

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL

Burro amarrado contra tigres sueltos: situación actual de los taxistas en Costa
Rica

Trabajo Final de Graduación bajo la modalidad de tesis para optar por el grado de
Licenciatura de Trabajo Social

Sustentantes:

Bach. Hazel Calderón Romero

Bach. José Ignacio Cedeño Cascante

Ciudad Universitaria Rodrigo Facio

San José, Costa Rica, 2021



**UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL**

ACTA DE PRESENTACIÓN DE REQUISITO FINAL DE GRADUACIÓN No. 137

Sesión del Tribunal Examinador celebrada el día 16 de diciembre, a las 5:00 p.m. con el objeto de recibir el informe oral de la presentación pública de:

SUSTENTANTES	CARNE	AÑO DE EGRESO
Hazel Calderón Romero	B51353	II-2020
José Ignacio Cedeño Cascante	B51794	II-2020

Quien se acoge al Reglamento de Trabajos Finales de Graduación bajo la modalidad de **Tesis**, para optar al grado de **Licenciatura en: TRABAJO SOCIAL**.

El tribunal examinador integrado por:

M.Sc. César Villegas Herrera	Presidente
Lic. Marcos Chinchilla Montes	Profesor Invitado
MSc. Heilen Díaz Gutiérrez	Directora T.F.G.
Dra. Sonia Angulo Brenes	Miembro del Comité Asesor
Mag. Gabriela Prado Rodríguez	Miembro del Comité Asesor

ARTICULO I

El Presidente informa que el expediente de la y el postulante contiene todos los documentos de rigor. Declara que cumple con todos los demás requisitos del plan de estudios correspondiente y, por lo tanto, se solicita que proceda a hacer la exposición.

ARTICULO II

El y la postulante hace la exposición oral de su trabajo final de graduación titulado:

" Burro amarrado contra tigres sueltos: situación actual de los taxistas en Costa Rica ".

ARTICULO III

Terminada la disertación, el Tribunal Examinador hace las preguntas y comentarios correspondientes durante el tiempo reglamentario y, una vez concluido el interrogatorio, el Tribunal se retira a deliberar.

ARTICULO IV

De acuerdo al Artículo 39 del Reglamento Finales de Graduación. El Tribunal considera el Trabajo Final de Graduación:

APROBADO () APROBADO CON DISTINCION () NO APROBADO ()

Observaciones: _____

ARTICULO V

El Presidente del Tribunal le comunica a el y la postulante el resultado de la deliberación y se les declara acreedores al grado de Licenciatura en: **TRABAJO SOCIAL**.






Se les indica la obligación de presentarse al Acto Público de Reglamentación, al que serán oportunamente convocados.



Medio electrónico utilizado para la defensa y comprobación de personas asistentes es vía plataforma Zoom <https://udecr.zoom.us/j/88953928073>

ID de reunión: 889 5392 8073

Código de acceso: 931701

A las _____ se levanta la sesión.

Tribunal Examinador	
M.Sc. César Villegas Herrera	
Lic. Marcos Chinchilla Montes	
MSc. Heilen Díaz Gutiérrez	
Dra. Sonia Angulo Brenes	
Mag. Gabriela Prado Rodríguez	

Postulantes	
Hazel Calderón Romero	
José Ignacio Cedeño Cascante	

DEDICATORIAS

Esta investigación la dedico a todas las personas que trabajan en el servicio de transporte público modalidad taxi, quienes vivencian día a día condiciones laborales precarias e informales, a quienes el sistema excluye, vulnera y afecta directamente. Esta tesis es un pequeño esfuerzo de mi parte que, desde su génesis, tiene como finalidad problematizar y visualizar su situación actual, comprendiendo, desde una visión empática, sus afectaciones emocionales, físicas y familiares.

A mi papá, Don Alexander, por ser mi mayor ejemplo de resiliencia y de superación, este tema siempre fue para evidenciar lo que usted como taxista y nosotras como familia vivenciábamos.

A mi mamá, Doña Xinia, por ser siempre una mujer fuerte, luchadora y que siempre me apoyó en mi vida y en toda mi formación académica.

A mi hermana, Fer, por ser siempre mi ejemplo a seguir y por impulsarme siempre a construir una mejor versión de mí y por acompañarme siempre en este proceso.

A los tres por ser siempre mi sostén de vida y de mi formación académica, por siempre abrazarme en mis luchas y recordarme que siempre pude, puedo y voy a poder concretar mis sueños.

