la pobreza como un fenómeno en sí. Dentro de las ciencias sociales modernas, se puede decir que el gran exponente teórico e investigativo de esta corriente fue Óscar Lewis. Lo que se pone de manifiesto en las investigaciones lewisianas es la reproducción, incluso bella, del drama diario del vivir en lo que respecta a los más pobres¹⁰. Lewis no dice que deben o no deben hacer los pobres para superar la pobreza, simplemente sus estudios se dirigen a retratar, en tanto antropólogo acucioso y genial, la reproducción de la cotidianidad. En cierta forma, se reproduce sin más, sin crítica, el discurso de los pobres despolitizado y hasta cierto punto desideologizado (Lewis, 1975, 1979, 1985).

10 Quien esto escribe, junto con Nuria Gamboa, produjeron hace ya más de 10 años un trabajo sociológico con una importante influencia lewisiana, se trata de: *La sobrevivencia de los más pobres* (1990). Estudio dedicado a describir las denominadas redes de ayuda mutua, o sea, mecanismos de colaboración social destinados a sobrellevar de manera compartida, ciertas necesidades básicas urgentes como lo son principalmente la alimentación, compartir vivienda, pequeños préstamos, etc. En otro trabajo del autor, se retoma el tema de la supervivencia cotidiana; *Cultura de la sobrevivencia* (1993).

En un contexto tal, es pertinente referirse a cómo Lewis conceptualizó el problema de la pobreza de manera completamente vinculada con su concepto de cultura. Así, Lewis explicó que «*En el uso antropológico el término cultura supone, esencialmente, un patrón de vida que pasa de generación en generación*» (Lewis, 1979 : XIV). Y por su parte, la pobreza implica «*un sistema de vida, notablemente estable y persistente, que ha pasado de generación en generación a lo largo de las líneas familiares*» (Ibid. : XVI).

Pero de este contrapunto entre cultura y pobreza, Lewis considera que la pobreza es el elemento más significativo, pues es este último el factor dinámico condicionante de la expresión cultural de los pobres. Al respecto, plantea que «*La pobreza viene a ser el factor dinámico que afecta la participación en la esfera de la cultura nacional creando una cultura por sí misma*» (Lewis, 1975 : 17).

Además, Lewis aclara que a pesar de que existe una relación entre cultura de la pobreza y pobreza en tanto hecho objetivo, no necesariamente y en todos los casos, habría una identificación total de las dos nociones, ya que la cultura alude a un patrón subjetivo de vida, en tanto que la pobreza tiene que ver con un sistema objetivo de existencia social. La distinción entre empobrecimiento y cultura de la pobreza, en palabras expresadas por Lewis es que:

«No todos los pobres viven ni desarrollan necesariamente una cultura de la pobreza. Por ejemplo, la gente de la clase media que se empobrece no se convierte automáticamente en miembros de la cultura de la pobreza, aunque tengan que vivir en barrios bajos por algún tiempo» (Lewis, 1979 : XVII y XVII).

En fin, en Lewis prácticamente no hay superación de la pobreza, sino que su énfasis es la reproducción inercial de esta. Lewis habla de «*sistema de vida notablemente estable y persistente*» y que «*pasa de generación en generación*». Las luchas sociales de los pobres tendientes a mejorar la situación de ingresos, a conseguir vivienda, a mejorar el transporte, no aparecen en la pintura lewisiana de la realidad. Lo que sí aparece es el pobre fragmentado en su existencia social, actuando individualmente, en familia, o a lo sumo, a través de redes de contactos de conocidos, vecinos y amistades. Esta concepción lewisiana proponemos concebirla como una noción que entiende la pobreza en el sentido de un «núcleo de necesidades y posibilidades».

Las necesidades se refieren a dos tipos principales. Por una parte, estaría lo que denominamos necesidades básicas centrales, las cuales serían especialmente las siguientes: alimentación, trabajo y vivienda; y por otra, un segundo grupo muy importante que serían las necesidades complementarias, entre las principales: salud, educación, transporte y recrea-

ción. En cuanto al núcleo de posibilidades con que cuentan los pobres para enfrentarse (o sobrellevar) su existencia social, están aquellas dadas por sus acciones individuales, familiares y las pertenecientes a redes informales de solidaridad social que sean capaces de construir.

Desde esta perspectiva, los pobres difícilmente superan la pobreza, aunque pueden existir algunos casos individuales, que por un conjunto de circunstancias relativamente fortuitas, podrían superar su «destino» social. Todo esto no quiere decir que, después de todo, los pobres no vivan su existencia con dignidad¹¹.

La otra gran perspectiva teórica relativa a la pobreza, la que acentúa una explicación social y política estructural, más que una descripción (e incluso la medición de la pobreza), es la que enfatiza una explicación del fenómeno. Desde esta óptica, la conclusión es tajante y definitiva: la pobreza no se debe a un destino insalvable de la naturaleza social, sino que es expresión insoslayable de la desigualdad social. En términos simples y directos, es la contraparte de la riqueza; no hay pobres sin ricos. Esto significa que la pobreza constituye una derivación del sistema económico y social, firmado por la explotación privada de la fuerza de trabajo. La lógica de los poseedores de los medios de producción, es maximizar la ganancia, para lo cual deben explotar cada vez más a sus trabajadores. Desde esta perspectiva, para acabar con la pobreza, hay que acabar con el sistema social injusto.

En el camino para cambiar el sistema social, sin embargo, se pueden librar múltiples formas de lucha social que mejoren consistentemente el nivel de vida de los pobres, al tiempo que se preparan para el cambio de sistema social. Esta variante en su formulación más ortodoxa, es de raíz marxista. Aun así, la concepción de que la pobreza no se puede reducir a la descripción de la existencia social —sino que tiene una causalidad social general—, encontrándose esta en muchas variantes teóricas y políticas¹².

11 El relato antropológico de la pobreza trazado por Lewis incluso logra «poetizar» esa realidad que si bien es cierto, se encuentra marcada por la necesidad, también lo está por la lucha y la ilusión. Esa pintura de la subjetividad popular detallada además con enorme respeto, termina provocando un efecto de identificación con los protagonistas lewisianos de la pobreza.

12 Incluso, el amplio concepto de exclusión social, nos aparece emparentado con la perspectiva teórica que hace recaer el peso de la explicación de la pobreza, en razones estructurales. Véase como se define el concepto de exclusión social: «La noción de exclusión social hace referencia a un conjunto de procesos que contribuyen a aumentar la vulnerabilidad de ciertos grupos sociales frente a factores de riesgo que pueden llevarlos a una situación de pobreza y vulnerabilidad social. *La exclusión social se puede definir como la imposibilidad de un sujeto o grupo social para participar efectivamente a nivel económico, social, cultural, político e institucional.* El concepto de exclusión social incluye al menos tres dimensiones: (i) económica, en términos de privación material y acceso a mercados que garantizan las necesidades básicas; (ii) política e institucional, en cuanto a carencia de derechos civiles y políticos que garanticen la participación ciudadana y; (iii) sociocultural, referida al desconocimiento de las identidades y particularidades de género, generacionales, étnicas religiosas o las preferencias o tendencias de ciertos individuos y grupos sociales» (Gacitúa y Sojo, 2000 :14).

Desde este punto de vista, la pobreza se puede superar en conjunción con ciertas acciones sociales y no por virtud inercial de los pobres.

Muchas de las políticas redistributivas que se han tratado de ejecutar desde el Estado, sean estas las de perfil socialdemócrata en el desarrollismo o de matiz neoliberal en el contexto de la globalización, tienen un reconocimiento más o menos explícito, de que la pobreza tiene que ver con el modo de organización social. De allí que, desde tales perspectivas ideológicas o de la acción político-social, se definen distintas formulaciones de política social, algunas de las cuales tienen diseños más clientelistas y verticales (los funcionarios y los políticos reparten ayudas para aliviar la pobreza); mientras que otros modelos son, relativamente, más despersonalizados y buscan fomentar la propia participación de los sujetos hacia la resolución de esos problemas¹³.

Claro, no es que todos quienes hacen descansar la explicación de la pobreza en razones estructurales, coincidan en las mismas soluciones; pues habrá algunos que consideren que la pobreza es inherente al capitalismo y otros, que se inscribirán en líneas más paliativas o reformadoras de la pobreza.

