

# “Malos buses y peores tarifas”. La Asociación de Desarrollo de Hatillo contra Metrocoop y el Estado, 1989. Anatomía y acción de un movimiento social en el Área Metropolitana de San José a fines del siglo XX

Ileana D'Alolio Sánchez<sup>1</sup>

“Una de las principales disputas que libramos con el neoliberalismo y los procesos de individualización [...] ¿cómo aumentar la capacidad de los nuevos actores sociales de articular luchas y propuestas, capaces de democratizar la sociedad por abajo y desde abajo, y de convencer a las personas de que vale la pena luchar por estos objetivos?”

Montserrat Sagot, Conferencia Inaugural del Ciclo Lectivo 2007  
Universidad de Costa Rica

Recepción: 7 de junio de 2007 / Aprobación: 13 de septiembre de 2007

## Resumen

El presente escrito tiene como objeto de estudio el conflicto social que se crea alrededor del servicio de transporte público colectivo. Su finalidad es reflexionar acerca de las potencialidades de transformación política de los movimientos sociales en la sociedad costarricense de finales del siglo XX. Este trabajo es un estudio de caso de las luchas sociales libradas por la comunidad de Hatillo en 1989 contra el capital privado y el Estado. El artículo propone que el sentimiento de agravio fue

## Abstract

This article takes as an object of study the social conflict created around the collective public transportation service. Its goal is to think over the potentialities of political transformation of social movements in Costa Rican society at the end of the Twentieth Century. This work is a case study of the social struggles given by the Hatillo community in 1989, against the private capital and the State. The article proposes that the feeling of offense was a cohesive reference of the community

<sup>1</sup> Historiadora. Estudiante del Posgrado Centroamericano en Historia de la Universidad de Costa Rica. Correo electrónico: ileanadalolio@gmail.com.

un referente cohesionador del movimiento comunal. El éxito de la lucha contribuyó a la creación de canales institucionales dentro de una infraestructura estatal y una redefinición de la relación entre Estado, empresas privadas de transporte público y comunidad. Parte del balance del proceso es una institucionalidad que promueve la lógica de la participación individual sobre la acción colectiva.

### Palabras clave

Movimientos sociales urbanos / movimiento comunal / transporte público colectivo / Área Metropolitana de San José / Hatillo

movement. The success in the struggle contributed to the creation of institutional channels within the State's infrastructure and to redefine the relationship between the State, public transportation companies and the community. It suggests that part of the balance of the process is an institutionalidad that promotes the logic of the individual participation instead of the collective action.

### Keywords

Urban social movements / community movement / collective public transportation / San José Metropolitan Area / Hatillo

## Introducción

La realidad vivida en un proceso político a menudo parece una escena de ficción. Maniobras previstas, estrategias ensayadas, personajes y sucesos inesperados, acontecimientos que cambiaron súbitamente el rumbo de la Historia de Costa Rica. La ocasión de encontrar una enorme diversidad de gente común reunida en manifestaciones de protesta como las que recientemente se vivieron en relación con la aprobación del Tratado de Libre Comercio, merece una reflexión acerca de las potencialidades de transformación política de los movimientos sociales en la sociedad costarricense de finales del siglo XX. Este trabajo es un estudio de caso de las luchas sociales libradas por la comunidad de Hatillo en 1989 contra el capital privado y el Estado. Persigue conocer cómo se desarrolló con éxito una lucha comunal urbana en torno al transporte público colectivo, en una coyuntura de declive del movimiento comunal en Costa Rica y, cuáles fueron los alcances políticos de su acción sobre los canales institucionales dentro de la infraestructura estatal.

Estudios recientes sobre América Latina, muestran que en esta región, la "ciudadanía" no se construyó en torno a los derechos civiles como en otras

latitudes, sino a partir de las luchas por el consumo y la satisfacción de las necesidades básicas;<sup>2</sup> siendo los movimientos sociales más estudiados en las últimas décadas, aquellos que ocuparon contextos urbanos. En estos estudios se destaca la problemática de la democracia y su relación con las formas no institucionalizadas de acción y a través de la construcción del concepto "ciudadanía" se explora la relación entre el Estado y los movimientos sociales.<sup>3</sup>

El mayor interés que existe en la actualidad por el estudio de la construcción de la ciudadanía no debe hacernos perder de vista que los movimientos sociales han sido estudiados en el marco de diversas tradiciones sociológicas que estudiaron el desarrollo y el funcionamiento de los movimientos sociales. Éstas se renovaron a partir de la década de 1970. Los teóricos de la "movilización de recursos" demostraron la importancia de las formas de organización y de los modos de comunicación de los movimientos sociales. Uno de sus más destacados exponentes, el sociólogo Charles Tilly, intentó dar una explicación a la transformación

que se suscitó entre los siglos XVIII y XIX, de las formas de organización y de los tipos de acción colectiva. Las investigaciones de Tilly desmintieron las teorías de la desarticulación y la anomia al demostrar que los ritmos de la acción colectiva no estaban enteramente gobernados por los procesos de urbanización, industrialización o transformación económica, a pesar de que estos factores sí ejercían una enorme influencia en el carácter de la acción colectiva a largo plazo. Según Tilly, este desarrollo de largo plazo produjo el reemplazo de las solidaridades comunales por las asociaciones voluntarias y formalmente organizadas.<sup>4</sup>

La principal crítica que se le hizo al enfoque de la movilización de recursos fue la imposibilidad de explicar la construcción de solidaridades e identidades al interior de los grupos que participaban en esos movimientos. Esta cuestión se constituyó en la principal preocupación del paradigma "de orientación hacia la identidad", cuyo autor más notable es Alain Touraine. Para este autor las clases comparten una orientación cultural distinta a la ideología que comparte cada clase según el modelo marxista. De esta forma muestra en el movimiento social, al mismo tiempo, las

2 Alvarenga Venutolo, Patricia. *De vecinos a ciudadanos. Movimientos comunales y luchas cívicas en la historia contemporánea de Costa Rica*. San José, Costa Rica: EUCR, EUNA, 2005, p.xxix.

3 Assies, William; Burgwal, Gerrit y Salman, Ton. 1990. *Structures of Power, Movements of Resistance. An Introduction to the Theories of Urban Movements in Latin America*. Amsterdam: CEDLA Latin American Studies, 1990, pp. 163-175.