Hazel Calderón Romero

Esta investigación quiero dedicarla, en primer lugar, a mi familia, la cual ha sido mi principal sostén y apoyo en todas las facetas de mi vida. Sin ellos, no hubiese podido culminar todo el proceso académico.

También quisiera dedicarla a la clase trabajadora del país, la cual diariamente lucha por mejores condiciones en medio de un contexto que lleva a la precariedad y vulnerabilidad.

Dedicación especial para el gremio que labora brindando el servicio público modalidad taxi; espero que esta investigación contribuya en sus demandas y se logre una resolución pronta y justa para el escenario en el cual se encuentran.

José Ignacio Cedeño Cascante

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios, por haberme dado el valor necesario para sobrellevar este proceso con todas sus dificultades, por ser siempre mi refugio ante todas las adversidades.

A mi hermana, Fer, gracias por siempre estar para mí, gracias por ser mi guía en todos mis pasos, por siempre acompañarme en los tiempos de la U y en esta investigación, por toda la escucha que siempre me brindas.

A mi papá, Don Alexander y a mi mamá, Doña Xinia, por enseñarme desde pequeña la importancia de soñar, gracias por que desde niña me validaron mis sueños, anhelos y los potenciaron cada día. Gracias por siempre confiar en mí y en mis capacidades y por jamás ponerlas en duda. Les agradezco por motivarme y ayudarme siempre, desde el kínder hasta la actualidad, gracias por siempre buscar los recursos necesarios para que mi hermana y yo pudiéramos tener acceso a la educación formal. Gracias por juntos romper con estereotipos de género en muchas áreas, pero principalmente en cuanto a la educación. Este logro siempre será de los cuatro.

A Christopher, porque desde que llegaste a mi vida siempre has sido un apoyo para mí, gracias por siempre sostener mi mano y porque en este proceso das lo mejor de vos para comprender, hacer rupturas y escucharme.

A Nachito, por ser mi compañero y amigo durante todo el proceso universitario y por decidir aventurarse conmigo en esta investigación, gracias por la paciencia y las risas.

A Yumi, a Kendall, a Fer, y a Diir por ser mi refugio y hacer de mi vida universitaria un espacio seguro, ameno y al cual desearía siempre volver. Gracias por ser mis amigos y amigas, por cada abrazo dado. Gracias a la Universidad de Costa Rica, mi querida Alma Máter, por enseñarme tanto para la vida personal y la vida profesional.

A mí misma, por ser resiliente y aprender poco a poco a creer en mí desde el feminismo, por soñar con ser una mujer libre y empoderada. Me agradezco por haberme dado la oportunidad de deconstruirme, hacer rupturas y de reivindicarme desde el Trabajo Social.

Hazel

La culminación de este trabajo de investigación envuelve un enorme esfuerzo y dedicación de muchas personas las cuales merecen palabras de agradecimiento.

A toda mi familia la cual siempre estuvo presente para apoyarme y ofrecer comprensión durante todo el proceso. Mi mamá, mi hermana y mi abuela, mujeres ejemplares y que me llenan de motivación merecen una mención aparte. También agradecerle a Dios, por mantenerme con salud, bendecirme diariamente y guiarme.

A mis mascotas, en especial a mi compañero travieso Gary que sin duda me alegró todas las tardes y noches mientras trabajaba.

A Nicole, por estar siempre atenta, llenarme de detalles y palabras de aliento que me motivaron a continuar. Gracias por la comprensión en días difíciles y ese amor genuino.

Hazel, mi amiga y compañera en este proceso. Muchas gracias por todo tu esmero y pasión, solo vos y yo sabemos lo que costó sacar adelante esta trabajo pero siempre lo hicimos con mucha convicción. De verdad gracias por hacer el camino más llevadero y alegre.

Al comité asesor, por mostrar empatía y excelencia, fueron un acompañamiento inigualable y les agradezco por cada mejora realizada. A la profesora Heilen Díaz, que con su experiencia y su comprensión fue un sostén en el proceso, una enorme profesional y

directora de tesis. A la profesora Gabriela Prado y la profesora Sonia Angulo, ambas fueron sumamente comprometidas y fortalecieron grandemente nuestra investigación.

A las personas expertas y a los trabajadores del servicio de taxi que participaron en esta investigación, muchas gracias por contribuir con su experiencia y conocimiento.