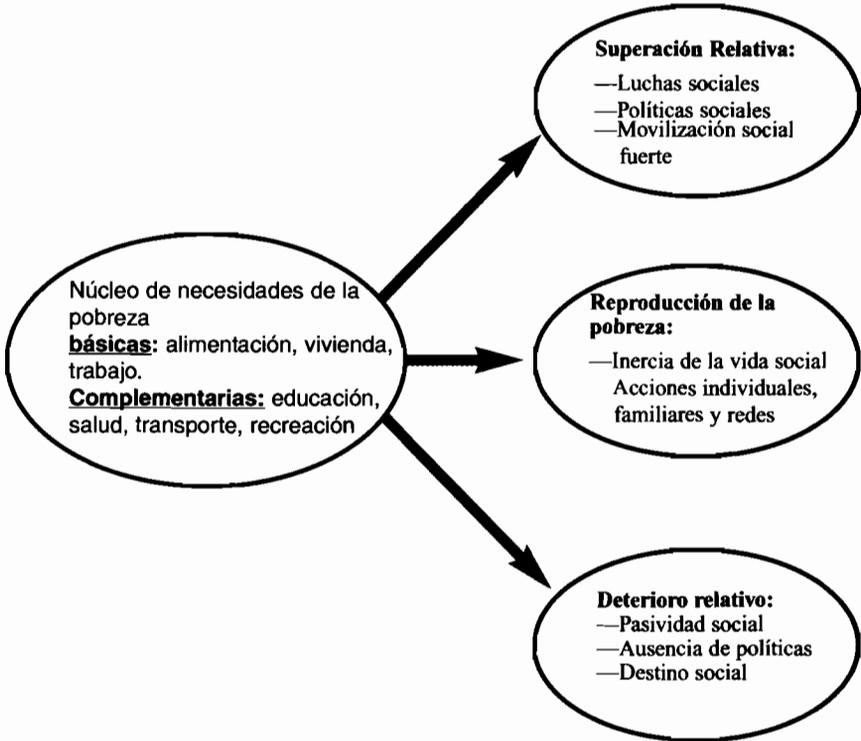
Referente al núcleo de posibilidades desde una perspectiva que acentúa la estructura social, podría decirse, por una parte, que superar la pobreza es un asunto de incumbencia de los pobres, en tanto que sujeto colectivo. Por otra parte, también se trata de un asunto de la esfera estatal, ya que desde ese ámbito se pueden idear y estructurar un conjunto de políticas dirigidas a mejorar la situación de la pobreza.

En cuanto a los medios de que disponen las personas para salir de la pobreza, cabría la posibilidad de considerar una tercera variante, que sería que en vez de mejorar su situación o incluso mantenerla, más bien esta última podría empeorar, lo cual evidentemente sería lamentable, tanto desde un punto de vista histórico, como por lo que se refiere a la expresión individual de la existencia.

13 Calderón (2000) ha presentado en tres vertientes doctrinarias una interesante sistematización de distintas ofertas de superación de la pobreza: La desarrollista, la neoliberal y la del desarrollo humano.

El esquema siguiente ilustra lo analizado:

Gráfico 1
Núcleo de posibilidades de superación o reproducción de la pobreza



En conclusión, todo lo dicho anteriormente, coloca al transporte como una de las necesidades ineludibles de los pobres en el contexto de la vida moderna urbanizada. Por su parte, el carácter de los medios de transporte, tanto en lo referido a su cantidad como a su calidad, se encuentra dado por la condición intrínseca del grupo pobre del que se trate y de su historia colectiva de acciones relativas al transporte, como, asimismo, a la existencia y aplicación de determinadas políticas estatales que regulan este rubro.

Hipótesis orientadoras

De este modo, los pobres se encontrarían viviendo una situación desventajosa o de carencia, tanto en lo que respecta la satisfacción de sus necesidades básicas, como a las que se han caracterizado anteriormente como necesidades complementarias. En cuanto a las necesidades básicas, la situación se puede presentar como sigue:

- *Alimentación:* Insuficiente o de baja calidad.
- *Trabajo:* Escasamente remunerado, por debajo de los mínimos legales o ligeramente superiores. Permanente inestabilidad laboral.
- *Vivienda:* De mala calidad y ubicada en zonas periféricas alejadas de los servicios principales y del trabajo.

De lo anterior se deduce, claramente, que la pobreza tiene una expresión de segregación espacial, de modo que se organiza territorialmente de acuerdo con los recursos disponibles para los pobres en un momento determinado. Esta segregación espacial determina en parte las necesidades complementarias, del siguiente modo:

- *Educación:* Escasos años de escolaridad y baja calidad de esta.
- *Salud:* Reducción a su expresión solo curativa en los momentos realmente críticos.
- *Transporte:* De baja calidad y cantidad, pero al menor precio posible.
- *Recreación y turismo:* Tiempo libre inexistente y de escasa calidad.

De manera concreta, las hipótesis que establecerían la relación entre pobreza y transporte serían las siguientes:

- Al existir una segregación espacial de la pobreza, los pobres viven en las localidades más lejanas, lo que tiende a encarecer el transporte por el asunto de las distancias.
- Empero, dado que la mayor parte de los ingresos obtenidos deben dedicarse a la satisfacción de las necesidades básicas primarias, como alimentación y vivienda, se hará todo lo posible por gastar lo mínimo en la satisfacción de las necesidades complementarias. Tal es el caso del transporte.

- Los pobres se movilizan en medios de transporte más diversos y económicos.
- Los pobres gastan menos dinero en transporte, que los individuos pertenecientes a otros sectores sociales.

ESTUDIO DE CASO: DOS COMUNIDADES METROPOLITANAS COSTARRICENSES

Tal y como se dijo en la introducción de este trabajo, la segunda parte de este se ha dedicado a exponer los resultados de la investigación de campo. Primero, se describen y se caracterizan las comunidades seleccionadas del estudio. Todo lo que se ha sostenido en la parte teórica de este trabajo es que el problema del transporte se encuentra claramente determinado por la procedencia social. Entonces, en lo que a metodología concierne, lo que correspondería comparar son los problemas de transporte de dos comunidades diferentes. Segundo, se analizarán los datos obtenidos, de manera particular, en lo que respecta al asunto de la cercanía de los servicios y del trabajo, como, asimismo, el tiempo dedicado a los movimientos urbanos. Para concluir, se compararán los datos con las hipótesis planteadas.

Karla María y Nazareno

Las comunidades escogidas para hacer el estudio fueron dos sectores populares ubicados en el ámbito metropolitano costarricense; estos son: Karla María y Nazareno. Ambos se encuentran localizados en el cantón de Goicoechea (Guadalupe), a unos 10 km al noreste del centro de San José.

El solo nombre de estas comunidades dice algo sobre su origen social. Karla María (sobre todo escrito con «K») constituye un nombre relativamente usual, acostumbrado por la clase media costarricense. Por su parte, «Nazareno» alude al color púrpura con que Cristo, muerto en la cruz, es vestido el día Viernes Santo en las procesiones de Semana Santa. ¿Pero qué tiene que ver una procesión de Semana Santa con el nombre de la comunidad estudiada? Pues bien, que el día en que se realizó la toma de la tierra (precarismo) por parte de más de 400 familias pobres del área metropolitana de San José, fue precisamente el Jueves Santo del año 1985. Aflora aquí lo acertado de la imaginación popular puesta al servicio de bautizar su comunidad con el vestido púrpura de la imagen religiosa y aunque no fue propiamente el viernes el día de la toma, se puede decir, que el primer amanecer de la comunidad en ese lugar fue un Viernes Santo.

Karla María

Esta comunidad tiene su origen en una urbanización construida por una compañía privada en 1990. Dicha urbanización fue declarada de interés social, así la mayoría de los propietarios fueron beneficiados con el bono de la vivienda para la adquisición de estas¹⁴. Se encuentra ubicada en la parte central del distrito de Ipís, cantón de Goicoechea. Se trata de un terreno plano, el cual se puede considerar apto para urbanizar.

En esta urbanización hay aproximadamente 187 viviendas, con un promedio de 4 ocupantes en cada una de ellas, por lo que la población puede estimarse en 640 habitantes. Del total de viviendas, 97 fueron encuestadas por el asistente de salud, adscrito al Ministerio de Salud, encontrando que se mantienen en buen estado. Todas cuentan con abastecimiento de agua intradomiciliar proveniente del Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados. En todos los casos se eliminan excrementos, mediante cloacas, y utilizan el servicio público municipal de recolección de basura (Bolaños, 2001: 25-27).

Las calles al interior de la urbanización están asfaltadas y en buen estado. La urbanización cuenta con un parque interno y la iglesia católica más cercana está aproximadamente a 3,5 km del lugar. En cuanto al transporte, los habitantes utilizan la línea de buses de la comunidad de Mozotal. Los centros educativos más cercanos son las escuelas Juan Flores y la del barrio Los Ángeles de Ipís, así como el Colegio Salvador Umaña. Estos establecimientos se ubican a una distancia de aproximadamente 3 km de la comunidad, respectivamente. El centro infantil que les queda más cercano es el CEN-CINAI, ubicado en la ciudadela Rodrigo Facio (*Ibid* 26 : 26).