4 Cohen, Jean. "Estrategia o identidad: paradigmas teóricos y movimientos sociales contemporáneos". *Cuadernos de Ciencias Sociales*, FLACSO, 1988, No. 17, pp. 11-23.

orientaciones culturales compartidas y las relaciones sociales.<sup>5</sup>

Sin embargo, la “sociología de la acción” de Touraine muestra una acción colectiva incapaz de transformar una sociedad dividida en clases, que se encuentran en conflicto por la apropiación de un modelo cultural específico. Allí, los movimientos sociales constituían la expresión de un conflicto estructural en un tipo de sociedad que no podían trascender y donde sus formas de cambio estaban relacionadas con la reproducción sincrónica del sistema y no con el cambio histórico del tipo de sociedad.<sup>6</sup> Por el contrario, los cambios organizacionales que mostró Tilly constituían un avance importante en el reconocimiento del poder de las colectividades, pues se oponían a la “alienación” de los marxistas y a la “dominación” expuesta por Foucault, y emancipaban la acción colectiva moderna porque “presupone el desarrollo de espacios sociales y políticos autónomos en la sociedad civil”.<sup>7</sup>

Todavía hoy día existe un sesgo determinista en las interpretaciones sociológicas de los movimientos sociales. Inclusive en aquellos planteamientos que intentan tomar en cuenta las perspectivas de ambos paradigmas, como en el trabajo del sociólogo estadounidense Sidney

Tarrow.<sup>8</sup> Este sociólogo estudia la configuración de los movimientos sociales modernos en distintas partes del mundo y en diferentes épocas. Se interesa por responder cuestiones relacionadas con la problemática de la movilización de recursos: cómo se desarrollan las luchas por el cambio, qué papel juegan las organizaciones sociales y el Estado en estas luchas, por qué alguna gente se une a las protestas y otra no, por qué algunas luchas se desvanecen mientras que otras llegan a conformarse en movimientos sociales. Si bien ambiciona el entendimiento de los movimientos sociales en el mundo, su libro se basa en el estudio de eventos ocurridos en Europa y América.

Tarrow plantea que en las contestaciones en torno al significado de los actos de disenso, es crucial enfocar el comportamiento de lo que él llama los “emprendedores del movimiento”, aquellas personas más capaces de trazar los reservorios de agravios y transformarlos en organizaciones sociales, y de seleccionar elementos de los repertorios culturales para crear una atmósfera de legitimación para el movimiento.<sup>9</sup> En el planteamiento de Tarrow, sin embargo, los factores estructurales

5 *Idem*, p.30.

6 Assies, Burgwal y Salman, *op. cit.*, p.46.

7 Cohen, *op. cit.*, p.10.

8 Tarrow, Sidney. *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza Editorial, 2004.

9 Wasserstrom, Jeffrey N. Book Review: “Power in Movement: Social Movement, Collective Action and Politics. Sidney Tarrow”. In: *The American Historical Review*, Abril 1995, Vol. 100, No. 2. p. 473.

materiales constriñen la creatividad de los "emprendedores del movimiento". Aunque reconoce algunas excepciones a la preponderancia de estos factores, no encuentra que las acciones y estrategias de estos emprendedores tengan finalmente, sentido dentro del efecto transformador que sus participantes quieren conseguir, ni que contribuyan claramente a darle poder al movimiento.

Para el paradigma de la movilización de recursos lo que está en el centro del análisis de los movimientos sociales es la acción colectiva: las formas de organización, el liderazgo, los logros o fracasos del movimiento. De manera que lo que puede aportar esta pequeña historia del conflicto social en torno al transporte público colectivo en la comunidad de Hatillo, para la superación del determinismo estructuralista de la sociología, es reafirmar el estudio de la acción colectiva como acción política, restituyendo su significado dentro de una cadena de acontecimientos históricos. Sólo así se podrá comprender la lógica de la acción colectiva sin desprenderla de su contexto histórico concreto; recuperar la creatividad de la acción individual en el marco de la acción colectiva; y captar desde otro ángulo cómo se estructura la relación entre un movimiento social y el Estado.

Por otro lado, el paradigma de la identidad rescata lo cultural, las redes sociales, las prácticas y las identidades colectivas. En el caso de Costa

Rica, la historiadora Patricia Alvarenga ha desarrollado espléndidamente esta perspectiva en el estudio de los movimientos comunales por los servicios públicos en Costa Rica entre 1950 y 1980, precisamente porque "constituyen un área sensible de negociación entre el Estado y la población".<sup>10</sup> Esta historiadora hace notar para esta época la existencia de una cultura de "rebeldía ciudadana" "en la forma en que los sectores subalternos perciben su relación con los poderes públicos y el significado que colectivamente otorgan a esas 'medidas de fuerza' con dichas instituciones estatales".<sup>11</sup> Esta cultura estaba cimentada en las redes sociales, los objetivos comunes, las identificaciones locales y los sentimientos de agravio; y expresada en la fuerza de las movilizaciones colectivas comunales.

Uno de los más importantes aportes de su trabajo consiste en considerar que los ciudadanos no han sido actores pasivos en el proceso de expansión estatal y que han contribuido al desarrollo de los servicios públicos a través de la exigencia de calidad y tarifas justas en los servicios. A diferencia de otras interpretaciones que dan un mayor peso a la capacidad de las instituciones estatales en la cana-

**10** Alvarenga Venutolo, Patricia. *Los ciudadanos y el Estado de Bienestar. Costa Rica en la segunda mitad del siglo XX*. San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2005. p.1.

**11** Alvarenga, *De vecinos a ciudadanos...*, op. cit., pp.xxviii y xxx.

lización de los conflictos sociales,<sup>12</sup> Alvarenga insiste en que la participación ciudadana también se anticipa a la acción estatal. Sin embargo, la interpretación de Alvarenga presenta una contradicción al sostener por un lado que las movilizaciones colectivas no alcanzan efectos “políticos” acumulativos que conformen una ciudadanía más fuerte frente al Estado, a pesar de que sí crean marcos de relación y una tradición de rebeldía ciudadana.<sup>13</sup> Vale la pena entonces estudiar la lógica de la acción.

## **Características de las luchas por el servicio de transporte público en el Área Metropolitana de San José durante la segunda mitad del siglo XX**

Una de las características de las luchas por el servicio de autobús es que éstas se deben de considerar como una de las vertientes de protesta del movimiento comunal urba-

no que se consolidó en la segunda mitad del siglo XX.