A todas las personas, familiares, amistades que de alguna forma tuvieron una relación en mi proceso académico y que hicieron de la Universidad un ambiente inolvidable.

Finalmente, a la Universidad de Costa Rica por ser una institución que me abrió las puertas de la educación superior y me enseñó a luchar por más y mejores oportunidades para todas las personas.

José Ignacio Cedeño

Índice

Índice de Tablas y Figuras	9
Resumen académico	10
Introducción	12
Capítulo I. Síntesis del proceso investigativo	14
Tema y su justificación	15
Estado de la cuestión	17
Transformaciones en el mundo del trabajo	19
Transporte público	20
Servicio modalidad taxi	22
Condiciones laborales de los trabajadores del servicio de taxi	24
Principales hallazgos del Estado de la Cuestión	25
Objeto y problema de investigación	26
Objetivos	32
Objetivo general	32
Objetivos específicos	33
Aproximación teórica	33
Capitalismo	33
Trabajo	38
Condiciones laborales	41
Estado y política social	43
Estrategia metodológica	48
Delimitación temporal	49
Población participante	50
Técnicas de recolección	52
Revisión bibliográfica	52
Entrevista semiestructurada	52
Técnicas de análisis	53
Análisis documental	53
Análisis hemerográfico	54
Análisis de la información	55

Capítulo II. Capitalismo contemporáneo y su vinculación con el servicio de Transporte Público modalidad taxi en Costa Rica	56
Escenario del desarrollo de las economías colaborativas y su relación con el servicio de transporte público modalidad taxi	58
Economías colaborativas como expresión del capitalismo contemporáneo	62
CAPÍTULO III. La intervención estatal ante el servicio público de transporte de personas modalidad taxi sobrepasado por la coyuntura	70
Política de regulación de los servicios públicos en Costa Rica	72
La situación del transporte público: desafíos y política estatal	74
Las múltiples propuestas de los actores involucrados para afrontar las economías colaborativas	83
Propuesta 1. Creación de proyectos de ley	86
Propuesta 2. Bloqueo y demandas de empresas tecnológicas	90
Propuesta 3. Aplicaciones tecnológicas para equiparar el servicio público modalidad taxi	93
Batse	93
OMNI	95
Capítulo IV. Aproximación a la situación laboral de los taxistas en Costa Rica	99
Un servicio público con expresiones de precarización laboral	100
Jornadas laborales extenuantes, bajos ingresos económicos	106
Las graves consecuencias de las jornadas laborales extensas en la vida de las personas trabajadoras del servicio de transporte público modalidad taxis	110
Conclusiones	114
Recomendaciones	122
A futuras investigaciones	122
A la Escuela de Trabajo Social	123
A las instituciones públicas que representan órganos rectores para el servicio de transporte público modalidad taxis	124
A las personas que brindan el servicio de transporte público modalidad taxis	125
Referencias	127
Anexos	144
Anexo 1	144
Anexo 2	145
Anexo 3	146

Índice de Tablas y Figuras

Tabla N ° 1 48

Tabla N ° 2 48

Figura 73

Resumen académico

Calderón Romero, H. y Cedeño Cascante, J. (2021). *Burro amarrado contra tigres sueltos: situación actual de los taxistas en Costa Rica*. [Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Trabajo Social]. Universidad de Costa Rica.

El presente Trabajo Final de Graduación investiga la situación actual del servicio público modalidad taxi, más detalladamente en las condiciones laborales de las personas que se dedican a este servicio. Resulta necesario destacar que en este fenómeno hay muchas aristas que han incidido, como la intervención estatal o los cambios en el sistema económico. Como parte del proceso, se plantea como objeto estudio las repercusiones de las transformaciones del capitalismo e intervención del Estado en las condiciones laborales de las personas trabajadoras del servicio de transporte público de taxis. En el marco de este escenario, el problema de investigación que se delimitó fue indagar si las condiciones laborales de las personas trabajadoras del servicio de transporte público de taxis en Costa Rica se han deteriorado a partir de las transformaciones del capitalismo, así como la omisa o escasa intervención del Estado.

La investigación se planteó a raíz de un interés por indagar en un tema poco explorado pero muy relevante en la coyuntura actual, ya que las condiciones laborales de la clase trabajadora han entrado en una etapa de metamorfosis relacionada con los cambios en el capitalismo y esa afectación sucede en diferentes medidas en los sectores que conforman dicha clase.