Karla María se encuentra cubierta por el Programa de Atención Primaria del Ministerio de Salud. Para asistir a la Clínica del Seguro Social, se deben tomar dos buses, o caminar aproximadamente 3,5 km, ya que no hay un servicio directo de locomoción.

Nazareno

De acuerdo con relatos de los habitantes de la comunidad, antes de existir la urbanización, el lugar era una finca (potrero) propiedad del I.N.V.U. (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo), destinado en principio a la construcción de un polideportivo para uso de los habitantes de las comunidades aledañas: Ciudadela Rodrigo Facio, Zetillal, La Mora y Vista de

14 Este dato indica el origen relativamente popular de la urbanización, o sea, quienes allí construyeron recibieron ayuda del Estado. Por el contrario, las urbanizaciones estrictamente de clase media, serían adquiridas completamente con los propios recursos de los compradores.

Mar. El Jueves Santo, del año 1985, el sitio fue invadido por familias que procedían de comunidades cercanas, así como de barrios pobres del sur de San José. Por haber invadido el lugar durante la celebración de la Semana Santa, le dieron el nombre del Nazareno. Al principio, llegaron aproximadamente 300 familias; estas trajeron allegados y otros familiares, por lo que en un momento hubo un promedio de 600 familias (Bolaños, 2001 : 20).

Los grupos que llegaban hasta ese lugar estaban constituidos por personas pobres que no tenían vivienda. Había allí un dirigente comunal que se encargaba de ir ubicando a las familias; una vez instalados, formaron la Asociación Pro-vivienda El Nazareno, la cual se encargó de guiar el proceso hasta la formalización habitacional. Al inicio se abastecían de agua de una naciente que había en el lugar, luego hicieron pozos para la eliminación de excretas y construyeron letrinas de uso colectivo.

Durante el gobierno de Óscar Arias (86-90) y aprovechando la promesa electoral de la construcción de 80.000 viviendas, la Asociación de Vivienda El Nazareno gestionó la formalización del Proyecto ante la Comisión Especial de Vivienda —ente creado en ese entonces vía decreto— para hacer frente al compromiso del sector habitacional del gobierno.

La Comisión Especial de Vivienda era la que administraba los fondos y brindaba la asesoría técnica para la construcción de proyectos habitacionales denominados de interés social, como es el caso del Nazareno. Esta comisión gestionaba la selección de los beneficiarios. En el caso del Nazareno, las personas escogidas recibieron una pequeña capacitación para iniciar la construcción de las viviendas, utilizando para ello la modalidad de autoconstrucción. Así, recibían indicaciones y asesoría para organizarse y asumir el trabajo correspondiente. El ingeniero trazó los diferentes lotes y la infraestructura básica, diseño de vías y alcantarillado sanitario. Para proceder en la parte técnica, se contrató a una empresa constructora. Cada beneficiario del proyecto debía preparar su propio lote para construir, o sea, limpiarlo, nivelarlo y conectarlo a la red de alcantarillado pluvial y sanitario (*Ibid* : 21).

El periodo de formalización y construcción de este proyecto habitacional se inició en el año 1988. A cada familia se le distribuía material prefabricado, así como una cantidad de cemento, arena, madera, zinc, clavos, etc.; para que iniciara la construcción de sus casas, las cuales consistían en el levantamiento de un módulo básico: cuatro paredes y techo, servicio sanitario, unidad sin divisiones ni detalles.

Tal modelo basado en la autoconstrucción conllevó a una serie de problemas, pues dentro del grupo precarista, había muchas mujeres jefas de hogar que no disponían del tiempo ni la capacitación necesaria para levantar su propia vivienda. Por su parte, la organización comunal no contaba con la capacidad suficiente para garantizar los compromisos de

otros beneficiarios de ayudar a las familias que lo requerían, mediante la colaboración voluntaria con fuerza de trabajo (*Ibid* : 21).

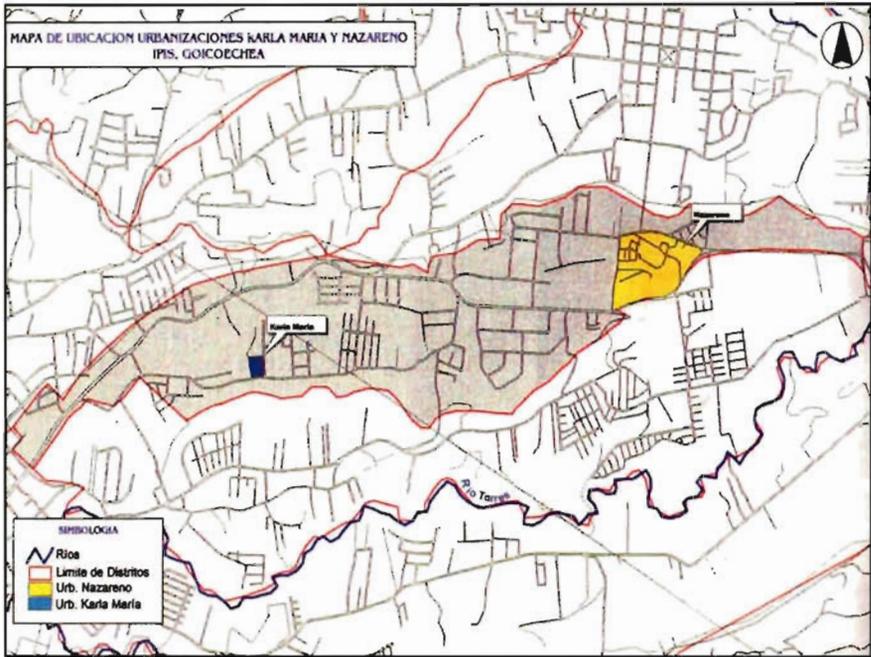
De manera que, desde el inicio, la construcción de esta urbanización presentó una serie de deficiencias, ya que muchas familias dejaron su vivienda semiconstruida por falta de mano de obra; algunos no contaron posteriormente con recursos suficientes para hacerles divisiones a las casas o incrementar su habitabilidad, y otros no se conectaron a la red de alcantarillado sanitario debiendo instalar pozos negros.

La Comisión Especial de Vivienda tampoco tuvo la capacidad técnica ni financiera para hacer frente a esta situación. En consecuencia, pocas fueron las familias que lograron consolidar sus casas, acorde con las necesidades del grupo familiar. Muchos fueron los casos de familias que venían ya de tugurios contruidos con materiales de desecho revelando poca capacidad de consolidación habitacional.

Un problema adicional es que cuando se formalizó el proyecto, muchas familias no pudieron ser incluidas en este, lo cual originó que aproximadamente 100 familias continuaran viviendo en tugurios, en el sector de la finca denominado Las Haches (sector H). Allí permanecieron hasta el año 1993, cuando fueron trasladadas a un proyecto habitacional aledaño: El Progreso (*Ibid* :21-22).

Al igual que Karla María, Nazareno se encuentra ubicada en el cantón de Goicoechea, distrito de Ipís (véase mapa adjunto). Claro que la mayor parte del terreno es inclinado, por lo que puede considerarse como una zona no apta para urbanizar. En el centro del terreno hay una naciente, la cual, ya a mediados del año 2000, prácticamente se había secado y se encontraba en su totalidad, contaminada con todo tipo de desechos. Nazareno cuenta con 420 lotes, los cuales tienen en su mayoría una área aproximada de 90 m² (6 x 15 m). La urbanización está dividida en diferentes sectores a los cuales se les nombró con una letra del alfabeto y van desde la «A» hasta la «H».

Mapa 1 Localización de las comunidades estudiadas



Fuente: Bolaños López (2001).

Según datos obtenidos del Programa de Atención Primaria en Salud, habitaban en el momento en que se hizo el trabajo de campo de esta investigación (mediados del año 2000), alrededor de 415 hogares; con un promedio de cuatro personas por hogar. Algunos miembros de las familias se han casado y han construido agregados a las casas originales. El total de la población es aproximadamente de 1.660 miembros, en su mayoría niños, adultos y jóvenes. La población de la tercera edad es escasa (*Ibid* : 23).

La comunidad cuenta con una calle principal que atraviesa la urbanización, lastrada en mal estado, con cordón y caño. Es un sistema de alamedas con aceras de 1,5 m de ancho entre las casas. En el centro de la urbanización está ubicado un salón comunal multiusos y una cancha de fútbol. En la parte este de la urbanización, hay una iglesia católica que existía allí desde antes que se construyera la urbanización. Al lado de esta iglesia, está ubicada la terminal de buses del distrito Ipís, este servicio de buses es accesible y además se pueden usar los que brindan servicio a Vista de Mar y Rancho Redondo.