El análisis de la movilización social ha elaborado una jerarquía de denominaciones según el vigor y la capacidad de permanencia de las acciones colectivas. Recientemente Tarrow ha contemplado a los movimientos sociales dentro del espectro de la acción colectiva; pero como movimientos poderosos capaces de sostener durante largo tiempo una confrontación con las elites, las autoridades y los grupos adversos, gracias a la constitución de redes sociales, repertorios de acción y símbolos culturales.<sup>14</sup> A partir de su definición, se considera que el conjunto de batallas colectivas en torno al transporte público que han librado los movimientos comunales en el Área Metropolitana de San José, forman parte de un movimiento social.

El movimiento comunal de usuarios del autobús se diferencia de otro tipo de movimientos sociales que más bien se enfrentan contra la modernización o la globalización, el autoritarismo o el imperialismo; o de los nuevos movimientos sociales que muestran un marcado énfasis en la identidad y en el cambio socio-cultural. Una de las características más sobresalientes del movimiento comunal contra las empresas de transporte público colectivo es su dirección modernizadora.

**12** Valverde, José Manuel y Trejos, María Eugenia. “Diez años de luchas urbanas en Costa Rica (1982-1992)”. En: *Revista de Ciencias Sociales*, 1993, No. 61, p.15.

**13** Alvarenga, *De vecinos a ciudadanos...*, op. cit., pp.300-301. Alvarenga, *Los ciudadanos y el Estado de Bienestar...*, op. cit., pp.62-65.

**14** Tarrow, op. cit., p.22.

Durante la época bajo estudio, ocurrió el desenvolvimiento de un vigoroso movimiento comunal, con el cual los usuarios del transporte público colectivo lograron oponerse a las empresas privadas y exigieron al Estado su intervención para garantizar la adecuada prestación de este servicio público. La conformación de redes sociales y objetivos comunes fue un elemento necesario para asegurar la permanencia del movimiento. Las agrupaciones comunales conformaron redes sociales entre los vecinos y entre éstos y los núcleos de liderazgo, en los cuales la izquierda tuvo un papel destacado. A la vez que se constituyeron en espacios de negociación con el Estado, las agrupaciones comunales también activaron prácticas de trabajo comunitario y asumieron la resolución de los problemas inmediatos de la comunidad, tales como la fijación de precios de los servicios públicos (agua, electricidad y transporte), y la concreción de obras de progreso, como el arreglo de caminos, la construcción de escuelas, cañerías, cloacas o kioscos en las paradas de los buses.<sup>15</sup> Las agrupaciones vecinales se manifestaron también mediante acciones colectivas contenciosas. Los bloqueos de las vías públicas manifestaban tener un enorme éxito, porque llamaban de inmediato la atención de las autoridades estatales y de otros grupos sociales.

<sup>15</sup> Alvarenga, *De vecinos a ciudadanos...*, op. cit., pp.12-20.

En el caso del transporte público, los objetivos comunes fueron las demandas básicas de los usuarios contra las empresas de buses: menos espera, más buses, horarios puntuales y tarifas justas. La fijación de tarifas estaba en estrecha relación con la calidad de la prestación del servicio, pues las estrategias económicas y las formas de operar de las empresas eran factores que repercutían directamente en el precio del pasaje; además de los factores macroeconómicos. Las prácticas continuadas de organización y movilización comunal poco a poco se convirtieron en las formas legítimas que tenían los vecinos de enfrentar el mal servicio de buses y el modo de fijar las tarifas por parte de las empresas.

Los marcos culturales que propician la solidaridad y promueven la construcción de identidades colectivas constituyen otra característica fundamental de estos movimientos sociales. La identidad común se construía a partir de la pertenencia a la localidad y mediante los "sentimientos de agravio".<sup>16</sup> La conformación de la estructura de rutas de transporte de forma radial, constituía un aliciente para que las protestas en contra del servicio de autobuses fueran de carácter vecinal; ya que casi todas las rutas llevaban hacia San José, los afectados de una ruta eran los habitantes de una misma vecindad.

<sup>16</sup> *Idem*, p.xv.

Como se mencionó arriba, los sentimientos de agravio también contribuían a conformar una identidad común. Según Tarrow, una de las características primordiales de un movimiento social es “la puesta en escena de los desafíos colectivos”, una percepción que se caracteriza por la interrupción o introducción de incertidumbre en las actividades de otros.<sup>17</sup> De esta forma, el agravio constituye un elemento central de esta puesta en escena y activa la acción colectiva. El agravio es lo que Marx consideraba como las contradicciones fundamentales de la sociedad capitalista que generaban capacidad de movilización.<sup>18</sup> Pero también debe contemplarse el agravio como el elemento a partir del cual el movimiento comunal ha podido crear un marco de legitimidad y de relación con el Estado y frente a la empresa privada. El agravio se presenta como un sentimiento colectivo que promueve la actitud de desafío y mantiene una conexión con la vida cotidiana. Para el usuario del servicio de autobús, en su travesía cotidiana por la ciudad de San José “hacia el trabajo y de vuelta al hogar”, se le hacía insoportable que coincidieran el aumento de las tarifas y la mala calidad del servicio.

No hay motivos suficientes para subestimar la importancia del transporte público colectivo en Costa Rica en la vida cotidiana de las personas

desde su existencia durante las primeras décadas del siglo XX, que lleven a formarse una idea errónea de que las insuficiencias en el transporte fueron excepcionales antes de 1960, porque el transporte colectivo no tenía tanta importancia dentro de las actividades económicas de la ciudad y porque dichos movimientos eran producto de una fase de desarrollo de la ciudad capitalista que aún no se había alcanzado.<sup>19</sup>

Aún desde los comienzos del sistema de transporte público colectivo en Costa Rica, el transporte público fue percibido como una necesidad social. En 1926, más de quinientos vecinos de la ciudad de Guadalupe lo consideraron indispensable para sus actividades cotidianas. Organizados en la Liga de Defensa del Pueblo protestaron por escrito ante el Congreso en contra de la elevación de la tarifa del tranvía por parte de la compañía extranjera.<sup>20</sup> Los miembros de la “Junta Directiva”, que actuaban en calidad de líderes, exhortaron a los vecinos a moverse con la colaboración de la Municipalidad de Goicoechea, y juntos firmaron una carta donde se denunciaba la violación de la Constitución Política por parte de la compañía extranjera, al quebrantar el

**17** Tarrow, *op. cit.*, p.26.

**18** *Idem*, p.37.

**19** Vargas Cullel, Jorge. “La crisis del transporte colectivo en el Área Metropolitana de San José (1979-1982)”. Tesis de Licenciatura en Sociología, Universidad de Costa Rica, 1983, pp. 211-213 y 224.