Colindando en la parte suroeste, está la escuela Roberto Cantillano. También existía con anterioridad a fin de atender las necesidades educativas de la población de la zona. A esta última se le han hecho ampliaciones y según informó la asistente de la dirección cuenta con 1.600 estudiantes, sobrepasando la capacidad que tiene, la cual se estima en 1.500 alumnos. En la parte norte de la urbanización, se encuentra el Liceo de Coronado, que al igual que la Escuela Roberto Cantillano, presenta limitaciones en el cupo, siendo poco accesible para los jóvenes que proceden de El Nazareno por ser un cantón diferente. El Liceo Salvador Umaña de Ipís, es otra opción, está a una distancia aproximada de 3 km. Al igual que los establecimientos escolares anteriores, está muy saturado.

En Zetillal, comunidad cercana, hay una guardería con capacidad para 70 niños. Anteriormente, este centro pertenecía al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Como producto de la reestructuración, pasó a ser administrado por una Asociación de Padres, los cuales para proveer el servicio, cobran a los usuarios una cuota mínima de 13.000 colones.

A no más de 1 km de distancia de El Nazareno, se ubican varios centros laborales: *Hilafiasa*, que es una fábrica pequeña de hilos que en el año 1999 contaba con 100 empleados, de los cuales 58 son hombres y 42 mujeres; *Lona Tica*, fabrica lonas para manteados, claro que no se poseen datos sobre el número de trabajadores; *Betex*, ropa interior de exportación, cuenta con 533 trabajadores de los cuales 430 son mujeres y 103 hombres; *Fuertejidos*, cuenta con 54 empleados, 49 hombres y 5 mujeres; y *Mercado del Mueble*, con un total de 58 empleados, 46 hombres y 12 mujeres.

Diferencias sociales entre las dos comunidades

De la descripción anterior, ya se pueden establecer algunas similitudes, así como algunas diferencias sociales y económicas. Para profundizar la caracterización socio-económica de las comunidades estudiadas, se cuenta con los datos procedentes de una encuesta aplicada en las comunidades escogidas. En el caso de Karla María, se entrevistó 102 hogares (un o una informante calificada en cada hogar) y para Nazareno 98 hogares¹⁵. De modo que la información estadística en la que se apoya este análisis tiene como base dicha encuesta (salvo indicación contraria).

De acuerdo con el cuadro 2, puede observarse que se presentan importantes diferencias en los datos de las dos comunidades. En lo que concierne a los jefes y las jefas de hogar de Nazareno, se caracterizan por tener una mayor proporción de jefaturas femeninas (cerca de la mitad de ellas); en

15 Metodológicamente, se trata de un censo aplicado a dos segmentos censales; uno perteneciente a Karla María y el otro perteneciente a Nazareno. Por razones de presupuesto no se pudo aplicar una encuesta representativa a cada uno de los dos barrios.

tanto que en el caso de Karla María, esta llega a poco más de un cuarto de los hogares. En cuanto a la escolaridad de las jefaturas es menor en Nazareno. Hay en el caso de Nazareno, una mayor proporción de jefes y jefas desocupados, cerca de un tercio, en contraposición a Karla María, en donde la desocupación llega solamente a un poco más de un décimo. Por su parte, en términos de tamaño de los hogares, estos son más grandes en Nazareno. La relación de dependencia laboral en este último también es mayor. Finalmente, los ingresos totales mensuales de los hogares son distintos; más bajos en el caso de los hogares de Nazareno respecto a los prevaecientes en Karla María. Estadísticamente hablando, todas estas variables expresan diferencias significativas. No se presentan diferencias en las variables de edad del jefe o la jefa, como tampoco, en la referida al número de personas ocupadas, ni, en definitiva, a la relación de dependencia demográfica.

En suma, se tiene que la población de Nazareno vive en condiciones de vulnerabilidad relativamente más desventajosas, que las que se presentan en Karla María. En términos sociales, Nazareno se caracteriza como un barrio de clase pobre (o baja), en tanto que el nivel de Karla María se puede calificar como de clase media baja. En términos geográficos, también se debe tener en cuenta que la ubicación en el espacio urbano de ambas comunidades, no es muy distante entre sí, alrededor de unos 3 km. De manera que hay que subrayar el carácter relativo de las diferencias sociales, económicas y geográficas entre las dos comunidades escogidas. No se está ante diferencias abismales, sino que solo relativas (por lo demás, esta relativa heterogeneidad en la segregación social urbana costarricense, es «típica» de la realidad urbana metropolitana. Así, hay una importante mezcla social de barrios de clase media con barrios de clase media-baja, media y media alta, y en algunos casos, alternados con sectores de clase alta. Esta democratización de la distribución social urbana tampoco es absoluta ni hay que asignarle un peso excesivo que la magnifique o mitifique.

Cuadro 2
Costa Rica, barrios populares escogidos:
caracterización sociodemográfica básica de los hogares

Variables	Barrios estudiados			Nivel de significación (*)
	Karla María (n=102)	Nazareno (n=98)	Total (N=200)	
Sexo del (la) jefe (a)				
Masculino	72,7	56,3	64,6	0,017
Femenino	27,3	43,8	35,4	
Edad del (la) jefe (a) (Promedio de años)	40,0	41,5	40,7	0,469
Escolaridad del (la) jefe (a) (Promedio de años de escolaridad)	5,1	3,6	4,4	0,000
Condición de actividad del (la) jefe (a) (%)				
Ocupado	86,3	63,3	75,0	0,000
No ocupado	13,7	36,7	25,0	
Tamaño del hogar (Promedio de personas)	3,5	4,9	4,2	0,000
Número de personas ocupadas en el hogar (Promedio de personas ocupadas)	1,4	1,3	1,4	0,324
Relación de dependencia demográfica(1)	0,375	0,386	0,380	0,840
Relación de dependencia laboral (2)	0,467	0,317	0,401	0,000

(*) Pruebas de hipótesis: Chi-cuadrada para variables nominales y ordinales. Prueba T para variables de intervalo.

(1) Relación de dependencia demográfica: personas de 9 años o menos, más las mayores de 64 años, entre el número de personas cuyas edades comprenden de los 10 a los 64 años.

(2) Relación de dependencia laboral: número de personas ocupadas, entre el número total de miembros del hogar.

Fuente: Investigación realizada.

CERCANÍA Y TIEMPO DE TRANSPORTE

Un primer asunto que debe indagarse, es el de la importancia que les dan las personas a la cercanía de los centros de trabajo, de las instituciones y de las diversas entidades sociales y culturales. En términos generales, como puede observarse en el cuadro 3, las personas entrevistadas toman mucho en cuenta la cercanía de ciertos servicios; incluso, esto es más importante que la propia cercanía de los centros de trabajo. Los servicios o instituciones principales que se encuentran cerca de la vivienda, son los

siguientes: transporte público, comercio, escuela, hospital o centro de salud, iglesia y proximidad de vías de acceso. Casi la totalidad de las personas entrevistadas se abocaron a subrayar la importancia de la cercanía de tales servicios. Seguidamente, aunque en un segundo lugar de preferencia, tres cuartos de las personas dan prioridad a la cercanía de la familia. En tanto que los últimos lugares, en grado de importancia, son el acceso a lugares de ocio, los amigos y las amigas y finalmente, el trabajo. Este último lugar, como puede verse, significa que solo alrededor de la mitad valora la importancia de su cercanía.

En términos de diferencias, los resultados obtenidos son ricos. Es decir, prácticamente todas las variables estudiadas evidencian diferencias entre las respuestas suministradas por las personas de los barrios que han sido entrevistadas. En general, se puede decir que para el barrio de Karla María es más importante la accesibilidad que para los habitantes del barrio El Nazareno, excepto en lo que respecta a la cercanía del trabajo y a la proximidad de los espacios de ocio, donde la situación se presenta al revés, siendo su cercanía significativamente más importante para los pobladores de El Nazareno. En lo referido a la proximidad de la iglesia, no aparecen diferencias significativas entre las respuestas de uno u otro barrio.

En síntesis, mientras que por una parte parece que para el barrio de Karla María lo importante es la cercanía de los servicios, la accesibilidad y el transporte público, en el caso de la urbanización Nazareno lo que se valora más es la cercanía del trabajo.