**20** ANCR, Congreso 1457, 1926. Reclamación civil de alza en tarifas de tranvía, cantón de Goicoechea.

contrato con la elevación de la tarifa. En esa ocasión, la Junta logró movilizar a algunos vecinos que en "altiva protesta" por varios días sostuvieron el "boicoteo del servicio tranviario". ¿Qué motivaba estas "negociaciones de centavos" con la Compañía del Tranvía Eléctrico y por qué los vecinos de Guadalupe reclamaban un recurso de amparo del Estado? Según lo expresaron estos vecinos movilizados, cuando "se violen o entraben los derechos de que se disfruta tiene lugar la protesta y lo que parecía remanso tornase en torrente".

El sentimiento de agravio expresado en ese documento, tiene su razón en la salvaguarda de los derechos de los ciudadanos, de ahí que los vecinos recurran al Estado como su mediador; pero también porque en el caso del tranvía, el Estado mantuvo la facultad de fijar las tarifas mediante un contrato con la compañía que estipulaba que los incrementos en la tarifa debían consultarse previamente con la Municipalidad. El contrato estipulaba el alza de tarifas cuando se construyera una doble vía. En cambio, la Compañía decidió extender la vía agregando el trayecto hacia Guadalupe; donde empezó a cobrar casi el doble del pasaje. Más allá de esta disputa por las tarifas, lo que decían los vecinos que estaba en juego, era el derecho al transporte percibido como una necesidad social de la vida cotidiana. Según escribieron en la introducción de la carta, "los conductos respiratorios de un pueblo están

constituidos por las instituciones de derecho que les garanticen su seguridad personal, su tranquilidad y el libre desenvolvimiento de sus diversas actividades".<sup>21</sup>

Patricia Alvarenga identifica estos "sentimientos de agravio" o de estafa a lo largo de la década de 1950, como un elemento cohesionador. De ahí que la forma típica de acción vecinal en las distintas comunidades, consistía en una participación coyuntural seguida por el repliegue.<sup>22</sup> Estas formas de acción ciudadana conformaron una cultura de "rebeldía ciudadana" cuyo significado se construyó en relación con el Estado.

## **Políticas estatales y desarrollo de las empresas de transporte público colectivo en el Área Metropolitana de San José 1980-2000**

El estudio del conflicto en torno al transporte público colectivo adquiere mayor complejidad cuando se incorpora la relación del capital privado y el Estado. El autobús ha sido el principal medio colectivo de transporte público de personas en Costa Rica. Los

<sup>21</sup> *Idem.*

<sup>22</sup> Alvarenga, *De vecinos a ciudadanos...*, op. cit., p.166.

procesos de crecimiento económico, demográfico y urbano ocurridos en el Área Metropolitana de San José, contribuyeron a moldear la estructura de transporte público del país; aunque el capital empresarial también contribuyó a darle forma. La estructura de rutas se desarrolló como un producto de la dinámica empresarial, creada por los empresarios de acuerdo a la rentabilidad del negocio. De acuerdo a la rentabilidad del negocio también se fijaban las tarifas. El Estado terminó por reconocer la necesidad de regular el servicio de transporte público a partir de la década de 1950, y participó en una política de fortalecimiento del capital privado mediante el monopolio de las líneas de buses.<sup>23</sup>

Mientras tanto, el movimiento de los usuarios del servicio de autobús, en sus negociaciones con el Estado y las empresas privadas, desempeñó un papel fundamental en la regulación y mejora de la calidad del servicio de transporte. Su lucha llegó inclusive a adquirir dimensiones nacionales en la década de 1970. Frente a tales movilizaciones, el Estado consideró necesario el pago de un subsidio a los autobuseros llamado “diferencial tarifario”, que consistía en el pago de la diferencia entre la tarifa real y la tarifa pagada por el usuario. Este subsidio funcionó en un contexto de incremento de los precios de los combustibles y dado el interés estatal en mejorar la calidad del servicio mediante la renovación de la flota de buses. Pero

pronto comprometió al Estado en el pago de grandes sumas de dinero y actos de corrupción. El diferencial tarifario se pagó hasta comienzos de la década de los noventa, y en 1989 puso en problemas al gobierno de Oscar Arias que tuvo que declarar Emergencia Nacional para reunir el dinero suficiente para cancelar parte de esta deuda a las empresas de autobuses.<sup>24</sup>

Durante la década de 1980, se continuó con la política estatal de fortalecimiento empresarial mediante el mantenimiento de las concesiones a los antiguos empresarios, y la formación de consorcios de empresas y cooperativas de transporte colectivo. Esto permitió la concentración de autobuses en las empresas y el acaparamiento de la explotación de una ruta o un sector en manos de una sola empresa, y por lo tanto, la disminución del número de empresarios. Según Vargas, en 1981, las empresas de autobuses más grandes eran las que poseían los autobuses más nuevos, mientras que las empresas más pequeñas acumulaban las unidades más viejas. Ésta forma de organización de la actividad empresarial, favoreció que las empresas grandes y medianas prestaran la mayor parte del servicio mediante la concentración de autobuses. Vargas también señala que este rasgo puede comprobarse espacialmente, pues

**23** Vargas, *Op.cit.*, pp.174-218.

**24** ANCR, Presidencia 2596, 1989. Huelga de autobuseros por el pago de subsidios del diferencial tarifario del año 1989.

las empresas grandes tenían acceso a las áreas del mercado más rentables, ya que se ubicaban en las radiales y en las zonas de mayor densidad de población.<sup>25</sup>

Hasta 1981 se desarrollaron una gran cantidad de nuevas empresas, siendo numerosas las empresas pequeñas. En ese año, las empresas grandes (con 10 o más autobuses) constituían el 6.3% del total de empresas, pero tenían el 37.1% de la flota de autobuses. Una tercera parte de las empresas grandes manejaba más de 15 autobuses y tenían casi la quinta parte de la flota de buses. Las empresas pequeñas, de tres o menos buses, constituían la mayoría (80.1%), y tenían sólo el 4% de los buses. Las empresas de un solo autobús representaban más de la mitad de las empresas pequeñas (53.8%) y poseían el 18.9% de los autobuses.<sup>26</sup>

En el 2005, la cantidad de empresas pequeñas se redujo a menos del 40%, mientras que incrementó el número de empresas medianas y grandes y se profundizó el proceso de concentración de autobuses en éstas últimas. El porcentaje de empresas grandes, con más de 50 autobuses, alcanza ahora un 24% del total. Estas empresas concentran casi la mitad de la flota (49,2%). Sólo 2 de estas empresas concentran el 11,7% del total de los buses del país.

No obstante, algunas de estas compañías se han constituido en grandes corporaciones que agrupan otras empresas más pequeñas. Las empresas medianas, que poseen entre 21 y 49 autobuses, constituyen el 38% del total de empresas. Estas empresas tienen un 37,4% del total de la flota de autobuses. Las empresas pequeñas, con menos de 20 autobuses, también constituyen un 38% del total de empresas; pero poseen la menor cantidad de autobuses, un 13,4% del total de la flota. De estas empresas, el 16% posee menos de 10 autobuses. (Dirección de Planificación y Desarrollo del MOPT. Año 2005). En tan sólo 15 años, entre 1981 y el 2005, 12 empresas de transportistas acapararon la mitad del mercado del transporte público en el Área Metropolitana de San José.

La concentración del mayor número de autobuses en manos de pocos empresarios refleja no sólo el resultado exitoso de la política estatal de fortalecimiento de las empresas de transporte colectivo, sino también lo rentable que ha resultado el negocio del transporte de personas en un contexto de crecimiento urbano y de aumento de precios del servicio.

**25** Vargas, *Op.cit.*, p.404.

**26** *Idem*, p.403.

## “Hatillo no aguanta el mal servicio de buses”: La Asociación de Desarrollo de Hatillo contra Metrocoop y el Estado, 1989

Durante la década de 1980, las luchas comunales por el mejoramiento del servicio y la fijación de tarifas justas siguieron dándose con frecuencia a pesar de que las políticas neoliberales empezaron a recortar el financiamiento de las Asociaciones de Desarrollo, debilitando el movimiento comunal.<sup>27</sup> José Manuel Valverde y María Eugenia Trejos argumentan que este período se puede caracterizar como de profundo debilitamiento de las luchas urbanas.<sup>28</sup> Probablemente en este tiempo hubo más manifestaciones sociales de las que quedaron registradas en los periódicos nacionales, pero resulta factible que los movimientos sociales hayan ido declinando a lo largo de la siguiente década. De cualquier forma, este declive debe matizarse en el contexto de una mejoría de la calidad de los servicios públicos y de la estabilización de las tarifas.

El caso de la comunidad de Hatillo destaca entre otras comunidades del Área Metropolitana, por su tradi-

ción de organización y lucha comunal y por el éxito alcanzado en la lucha contra un consorcio empresario. Los vínculos de sus líderes comunales con el partido de izquierda, hicieron que en el proceso de transición hacia la constitución de las Asociaciones de Desarrollo, la organización comunal de Hatillo fuera aislada y desfinanciada por el gobierno central, al oponerse al modelo de desarrollo comunal impuesto desde arriba. Esto le permitió adquirir cierta autonomía a la organización comunal.<sup>29</sup>

En enero de 1989, los vecinos organizados de Hatillo no aguantaron más el mal servicio de buses prestado por la empresa METROCOOP R.L. “Filas de hasta cien metros se observan cotidianamente en las paradas de los Hatillos en San José, precisamente en las horas de más demanda, y la llegada de los buses es más lenta de lo que se tiene calculado de conformidad con el tiempo que dura el recorrido”. Los vecinos también se muestran indignados por el mal estado de los buses: “en días recientes, un bus se vino de la cuesta que comunica a Hatillo con Barrio Cuba y únicamente por milagro no ocurrió una tragedia de mayores proporciones. Cotidianamente en el trayecto San José- Hatillo se ven unidades detenidas por desperfectos mecánicos y los usuarios a menudo tienen que terminar el recorrido a

27 Valverde y Trejos, *op. cit.*, p.13.

28 *Idem*, p.15.

29 Alvarenga, *De vecinos a ciudadanos...*, *op. cit.*, pp.30-33.

pie".<sup>30</sup> Los vecinos eran conscientes de que la falta de unidades podía deberse a su traslado a otras rutas que manejaba la misma empresa, lo cual provocaba que los buses circularan recargados de pasajeros. Y aunque algunos vecinos de Hatillo en reiteradas ocasiones protestaron por el mal estado de los buses y las anomalías en el servicio ante los dueños de la empresa y las autoridades de Tránsito, debieron recurrir a otras medidas de presión, solicitando ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (en adelante MOPT) la revisión técnica de los autobuses de la empresa.

Fue en febrero de 1989, cuando el MOPT accedió a que representantes de la comunidad de Hatillo participaran en la revisión de cuatro vehículos que la empresa envió a dicho ministerio. Tras la revisión, los autobuses fueron declarados inaceptables para el transporte público. Según informó el periódico *Adelante*, "paradójicamente, cuando la empresa Metrocoop vio los resultados se opuso a seguir enviando unidades para la revisión".<sup>31</sup>

Por medio de la celebración de una asamblea popular, los vecinos obligaron al ministro Guillermo Constenla a reiniciar la revisión que había sido detenida por la empresa. En la reunión, el ministro "ofreció dar solu-

ción a las demandas populares, ante lo cual los vecinos demandaron garantías. Cuando Constenla preguntó si su palabra no era suficiente, los asistentes respondieron con un "No" gritado a coro. Guillermo Constenla hizo intentos de abandonar la reunión, pero fue convencido de permanecer en ella y firmar los acuerdos".<sup>32</sup> Con esta segunda revisión el ministerio sacó fuera de circulación el 78% de un total de 156 buses que poseía la empresa, por considerar que presentaban fallas de diverso tipo (vidrios rotos, puertas y asientos en mal estado, fallas en el motor y en los frenos).<sup>33</sup>

Aunque la acción directa contra la renovación de la licitación de la línea de buses a la empresa concesionaria no era algo nuevo, la revisión técnica de los buses con la participación de la comunidad sí lo era. Los vecinos organizados de los Hatillos lograron llegar más allá que en ocasiones anteriores, al obligar al ministerio a realizar nuevos estudios sobre la contabilidad de la empresa, arrojando que la empresa tenía fuertes gastos administrativos que ascendían a 32 millones de colones anuales. Como parte de los acuerdos, los vecinos habían solicitado que las líneas de buses fueran adjudicadas a otra compañía que brindara un servicio más eficiente, pues según ellos, METROCOOP nunca había participado de las licitaciones, ya que las concesiones se las

**30** "Hatillo no aguanta el mal servicio de buses", *Adelante*, del 20 al 26 de enero, 1989, p. 7.

**31** "Hatillo: malos buses y peores tarifas", *Adelante*, del 10 al 16 de febrero, 1989. p.5.

**32** *Idem*.

**33** "Pueblo de Hatillo logró victoria", *Adelante*, del 17 al 23 de febrero, 1989. p. 5.



Servicio de buses

## Pueblo de Hatillo logró victoria

El 78% de los autobuses de la empresa Metrocoop que fueron revisados por el MOPT y la comunidad de Hatillo mostraron fallas de diverso tipo, por lo que fueron sacados de circulación.