Cuadro 3
Importancia otorgada a la proximidad de distintos sitios,
según barrios populares metropolitanos escogidos

Lugar de destino	Porcentajes			Nivel de significación (*)
	Karla María (n=102)	Nazareno (n=98)	Total (N=200)	
Proximidad del trabajo (%)				
Importante	36,6	69,8	51,9	0,000
Poco importante	52,5	8,1	32,1	
Sin importancia	10,9	22,1	16,0	
Proximidad de la familia (%)				
Importante	90,0	51,1	71,6	0,000
Poco importante	9,0	21,1	14,7	
Sin importancia	1,0	27,8	13,7	

continúa en la página siguiente.

Proximidad de una escuela (%)				
Importante	96,0	74,7	85,9	0,000
Poco importante	4,0	6,6	5,2	
Sin importancia	—	18,7	8,9	
Proximidad de un mercado o comercio (%)				
Importante	95,0	78,7	87,3	0,001
Poco importante	5,0	13,5	9,0	
Sin importancia	—	7,9	3,7	
Proximidad del transporte público (%)				
Importante	100,0	86,7	93,7	0,001
Poco importante	—	7,8	3,7	
Sin importancia	—	5,6	2,6	
Proximidad de las vías principales (%)				
Importante	98,0	63,3	81,7	0,000
Poco importante	2,0	11,1	6,3	
Sin importancia	—	25,6	12,0	
Proximidad de espacios de ocio (%)				
Importante	55,4	62,2	59,0	0,031
Poco importante	32,5	16,7	24,3	
Sin importancia	12,0	21,1	16,8	
Proximidad de los amigos (%)				
Importante	65,3	45,6	55,9	0,000
Poco importante	27,6	21,1	24,5	
Sin importancia	7,1	33,3	19,7	
Proximidad de un hospital o clínica (%)				
Importante	99,0	90,0	94,8	0,015
Poco importante	1,0	3,3	2,1	
Sin importancia	—	6,7	3,1	
Proximidad de una iglesia (%)				
Importante	91,9	82,2	87,3	0,130
Poco importante	5,1	10,0	7,4	
Sin importancia	3,0	7,8	5,3	

(*) Prueba Chi-cuadrada.

Fuente: Investigación realizada.

En el cuadro 4, efectivamente se puede observar que prácticamente todos los lugares son accesibles de manera más rápida para los pobladores de Nazareno que para los pobladores de Karla María; excepto la parada de autobuses y la soda. En los casos del mercado y la pulpería¹⁶, la gente de Nazareno debe desplazarse un poco más, pero en tales variables como se ve, no se evidenciaron diferencias significativas.

Cuadro 4
Tiempo promedio de duración de traslado a lugares significativos
según barrios populares metropolitanos escogidos

Lugar de destino	Tiempo de traslado en minutos según barrio		Nivel de sig. (*)
	Karla María (n=102)	Nazareno (n=98)	
Mercado	29,6	32,9	0,428
Pulpería (abastecedor popular)	4,3	4,4	0,861
Escuela primaria	30,7	13,5	0,000
Colegio (Escuela secundaria)	31,6	19,2	0,000
Guardería	43,2	12,7	0,001
Centro de salud	30,2	27,4	0,117
Parada de autobuses	3,9	5,1	0,037
Parque	28,5	19,0	0,000
Iglesia	27,0	14,0	0,000
Banco	30,6	24,3	0,001
Centro comunal	25,8	4,4	0,000
Centro deportivo (práctica)	24,7	5,3	0,000
Centro deportivo (espectáculo)	24,7	11,8	0,000
Soda	5,0	7,4	0,029

(*) Prueba T.

Fuente: Investigación realizada.

16 N. de R.: Pequeños comercios también llamados «bodegas».

Esto con certeza puede resultar un poco extraño, o sea, los pobladores del barrio pobre muestran una mayor accesibilidad que los del barrio relativamente mejor ubicado en la escala social. Puede deberse a los siguientes factores:

- *Karla María es una urbanización pequeña y cerrada.* Al ser una urbanización pequeña (187 viviendas), implica que tiene una cantidad muy reducida de servicios internos, prácticamente solo pulpería, soda y parada de autobuses; y cerrada, quiere decir que su comunicación con otros barrios no es del todo fluida. A manera de ejemplo, los habitantes deben ir a otros barrios y comunidades aledañas, para acceder a escuelas y colegios, tales como los del barrio Los Ángeles y la ciudadela Rodrigo Facio.
- *Nazareno es una comunidad más antigua, grande y abierta.* Por su lado, Nazareno más bien presenta las características contrarias. Es una comunidad 5 años más antigua que Karla María. Este es un detalle importante, pues cuantos más años tiene una comunidad, esta dispondrá de una mayor cantidad de servicios. Esto se verá también favorecido por la densidad poblacional, ya que es más factible conseguir servicios para comunidades grandes. Recuérdese que Nazareno cuenta con 415 hogares. De hecho, Nazareno tiene algunos servicios internos que no tiene la urbanización de Karla María, como es el caso de su centro comunal multiusos, su cancha de fútbol y su iglesia. Además, esta comunidad se encuentra comunicada, casi sin mediaciones, con comunidades como Zetillal y algunas personas se aprovechan de ciertos servicios de un cantón limítrofe como lo es San Antonio de Coronado, que tiene un desarrollo relativamente importante.

El aislamiento de las urbanizaciones de clase media, es el precio que deben pagar los habitantes de estos barrios, para disfrutar de cierto exclusivismo social. Tal condición posee una doble faceta: por una parte, quienes viven en una urbanización pequeña y cerrada pueden disfrutar de una mayor tranquilidad. Si bien el barrio puede tener un mayor control social gracias a esto, al mismo tiempo se pueden perder los beneficios de ciertos servicios (sobre todo los de carácter público), los cuales han sido diseñados y creados básicamente para satisfacer las necesidades de poblaciones masivas. Es más corriente que la creación de una red de servicios (hospitales, colegios, escuelas, guarderías públicas) se encuentre vinculada a las demandas de poblaciones grandes.

Cuadro 5
Tiempo efectivo dedicado a los desplazamientos
según barrios populares metropolitanos escogidos
(en número promedio de minutos)

Desplazamientos	Karla María	Nazareno	Total	Nivel de sig. (*)
Desplazamiento 1 (Karla María n=120; Nazareno=79)	30,3	36,2	32,6	0,108
Desplazamiento 2 (Karla María n=111; Nazareno=79)	37,8	38,1	37,9	0,941
Desplazamiento 3 (Karla María n=38; Nazareno=22)	37,6	35,2	36,7	0,786
Desplazamiento 4 (Karla María n=36; Nazareno=10)	42,2	38,5	41,4	0,690
Desplazamiento 5 (Karla María n=2; Nazareno=3)	45,0	13,3	26,0	0,278
Desplazamiento 6 (Karla María n=1; Nazareno=2)	20,0	55,0		
Desplazamiento 7 (Karla María n=1; Nazareno=1)	30,0	30,0		
Duración total de los desplazamientos durante un día (promedio en minutos) (Karla María n=120; Nazareno n=79)	91,0	91,3	91,1	0,981

(*) Prueba T.

Fuente: Investigación realizada.

El cuadro 5 permite continuar profundizando el análisis que se ha venido presentando. En efecto, aquí se presentan los resultados obtenidos respecto al tiempo efectivo dedicado a los desplazamientos cotidianos. En la encuesta aplicada, se preguntó sobre ocho posibles desplazamientos en el caso de las personas con inserción laboral. Como se ve, la mayor información referida por dos informantes (uno de Karla María y otro de Nazareno), es de 7 desplazamientos. La mayoría de las personas realizan dos viajes, el primero que les lleva de su vivienda hasta el trabajo y el segundo de regreso. A partir del traslado número 3, la cantidad de informantes empieza a disminuir.

Como puede observarse, ninguno de los desplazamientos registrados, presenta diferencias significativas de cantidad de tiempo (en minutos) para los grupos de personas trabajadoras de cada uno de los barrios. Incluso,

el promedio de minutos utilizados en el total de los desplazamientos, es prácticamente igual para los informantes de cada uno de los dos barrios, cerca de hora y media diaria dedicada a asuntos de movilización urbana.

Es decir, que a pesar de que los servicios se encuentren más lejanos en el caso del barrio Karla María, ello no implica que los individuos trabajadores estén invirtiendo una mayor cantidad de tiempo en transporte. En parte, esto puede ser a causa del tipo de informantes en este ángulo del cuestionario. Estamos hablando de individuos trabajadores, quienes de lo que informan básicamente es de sus desplazamientos vivienda-trabajo. De manera que se encuentran muy subregistrados otros desplazamientos que realizan algunos miembros de la familia no trabajadores y que son quienes, presumiblemente, se estarían relacionando directamente con los servicios. Hacemos referencia aquí a quienes acompañan a los niños y las niñas a la escuela, quienes conducen a otros miembros al centro de salud o llevan niños y niñas pequeños a la guardería¹⁷.

COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

Al final de la primera parte de este estudio, esbozamos cuatro hipótesis para ser comprobadas. En resumen, estas eran las siguientes:

- Los pobres viven en las periferias urbanas lo que encarece el transporte.
- Necesidad de ahorrar en transporte al máximo, con el objetivo de liberar recursos para satisfacer las necesidades que denominamos necesidades básicas primarias.
- Los pobres se movilizan en medios más diversos y económicos.
- Los pobres gastan menos dinero en transporte.

Véase a continuación los datos de que se disponen para dar, corroborar, o rechazar las hipótesis formuladas.

17 De hecho, en el desplazamiento 1, el motivo predominante es trabajo un 95,9%. En el desplazamiento 2, el motivo es regreso al domicilio 70,0%. En el desplazamiento 3, el motivo es también regreso al domicilio; un 71,7%. Por su parte, en el desplazamiento 4, el motivo central es regreso al domicilio que representa un 85,1 % de las personas que se mueven una cuarta vez al día.

Primera hipótesis: lugar de vivienda de los pobres

Notamos que la gente entrevistada valora en alto grado la cercanía de los servicios y del trabajo. En el caso de la comunidad pobre, Nazareno, se valora altamente la cercanía del trabajo, en tanto que en el caso de la comunidad de clase media, Karla María, se estima considerablemente la cercanía de los servicios. Empero, que este sea el interés o la aspiración de cualquier persona, no significa que pueda ser realizado a plenitud, sino que se satisface en cierta manera, echando mano a los recursos disponibles en un momento histórico determinado, lo cual concretamente, se traduce en la disponibilidad social de espacio en ese momento. El caso de Nazareno es muy claro; esta comunidad se encuentra en un terreno quebrado, prácticamente en el límite de lo que se puede llamar frontera metropolitana de San José. Nazareno se ubica a unos escasos 10 km de áreas boscosas protegidas de Costa Rica, específicamente del Área Protegida de la Cordillera Volcánica Central y del Parque Nacional Braulio Carrillo. Por consiguiente, su localización está en lo que puede entenderse como zonas de amortiguamiento. Cerca de Nazareno se encuentran ríos como el Durazno y Quebrado de Ipís, que son afluentes del río Virilla, abastecedor histórico de la represa de Puente de Mulas (recuérdese que Nazareno se fundó en 1985, de ese momento hasta ahora el proceso de urbanización ha ido en crecimiento, de manera que la frontera metropolitana hoy en día ya casi toca las áreas de protección).

En correspondencia con la lejanía, los pasajes de Nazareno hacia el centro de San José (y viceversa) son un poco más caros. Por ejemplo, en febrero de 2002, el pasaje de autobús entre Nazareno y San José tenía un valor de 105 colones, esto es, aproximadamente un 50% más caro que la tarifa mínima interurbana. Obviamente, los costos son aún más altos cuando se trata de transportes más lujosos, como lo son el vehículo individual (trayecto de 11 km hasta el centro de San José).

Segunda hipótesis: necesidad del ahorro en transporte

En lo que respecta a los barrios estudiados, la hipótesis de que el barrio pobre buscará ahorrar lo máximo posible en gastos de transporte, queda parcialmente demostrada, según puede observarse en el cuadro 6. Notamos que los costos del primer y segundo desplazamiento son más bajos en el barrio de Nazareno, que en la urbanización Karla María. Las diferencias en los costos promedios de estos dos desplazamientos (que son para los que se dispone de una mayor información) son significativas desde un punto de vista estadístico. En lo que respecta a los cinco desplazamientos restantes, para los que se dispone de algunas observaciones, la situación parece no representar mayores diferencias entre los habitantes de uno

Cuadro 6

Costo monetario de los desplazamientos según barrios metropolitanos seleccionados (promedio en colones)

Desplazamientos	Barrios estudiados			Nivel de sig.(*)
	Karla María	Nazareno	Total	
Costo del desplazamiento 1 (Karla María, n=112; Nazareno, n=80)	140,4	89,1	119,0	0,039
Costo del desplazamiento 2 (Karla María, n=112; Nazareno, n=79)	141,4	80,1	116,0	0,010
Costo del desplazamiento 3 (Karla María, n=39; Nazareno, n=22)	70,4	78,2	73,2	0,773
Costo del desplazamiento 4 (Karla María, n=36; Nazareno, n=11)	53,4	97,7	63,7	0,286
Costo del desplazamiento 5 (Karla María, n=2; Nazareno, n=3)	60,0	260,0	180,0	0,289
Costo del desplazamiento 6 (Karla María, n=1; Nazareno, n=2)	60,0	277,5	205,0	
Costo del desplazamiento 7 (Karla María, n=1; Nazareno, n=1)	60,0	480,0	270,0	
Costo total de los desplazamientos durante un día (Karla María, n=112; Nazareno n =80)	321,3	225,8	281,5	0,120
Ingresos laborales individuales por mes (promedio en colones)	129.883	87.009	111.736	0,001

(*) Prueba T.

Fuente: Investigación realizada.

y otro barrio. De manera que tal situación, relativamente contradictoria, viene a afectar los resultados generales, pues se nota que la suma de los gastos en transporte, no presenta diferencias significativas entre los barrios estudiados: alrededor de 321 colones por día en el caso de Karla María y 225 colones en lo que corresponde a Nazareno.

Si consideramos que el ingreso laboral promedio diario de un trabajador o una trabajadora de Karla María es del orden de los 4.329,4 colones (129.883 colones mensuales); esto quiere decir que el gasto en transporte vendría a ser aproximadamente el 7,4% de los ingresos laborales. En el caso de Nazareno, los gastos en transporte corresponderían aproximadamente a un 7,8% de los ingresos laborales.

Debe tenerse en cuenta que si bien los habitantes del barrio más pobre tienden a gastar menos en transporte, esto no afecta la estructura de gastos en este rubro, ya que al final, en ambos grupos viene a representar un poco menos de un décimo de los ingresos recibidos. Esto se debe, en buena parte, al asunto de la distancia, pues si bien el transporte utilizado en Nazareno es relativamente más económico, el costo sube dado que las distancias son mayores.

En suma, no se ha podido demostrar fehacientemente la hipótesis planteada.

Tercera hipótesis: diversidad y economía del transporte popular

En tercer lugar, suponíamos que el transporte utilizado por los sectores populares es más diverso y económico. En el cuadro 7, se presentan los resultados obtenidos en tal sentido.

Efectivamente, en el caso de Nazareno se ve una importante utilización de medios de transporte que van desde movilización peatonal y cierta utilización de la bicicleta, el autobús escolar y el taxi. Además, se no

Cuadro 7
Tipo de transporte utilizado
según barrios populares metropolitanos escogidos

Tipo de transporte	Barrios estudiados			Nivel de sig. (*)	
	Karla María (n=111)	Nazareno (n=80)	Total (N=191)		
A pie	3,6	30,0	14,7	0,000	
Bicicleta	—	3,8	1,6		
Autobús escolar	—	1,3	0,5		
Taxi	—	3,8	1,6		
Autobús	76,6	53,8	67,0		
Auto privado como conductor	17,1		2,5		11,0
Auto privado como pasajero	0,9	1,3			1,0
Auto de la empresa	0,9	—	0,5		
Motocicleta como conductor	0,9	3,8			2,1
Total	100	100	100		

(*) Prueba Chi-Cuadrada.

Fuente: Investigación realizada.

tan diferencias significativas entre los dos barrios con relación a la cantidad de personas que usan cada uno de los medios señalados. En el caso de Nazareno, mucho más gente se moviliza a pie que en lo que respecta a Karla María. Al contrario, el transporte en auto privado es un medio que queda prácticamente reducido al caso de Karla María. El autobús es más utilizado en Karla María que en Nazareno y ello se debe a que en Nazareno se evidencia un abanico más amplio de posibilidades y de movilización urbana.

Queda demostrada la hipótesis de que sí existen diferencias entre los tipos de transporte utilizados por una y otra comunidad.

Cuarta hipótesis: los pobres gastan menos dinero en transporte

Por último, se presentan los resultados referidos a nuestra hipótesis final, en el sentido de que los pobres gastan menos dinero en transporte. Esta es la hipótesis central de nuestra investigación y fue formulada desde la introducción misma del estudio, al decir que efectivamente existe una determinación social del transporte y que ello afecta tanto los aspectos de calidad como de cantidad.