La comunidad hatillense, representada por el Comité de Transporte y Seguridad Vial y la Asociación de Desarrollo Comunal, realizó semanas atrás dos bloques de vías para exigir el mejoramiento del servicio de buses.

En una asamblea popular realizada el miércoles pasado, los vecinos obligaron al ministro Constenla a reiniciar la revisión de los vehículos, que había sido detenida por la empresa, así como a asegurar una verdadera participación de representantes de la comunidad en la revisión.

Un total de 120 autobuses de Metrocoop fueron minuciosamente revisados los días jueves y viernes de la semana pasada, resultando que el 78% no tenía condiciones para circular.

Los daños encontrados van desde vidrios rotos, puertas en mal estado y daños en los asientos hasta fallas en el motor, sistemas de frenos y otros.

Metrocoop brinda servicio de buses a las comunidades de Hatillo, Aisjuclita, Ipi de Goicoechea, Escazú, Santa Ana y Ciudad Colón.

### El pueblo doblegó al Ministro

Un acalorado debate se llevó a cabo el miércoles pasado en la asamblea de vecinos con el Ministro de Obras Públicas y Transporte, Guillermo Constenla.

Durante la reunión, los vecinos reclamaron que los acuerdos a que la comunidad había llegado habían sido incumplidos por Metrocoop y el Ministerio.

El Ministro Constenla ofreció dar solución a las demandas populares, ante lo cual los vecinos demandaron garantías. Cuando Constenla preguntó si su palabra no era suficiente, los asistentes respondieron con un "No" gritado a coro. Guillermo Constenla hizo intentos de abandonar la reunión, pero fue convencido de permanecer en ella y firmar los acuerdos.

Como resultado de la Asamblea, el MOPT se comprometió a someter a una rigurosa revisión los autobuses, tarea que dio inicio el día siguiente en horas de la mañana.

La comunidad de Hatillo logró también que la vía de circulación fuera cerrada hasta tanto no se instalaran semáforos y se llevara a cabo la debida señalización.

Esa vía ha sido escenario de varios accidentes de tránsito, al tiempo que el MOPT se había negado a colocar semáforos

por considerar que esa obra tomaría mucho tiempo. No obstante el mismo día jueves el primer semáforo fue instalado, y otros dos aparatos fueron puestos en servicio en días subsiguientes.

### Otros acuerdos

El MOPT trasladará las vías que actualmente tiene Metrocoop en el momento en que otra empresa más eficiente esté dispuesta a hacerse cargo del servicio.

La empresa Metrocoop será sometida, mientras tanto, a un auditorio por una "empresa reconocida". Dicho auditorio será financiado por el MOPT y contará con participación efectiva de la comunidad.

Por otra parte, los tickets que la citada empresa está utilizando como comprobante de pago del pasaje no serán recargados a la tarifa, como Metrocoop había pretendido.

El MOPT se comprometió, por último, a poner en efecto todos los acuerdos suscritos con la comunidad anteriormente.

Hübert Méndez, dirigente de la comunidad de Hatillo, manifestó que esta lucha ha beneficiado no sólo a la comunidad de Hatillo, sino a muchos otros barrios de la capital. Dijo que los vecinos estarán atentos para asegurar el debido cumplimiento de todos los acuerdos.



## Ilustración No. 1

Fuente: "Pueblo de Hatillo logró victoria", *Adelante*, del 17 al 23 de febrero, 1989, p. 5.

entregaba siempre el MOPT sin hacer tal trámite administrativo.<sup>34</sup>

En abril de 1989, los vecinos de la Asociación de Desarrollo de Hatillo se presentaron ante la Comisión

Técnica de Transporte para demandar la cancelación de la concesión de esa línea de buses a la empresa METROCOOP.<sup>35</sup> En el mes siguiente, el dirigente comunal Hüberth Méndez, integrante del Comité de Transporte

34 "Demandan sacar a licitación líneas de buses", *Adelante*, del 24 de febrero al 2 de marzo, 1989. p. 3.

35 "Hatillo pide cancelar concesión de Metrocoop", *Adelante*, del 21 al 27 de abril, 1989. p. 11.

y de Seguridad Vial de la Asociación de Desarrollo de Hatillo y candidato a regidor por el partido Pueblo Unido; solicitó la intervención de la Contraloría para investigar a la empresa de buses, pues tanto el exministro Constenla, como el ministro Llach y el gerente de METROCOOP, Oscar Zúñiga, se negaron a entregar el auditoraje que se realizó a solicitud de la comunidad, hechos que confirmaron las sospechas de los vecinos de que existía una mala administración.

El dirigente comunal también denunció que la empresa fue favorecida por el MOPT. "Metrocoop recibe cuantiosas ayudas del gobierno que no compensa con un buen servicio. Para implantar los tiquetes, que han sido un fracaso, recibió 19 millones de colones del MOPT. Ahora Transmesa le está reparando los buses con recursos del estado. El Comité de Lucha exige una investigación de la Contraloría porque existe un entrelazamiento entre personeros del MOPT y de Metrocoop que hace desconfiar de la acción directa del gobierno para frenar las irregularidades denunciadas".<sup>36</sup> Según investigó Méndez, el MOPT intentó forzar la unión de tres cooperativas de transporte (COTRACOOP, TRANSCOOP y COOPANA) en una sola empresa. Para ello presionó a las compañías por medio de las deudas que éstas mantenían con TRANSMESA. Aunque no se produjo tal fusión, COTRA-

COOP cambió su nombre por el de METROCOOP y le fue condonada la deuda por 101 millones de colones. Además se le suministraron repuestos de forma gratuita, entre ellos, "20 motores con sus respectivas cajas de cambios". El dirigente comunal señaló que "esa es una empresa protegida por el gobierno, que usufructúa en su provecho el dinero de los costarricenses, cobra tarifas más altas que el resto de las empresas y no se somete a las disposiciones de las leyes en lo que se refiere a la calidad del servicio".<sup>37</sup>

El 23 de setiembre Méndez presentó una acusación ante el Ministerio Público por el presunto delito de "falsedad ideológica", porque la empresa informó al MOPT que contaba con 54 autobuses en la ruta de Hatillo, cuando en realidad sólo estaban en funcionamiento 35. "Al engañar a la dirección de Transporte Automotor, METROCOOP logró que se calcularan gastos más elevados que los reales y que por tanto se aumentaran las tarifas al usuario", razón por la cual la empresa mantenía las tarifas más altas del Área Metropolitana.<sup>38</sup> Además, según afirmó Méndez, la empresa recibió 18 millones de colones de más como pago del diferencial tarifario, sobre 20 autobuses que no habían trabajado, y cobró al estado un sub-

**36** "Hatillo pide intervención de la Contraloría", Adelante, del 12 al 18 de mayo, 1989. p. 11.

**37** "METROCOOP hace clavos de oro con dinero del pueblo", Adelante, del 9 al 15 de junio de 1989. p. 3.

**38** "Condenan aumentos salariales a jefes. Acusación contra METROCOOP", Adelante, 29 de setiembre al 5 de octubre, 1989. p. 2.

sidio por el uso de tiquetes, cuando la mayoría de los buses de la ruta estaban utilizando los “trompos”.<sup>39</sup>

METROCOOP prestaba el servicio de transporte de personas a otras comunidades como Alajuelita, Ipís de Goicoechea, Escazú, Santa Ana y Ciudad Colón. La mitad de estas rutas servían en lugares densamente poblados. El dirigente comunal manifestaba tener conciencia de la repercusión general de estos acuerdos alcanzados sobre el sistema de transporte público colectivo, y lo significativo del triunfo de la comunidad sobre una de las más poderosas corporaciones de transporte colectivo del Área Metropolitana de San José. Según manifestó, “esta lucha ha beneficiado no sólo a la comunidad de Hatillo, sino a muchos otros barrios de la capital”.<sup>40</sup>

Algunas Asociaciones de Desarrollo de otras comunidades se levantaron al mismo tiempo contra METROCOOP. El Comité Pro-Mejoras del servicio de buses, formado por vecinos de Alajuelita en febrero de 1989, presionó por la realización de un estudio técnico que determinara cuál era el número de buses necesario para cubrir la demanda de transporte de esa comunidad.<sup>41</sup> Otras

comunidades no pudieron explotar las oportunidades creadas por la comunidad de Hatillo. La comunidad de Ipís también hizo eco a las protestas contra METROCOOP, aunque su lucha no obtuvo el éxito deseado.<sup>42</sup>

Durante la década de 1990, el servicio de autobuses dentro del Área Metropolitana mejoró sustancialmente. El Estado se comprometió a regular y reglamentar el servicio prestado por las empresas, y las empresas tuvieron que responder mejorando el servicio. No obstante, los costos de la política estatal hacia el transporte público colectivo fueron enormes y en varios casos, los fondos invertidos en el subsidio y el financiamiento de las empresas fueron objeto de estrepitosa corrupción. La empresa METROCOOP tuvo que renovar su flota de buses, pero siguió prestando el servicio en líneas de gran flujo de pasajeros, lo cual le permitió seguir siendo hasta hoy día, una de las corporaciones más grandes del transporte público colectivo.

**39** “Denuncian hatillenses METROCOOP alteró documentos para recibir más subsidios”, Adelante, del 6 al 12 de octubre, 1989. p. 2.

**40** “Pueblo de Hatillo logró victoria”, Adelante, del 17 al 23 de febrero, 1989. p. 5.

**41** “Demandan sacar a licitación líneas de buses”, Adelante del 24 de febrero al 2 de marzo,

1989. p. 3.

**42** “Ipís: sin solución el problema del servicio de buses”, Adelante, del 3 al 9 de agosto, 1990. p.2.

## **Repercusiones de la acción ciudadana: el conflicto en torno al transporte público colectivo dentro de la institucionalidad estatal**

A partir de 1997 empieza a funcionar la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), el antiguo Servicio Nacional de Energía creado en la década de 1940 para regular el servicio de electricidad y al que con el tiempo se le fueron sumando otros servicios públicos. En 1996 se reestructura y transforma en la ARESEP, y se le agrega la regulación económica del servicio de transporte público. En adelante, la ARESEP se encargará de regular las tarifas y los precios de los servicios públicos y velar por el cumplimiento de los requisitos mínimos para prestar un servicio de calidad.

La participación de los usuarios en la negociación de las tarifas fue incorporada a la institución mediante el mecanismo de las audiencias públicas y la atención al usuario. La convocatoria para la realización de las audiencias públicas se efectúa cuando se presentan fijaciones ordinarias de tarifas, o para la revisión de normas técnicas o modelos de fijación de precios y tarifas (estos últimos sólo

pueden hacerse mediante organizaciones de consumidores legalmente constituidas). Estas audiencias consideran más pertinente la participación individual, con argumentos racionales, que la acción colectiva. Tanto los usuarios como los prestatarios del servicio podrán disponer de un peritaje autorizado y acreditado por la Autoridad Reguladora.

Esta entidad permite el acceso a los estudios técnicos contables de las empresas por parte de los usuarios, la Defensoría de los Habitantes y los ministros. La atención al usuario también cuenta con una tramitación de quejas como un mecanismo que aporta información sobre las principales fallas de los servicios regulados. La Autoridad Reguladora también puede dictar disposiciones para que se corrijan anomalías e inclusive se compensen los daños; o en última instancia, se presente una denuncia ante el Ministerio Público.

Todas estas posibilidades, constituyen vías de canalización institucional de las acciones vecinales que se narraron anteriormente. La posibilidad de oponerse al alza tarifaria, de quejarse por el mal servicio y de presionar por un servicio de transporte de calidad, de solicitar los estudios contables de las empresas y los peritajes técnicos para poder cuestionar la administración financiera de los empresarios; todos estos elementos institucionales fueron rescatados de las experiencias anteriores de lucha

comunal y encausados en un mecanismo institucional que sustituye legalmente la movilización de las comunidades.