Sin embargo, esta hipótesis no ha sido fácil de demostrar (véase el cuadro 6), si como hemos visto, se considera que la comparación de gastos en transporte entre los barrios escogidos no ha sido muy contundente. Ello se debe a que, en realidad, aunque tales barrios son diferentes desde un punto de vista social y económico, no son tan diferentes —como hubiera sido deseable— para demostrar más claramente tal hipótesis. Por otra parte, no son tan distantes uno del otro. Hubiera sido mejor haber escogido un barrio más representativo de la clase media metropolitana costarricense. Posiblemente, las diferencias obtenidas hubieran sido mucho más marcadas. Esta inquietud metodológica queda para el futuro investigativo del tema.

La situación que se presentó nos llevó a ensayar una vía de demostración distinta. Esta fue que en vez de comparar barrios, se compararan estratos de ingresos, lo cual incluso puede ser un criterio social de estratificación más contundente que el lugar de residencia. Así, se procedió a dividir al total de la población trabajadora en dos grupos. El primer grupo sería el pobre y ha sido definido como el sector de personas que gana menos que el salario mínimo de un obrero de la construcción. El segundo grupo sería aquel con ingresos iguales o superiores a ese ingreso indicado. Se escogió el de obrero de la construcción pues es una ocupación típica de trabajador pobre del medio urbano.

Cuadro 8
Costo monetario de los desplazamientos
según dos estratos de ingresos laborales mínimos
(promedio en colones)

Desplazamientos	Ingresos laborales (1)			Nivel de significación(*)
	Menos del mínimo	Mínimo y más	Total	
Costo del desplazamiento 1 (Menos del mínimo, n=75; Mínimo y más, n=99)	75,0	163,5	119,0	0,001
Costo del desplazamiento 2 (Menos del mínimo, n=75; Mínimo y más, n=98)	78,3	155,7	116,0	0,003
Costo del desplazamiento 3 (Menos del mínimo, n=26; Mínimo y más, n=27)	75,6	78,3	73,2	0,924
Costo del desplazamiento 4 (Menos del mínimo, n=18; Mínimo y más, n=23)	50,6	74,3	63,7	0,245
Costo del desplazamiento 5 (Menos del mínimo, n=3; Mínimo y más, n=2)	40,0	390,0	180,0	0,146
Costo del desplazamiento 6 (Menos del mínimo, n=2; Mínimo y más, n=1)	67,5	480,0	205,0	
Costo del desplazamiento 7 (Menos del mínimo, n=1; Mínimo y más, n=1)	60,0	480,0	270,0	
Costo total de los desplazamientos durante un día (Menos del mínimo, n=75; Mínimo y más, n=99)	195,8	369,1	281,5	0,005
Ingresos laborales individuales por mes (promedio en colones)	62.963	154.148	111.736	0,000

(*) Prueba T.

(1) El salario mínimo de un operario de la construcción era de 84.390 colones en julio del 2000, momento en que se hizo la encuesta. De manera que se consideró por debajo del mínimo, el que devenga menos de esa cantidad; y el otro estrato, el de más ingresos, sería el conformado por las personas que percibían ingresos iguales o superiores a esa cantidad.

Fuente: Investigación realizada.

Así, el cuadro 8 viene a presentar los resultados comparativos entre los dos grupos señalados. Como se observa, tanto los desplazamientos 1 y 2, así como el costo total de estos, representan diferencias significativas de costos promedios entre los estratos de ingresos considerados, siendo el gasto en transporte mucho más alto en el caso del estrato con ingresos laborales más altos.

De acuerdo con los datos presentados, puede observarse lo siguiente: teniendo en cuenta que el ingreso diario promedio del grupo de ingresos menores es de 2.098,8 colones al día (62.963 colones mensuales), esto significaría que los gastos en transporte de este grupo serían aproximadamente el 9,3% de los gastos diarios. Por otro lado, observando el caso donde el ingreso promedio diario del grupo que recibe más altos ingresos es del orden de 5.138,3 colones (154.148 colones mensuales), vemos que los gastos en transporte equivaldrían en este grupo a un 7,1% de su ingreso promedio. En conclusión, esto significaría que en el grupo de bajos ingresos laborales, el costo en transporte tiene un mayor peso al interior de la estructura de gastos que en el caso del grupo de mayores ingresos. En otras palabras, aunque el grupo más pobre gasta mucho menos en transporte, el impacto de estos gastos en su estructura de ingresos es mucho mayor al impacto recibido en la estructura de gastos del grupo con mayores ingresos.

Finalmente, un modelo de análisis multivariado (regresión) en que se colocó como variable dependiente el logaritmo natural de los gastos diarios en transporte y como variables independientes algunas de las características sociales y económicas de los individuos trabajadores, nos indica que las variables que influyen significativamente en el costo de los transportes son dos: la primera, es el tipo de transporte, lo que indica que el gasto en ese rubro será menor, si se utilizan tipos de transporte más económicos (estos son a pie, en bicicleta y en autobús); mientras que por otro lado, los ingresos estarían asociados positivamente a los gastos de transporte, o sea, a mayor cantidad de ingresos mayor gasto en transporte (véase cuadro 9).

Como se vio a lo largo de esta investigación, las dos variables que aparecen con mayor peso explicativo en los gastos de transporte, esto es, tipos de transporte e ingresos, son de un claro contenido social. Por una parte, según se vio en el cuadro 7, se presentan diferencias significativas entre los barrios en términos de tipos de transporte; el barrio más pobre utiliza medios de transporte más económicos (a pie, bicicleta y autobús), al mismo tiempo que muestra casi un nulo uso de un medio de transporte más caro, como lo es, obviamente, el automóvil. Por otra parte, la variable que por excelencia determina la condición social es la de los ingresos; más aún, en economías absolutamente monetizadas como se trata precisamente en nuestro caso.

Cuadro 9

**Barrios metropolitanos seleccionados
regresión sobre logaritmo natural de gastos diarios en transporte**

Variables seleccionadas	B	Error estándar	Nivel de significación
Jefatura de hogar (jefe/a)	-0,055	0,105	0,599
Sexo (masculino)	0,027	0,094	0,776
Edad (en años cumplidos)	0,002	0,004	0,639
Tipos de transporte (económico: a pie, bicicleta, autobús)			
Ingresos laborales mensuales	-1,519	0,109	0,000
Barrio (más pobre)	0,000	0,000	0,039
Salario (menos del mínimo)	0,081	0,089	0,365
Constante	0,165	0,104	0,115
R2 ajustado	0,610		
N	146		

Fuente: Investigación realizada.

CONCLUSIONES

La primera parte de este estudio enmarcó teóricamente el objeto central de la investigación relacionando la pobreza con el transporte. El primer paso consistió en caracterizar el problema de la pobreza en Costa Rica, el cual, si bien no alcanza las proporciones de otros países de la región afecta alrededor de un quinto de los hogares del país. Seguidamente, se analizó el asunto del transporte, tanto desde la perspectiva económica, como desde el punto de vista de las necesidades de la población pobre.

En lo que respecta a la estructura económica, se realizó un análisis acerca de los factores que explican el crecimiento del sector terciario de la economía; esto es, el de los servicios; en donde se concluye que el desarrollo de ese sector debe entenderse como una consecuencia de la complejidad de la estructura económica; es decir, de una división exacerbada en la clasificación del trabajo, lo que conlleva a diversificar y especializar los servicios. Se analizó que en un contexto de globalización es de presumir que los servicios más directamente enlazados con la producción (servicios de producción), son probablemente los que tienen mayores posibilidades de crecimiento. El transporte de mercancías se encuentra directamente vinculado al desarrollo productivo, por lo que se puede esperar que persista una tendencia a su desarrollo y a su diversificación, como consecuencia del influjo ejercido por modificaciones técnicas y organizativas. Asimismo, dentro de este marco es de esperar que el empresariado tenga interés en un desarrollo relativo del transporte de personas, a fin de que la fuerza laboral llegue eficiente y puntualmente a su lugar de trabajo. Además, de que los medios de transporte de personas constituyen en sí mismos un eje de acumulación capitalista.

Por otro lado, disponer de transportes eficientes, baratos y de calidad, por supuesto que constituye un interés de los trabajadores y las trabajadoras, tanto desde el punto de vista de las necesidades de movilizarse hacia los trabajos, como también de desplazamientos de otra naturaleza que los estrictamente laborales (fines sociales y personales). En tanto que no hay desempeño normal sin transportes, en el contexto de la vida urbana moderna, los gastos en este rubro forman parte de la estructura de gastos indispensables de la población.