## Conclusiones

El movimiento comunal de los usuarios del autobús se ha caracterizado porque el sentimiento de agravio brinda un referente fuertemente cohesionador, al percibirse el transporte público como una necesidad social. Caracterizar de este modo al movimiento comunal de los usuarios del autobús en el Área Metropolitana, permite tomar la distancia necesaria entre los distintos tipos de movimientos sociales, sobre todo cuando se quiere realizar una comparación.<sup>43</sup>

Introducir el capital privado en la discusión sobre la relación entre el Estado y la ciudadanía contribuye a darle mayor profundidad histórica al estudio del conflicto social al fijarlo en el adecuado contexto de su tensión. En el caso de este estudio se muestran las contradicciones entre la producción y el consumo implicadas en la organización de una ciudad.

El caso victorioso de la comunidad de Hatillo fue presentado para subrayar el poder del movimiento en el sentido de ver cómo el movimiento se reproduce a sí mismo, pero tam-

bién cómo el movimiento produce el desarrollo de la sociedad (entiéndase el desarrollo político e institucional, además del desarrollo material). Las acciones y las experiencias comunales se iban acumulando dentro de un marco de relación entre los ciudadanos, el Estado y el capital privado.

Es importante destacar también que la acción de los líderes comunales al enfrentarse directamente a sus oponentes mediante estrategias institucionales, abre espacios de negociación y crean reconocimiento a las demandas de la comunidad. La creatividad de los líderes, los cuales se enfrentan cara a cara con el capital privado, aparece como una cuestión fundamental que da poder a los movimientos sociales. En el caso concreto del movimiento estudiado, las acciones y estrategias del dirigente comunal señalaron unos mecanismos de acción distintos a los de la movilización de los vecinos organizados, que tuvieron un poder efectivo en el rumbo del conflicto.

## Fuentes primarias

### Archivo Nacional de Costa Rica:

ANCR, Congreso 1457, 1926. Reclamación civil de alza en tarifas de tranvía, cantón de Goicoechea.

ANCR, Presidencia 2596, 1989.  
Huelga de autobuseros por el pago de subsidios del diferencial tarifario del año 1989.

### *Ministerio de Obras Públicas y Transportes:*

Datos estadísticos, 2005.

### **Periódicos**

"Hatillo no aguanta el mal servicio de buses", *Adelante*, del 20 al 26 de enero, 1989. p. 7.

"Hatillo: malos buses y peores tarifas", *Adelante*, del 10 al 16 de febrero, 1989. p.5.

"Pueblo de Hatillo logró victoria", *Adelante*, del 17 al 23 de febrero, 1989. p. 5.

"Demandan sacar a licitación líneas de buses", *Adelante*, del 24 de febrero al 2 de marzo, 1989. p. 3.

"Hatillo pide cancelar concesión de Metrocoop", *Adelante*, del 21 al 27 de abril, 1989. p. 11.

"Hatillo pide intervención de la Contraloría", *Adelante*, del 12 al 18 de mayo, 1989. p. 11.

"METROCOOP hace clavos de oro con dinero del pueblo", *Adelante*,

del 9 al 15 de junio de 1989. p. 3.

"Condenan aumentos salariales a jerarcas. Acusación contra METROCOOP", *Adelante*, 29 de septiembre al 5 de octubre, 1989. p. 2.

"Denuncian hatillenses METROCOOP alteró documentos para recibir más subsidios", *Adelante*, del 6 al 12 de octubre, 1989. p. 2.

"Ipís: esperan mejoras y les cayó el aumento", *Adelante*, del 1 al 7 de diciembre, 1989. p. 4.

"Ipís espera pronta solución del problema de transporte", *Adelante*, del 16 al 22 de febrero, 1990. p. 4.

"Vecinos de Ipís bloquearon calles", *Adelante*, del 23 de febrero al 1 de marzo, 1990, pp. 4 y 5.

"Ipís: sin solución el problema del servicio de buses", *Adelante*, del 3 al 9 de agosto, 1990. p.2.

### **Fuentes secundarias**

Alvarenga Venutolo, Patricia. *De vecinos a ciudadanos. Movimientos comunales y luchas cívicas en la historia contemporánea de Costa Rica*. San José, Costa Rica: EUCR, EUNA, 2005.

- Alvarenga Venutolo, Patricia. *Los ciudadanos y el Estado de Bienestar. Costa Rica en la segunda mitad del siglo XX*. San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2005.
- Assies, William; Burgwal, Gerrit y Salman, Ton. 1990. *Structures of Power, Movements of Resistance. An Introduction to the Theories of Urban Movements in Latin America*. Amsterdam: CEDLA Latin American Studies, 1990.
- Castells, Manuel. *Movimientos sociales urbanos*. México: Siglo Veintiuno Editores, 1980.
- Castro Rodríguez, Leonardo Enrique [et.al] *Reorganización del transporte público colectivo en el área metropolitana de San José: informe final*. San José, Costa Rica: MOPT, Dirección del Consejo de Seguridad Vial, 1999.
- Cohen, Jean. "Estrategia o identidad: paradigmas teóricos y movimientos sociales contemporáneos". *Cuadernos de Ciencias Sociales*, FLACSO, 1988, No. 17. pp. 1-42.
- Sagot, Montserrat. "(Re)Definiendo las identidades y la acción política: multitudes diversas, sujetos colectivos y movimientos sociales en la Centroamérica del nuevo milenio". Conferencia Inaugural del Ciclo Lectivo del 2007, Escuela de Antropología y Sociología, Universidad de Costa Rica. Inédito.
- Tarrow, Sidney. *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza Editorial, 2004.
- Vargas Cullel, Jorge. "La crisis del transporte colectivo en el Área Metropolitana de San José (1979-1982)". Tesis de Licenciatura en Sociología, Universidad de Costa Rica, 1983.
- Valverde, José Manuel y Trejos, María Eugenia. "Diez años de luchas urbanas en Costa Rica (1982-1992)". *Revista de Ciencias Sociales*, 1993, No. 61, pp. 7-16.
- Wasserstrom, Jeffrey N. Book Review: "Power in Movement: Social Movement, Collective Action and Politics. Sidney Tarrow" *The American Historical Review*, Abril 1995, Vol. 100, No. 2. pp. 472-474.