No obstante, a pesar de ser un interés empresarial y social el contar con un transporte eficiente y barato, esto no es simple de lograr a causa de la pobreza. Es decir, dado que los salarios son tan bajos, la más mínima variación en sus precios puede tener incidencia en la satisfacción de otras necesidades básicas primarias de los grupos populares; entre ellas, trabajo, vivienda y alimentación. En el caso de los barrios estudiados, se pudo observar que alrededor de un 7% de los ingresos laborales recibidos se encuentra dirigido a solventar necesidades de transporte. En lo que respecta

a grupos de más bajos ingresos (que en el presente caso se han determinado, como aquellas personas que reciben ingresos laborales inferiores al mínimo legal que debería percibir un obrero de la construcción), el peso de los gastos en transporte recibidos por los individuos anda por el orden del 9,3% de los ingresos laborales promedios.

Esto quiere decir que cuanto más pobre sea un grupo social, mayor peso va a tener el transporte en la estructura total de gastos.

Se ensayó un modelo explicativo que buscaba relacionar, por un lado, la presencia de la pobreza con posibilidades de superarla. Esas posibilidades estaban dadas por la existencia de tres tipos de factores:

- Luchas sociales
- Políticas sociales
- Movilización social por inercia histórica (esto es por razones estrictamente personales).

En lo que respecta al transporte su situación se encuentra medida justamente por este tipo de factores. Dicho de otro modo, así como las luchas sociales constituyen en su conjunto un elemento central explicativo de la existencia social de los grupos más vulnerables, asimismo, la lucha por rebajar el costo relativo de los medios de transporte establece una constante en la trayectoria socio-organizativa de los grupos populares. Ello significa que aunque es de interés de los pobres contar con un servicio barato y eficiente, tal interés frecuentemente entra en choque con su posibilidad de pago, puesto que al mismo tiempo, no se encuentran dispuestos a pagar más por el servicio. De modo que esa falta de actualización de los costos de reproducción de la fuerza de trabajo (o sea, contar con un buen transporte incluido en los costos de reproducción de la fuerza de trabajo), trata de ser compensada mediante la lucha social; es decir, a través de las más diversas formas de expresión de protesta popular dirigidas a frenar las alzas en el transporte. Desgraciadamente, esta investigación no logró hacer una reconstrucción histórica de las luchas sociales en cuanto al tema del transporte que ha caracterizado a estos barrios; en particular, es en Nazareno en donde probablemente se hayan presentado las más intensas y permanentes formas de protesta. Esta tarea queda como una inquietud para ser subsanada en investigaciones futuras que le den continuidad a la temática aquí abordada.

En cuanto al segundo factor, enfocado como uno de los elementos que puede coadyuvar a contrarrestar la pobreza, se anotó la existencia o no de políticas sociales. Tal elemento también se puede visualizar en el caso del transporte, donde el transporte público se encuentra sujeto a regulaciones

estatales, siendo este precisamente uno de los aspectos más conflictivos de la realidad actual costarricense. En particular, la regulación de taxis. Al respecto, hay dos grandes corrientes de empresarios de taxis; los llamados «formales» autorizados por el Estado, y los informales, que como tal, no se encuentran autorizados y que en el folclor lingüístico costarricense se les conoce como «piratas». Justamente, el asunto de los piratas refleja claramente este nudo de la problemática del transporte pues un gran sector de usuarios prefiere a los piratas ya que es más barato, aunque más inseguro y de calidad inferior. Y es que el usuario, sobre todo perteneciente a capas de trabajadores y trabajadoras sencillos, buscará rebajar al mínimo posible los gastos en transporte, ya que estos ocupan buena parte de los gastos de reproducción social en general.

Por último, se vio el aspecto de la subsistencia pura y simple («inercia histórica» como se le denominó antes) como uno de los factores para enfrentar la pobreza; esto es, usar los mecanismos que de manera relativamente natural ofrece el sistema socio-económico, dirigidos a conseguir los recursos necesarios para hacer frente a la existencia social. Al respecto, con los datos aportados por la investigación de campo, pudo verse que los grupos más pobres, aunque gastan menos en transporte en términos nominales, utilizan formas más económicas de transporte. Por otra parte, el peso en relación con los gastos en transporte, es mayor en los grupos vulnerables que en aquellos que ocupan mejores posiciones relativas en la escala social. Del mismo modo, aunque los medios de transporte popular son más económicos y diversos, su costo tiende a incrementarse debido a la lejanía; esto es, muchos de los pobres viven en las periferias urbanas lo que encarece su transporte.

El trabajo investigativo presentado aquí, se concibe como un primer paso en una dirección que ha sido poco explorada desde la perspectiva de las ciencias sociales. Algunos de esos aspectos se han empezado a tocar con los aportes de esta investigación. Otros temas se encuentran apenas esbozados, y por ende, quedarán pendientes para futuros trabajos. Entre los aspectos pendientes, se pueden señalar los siguientes:

- En caso de hacer una investigación social de los medios de transporte deberían escogerse con mejor criterio los barrios, o sea, que sean más contrastados socialmente (ubicar un barrio claramente de clase media, preferiblemente de clase media alta). En el campo metodológico, se debería hacer una encuesta representativa de los dos barrios escogidos en su conjunto (recuérdese que en el marco de esta investigación, la encuesta fue aplicada a dos segmentos censales; uno de Karla María y otro de Nazareno).

- Debería considerarse una reconstrucción histórica de las luchas sociales, en particular lo concerniente al transporte.
- Una caracterización de las políticas estatales en materia de transporte aportaría una visión más profunda de la complejidad de la temática.

Ojalá que en el futuro se pueda avanzar en el conocimiento del transporte desde una óptica de las Ciencias Sociales, y, por supuesto, en consonancia con el interés de las poblaciones pobres por tener medios de transporte baratos, de calidad y en la medida de lo posible, lo menos dañinos para el medio ambiente.

BIBLIOGRAFÍA

- BOLAÑOS LÓPEZ, B. (2001), *La seguridad ambiental y ciudadana en barrios populares y urbanos. Los casos de Karla María y Nazareno en Ipis de Goicoechea*, Tesis (Maestría de Estudios Urbanos), FLACSO-CR, San José.
- CALDERÓN, F. (2000), «La nueva cuestión social bajo la mirada del desarrollo humano», *Nueva sociedad*, No. 166. Caracas.
- CARRERA, M. (1998), «Guatemala: Mercado laboral y pobreza en el contexto del ajuste» En: FUNKHOUSER, E y J.P. PÉREZ SÁINZ (Coord.), *Mercado Laboral y pobreza en Centroamérica: ganadores y perdedores del ajuste estructural*, FLACSO-SSRC, San José.
- CEPAL (1999), *Panorama social de América Latina*, CEPAL, UNICEF y ONU, Santiago.
- CEPAL (2000), «La brecha de la equidad: Una segunda evaluación», Documento elaborado por la CEPAL para la *Segunda Conferencia Regional de Seguimiento de la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social*, Santiago.
- CEPAL (2001), *Panorama social de América Latina 2002-2001*, CEPAL, Santiago.
- CORDERO, A. (1993), «Cultura de la sobrevivencia», Segunda Edición, *Cuaderno de Ciencias Sociales*, No. 57, FLACSO-Costa Rica, San José.
- CORDERO, A. y N. GAMBOA (1990), *La sobrevivencia de los más pobres*, Segunda edición, Editorial Porvenir, San José.
- GACITÚA, E. y C. SOJO (2000), *Exclusión Social y Reducción de la Pobreza en América Latina y el Caribe*, FLACSO-Banco Mundial, San José.
- GERSHUNY, J. y I. MILES (1983), *La nueva economía de servicios. La transformación del empleo en las sociedades industriales*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.
- INEC (2001), «Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples. Cifras básicas sobre Pobreza e Ingresos», *Boletín Anual*, Año 6, Julio 2001, San José.
- LEWIS, O. (1975), *Antropología de la pobreza*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México.

- LEWIS, O. (1979), *Los hijos de Sánchez*, Editorial Mortiz, Ciudad de México.
- LEWIS, O. (1985), *Una muerte en la familia Sánchez*, Editorial Grijalbo, México.
- MANDEL, E. (1979), *El capitalismo tardío*, Traducción de Manuel Aguilar Mora, Editorial Era, México.
- PÉREZ SÁINZ, J. P. y M. MORA SALAS (2001), «El riesgo de la pobreza. Una propuesta analítica desde la evidencia costarricense de la década de los 90», *Estudios Sociológicos*, XIX: 57.
- PNUD (1999), *Informe sobre Desarrollo Humano 1999*, PNUD, Ediciones Mundi-Prensa, Madrid.
- PROYECTO ESTADO DE LA REGIÓN (1999), *Estado de la región en desarrollo humano sostenible*, Proyecto Estado de la Nación, San José.