Metodológicamente, el diseño plantea la revisión bibliográfica de documentos institucionales, análisis de noticias, revisión de artículos y literatura especializada. De igual forma, se plantea la ejecución de entrevistas a informantes clave.

El estudio persigue una lógica de exposición en la cual el primer capítulo expone una síntesis del proceso de investigación donde se incluyen elementos como el tema, el estado de la cuestión, el objeto, el problema, aproximación teórica y estrategia

metodológica. El segundo capítulo hace alusión a la dinámica del capitalismo y las economías colaborativas como parte de esas transformaciones relevantes para el objeto de estudio. El tercer capítulo desarrolla la intervención estatal y una descripción del panorama en materia de Transporte Público. Finalmente, el cuarto capítulo recopila los hallazgos relacionados con la situación laboral de las personas trabajadoras del servicio público modalidad taxi.

Los aspectos concluyentes más destacados que se derivan son que, efectivamente, las condiciones laborales de las personas que se dedican a este servicio se encuentran dentro de la esfera de la precariedad laboral y que el Estado ha sido cómplice y coautor en esta dinámica.

Palabras clave: transporte público, capitalismo, transformaciones laborales, taxis, condiciones de vida.

Introducción

Esta investigación se da como resultado del interés por indagar en las condiciones laborales de un gremio olvidado: el de los y las taxistas. Ciertamente, este servicio público es antiguo e inclusive ha formado parte de la cotidianidad, pero paulatinamente se ha visto en una situación compleja.

Uno de los principales propósitos que buscó esta investigación fue profundizar en todo el escenario que rodea a este servicio, principalmente el accionar estatal, el cual tiene una responsabilidad directa. Con esto, se propone observar la situación actual del servicio público modalidad taxi desde otra postura y no caer en la tendencia de personalizar el conflicto, pues es palpable que el gremio de este sector tiene una imagen negativa que le ha costado caro.

De igual manera, esta situación que se expresa en el llamado “conflicto Uber vs taxi”, trasciende totalmente de ser un escenario de competencia dual, sino que involucra una serie de aspectos a nivel estructural. La coyuntura plantea la consolidación de una de las formas contemporáneas del capital para su reproducción y un Estado que se ha mostrado incapaz de ofrecer una respuesta.

Esto no es una situación exclusiva de Costa Rica. A nivel mundial, las economías colaborativas se han posicionado de manera acelerada como uno de los negocios más eficaces y representativos de la contemporaneidad. A pesar de esto, en lo que concierne a las plataformas de transporte, estas han representado una constante preocupación para los servicios de transporte público en los países donde se han introducido.

Este documento cuenta con cinco partes medulares: la primera es una síntesis del proceso investigativo, que incluye el establecimiento del objeto, el problema, los objetivos y los fundamentos teóricos y metodológicos. El segundo capítulo aborda una comprensión del capitalismo y su vinculación con el servicio de transporte público modalidad taxi en Costa Rica, enfatizando en la irrupción de las economías colaborativas.

El tercer apartado desarrolla un análisis de la intervención del Estado, se esboza lo que el Estado ha realizado y lo que ha dejado de hacer para afrontar la situación actual del servicio público modalidad taxi. El cuarto capítulo realiza una aproximación a las condiciones laborales de las personas trabajadoras de este servicio y, finalmente, las conclusiones y recomendaciones.

Capítulo I. Síntesis del proceso investigativo

A modo de introducción, cabe señalar que en este capítulo se expone el proceso de investigación realizado para lograr los resultados obtenidos. Es fundamental detallar los elementos determinantes en todo trabajo de este tipo y explicar los antecedentes que permitieron orientar el análisis. Para llegar al planteamiento del tema, objeto, problema y objetivos fue necesario un acercamiento a nivel general de lo que se suscitaba en materia de transporte público con el objetivo de identificar tendencias y aspectos relevantes de indagar.

Asimismo, otro aspecto esencial son las discusiones teóricas relacionadas con las categorías necesarias para una comprensión más integral de la propuesta de investigación. Por lo tanto, en este preámbulo se explican categorías como Estado, capitalismo, transporte público, trabajo y condiciones laborales, las cuales permitieron evidenciar que la situación actual de servicio público de taxis se ve permeado por muchos aspectos.

Uno de los apartados fundamentales para direccionar la investigación es el estado de la cuestión. En este se sintetizaron los estudios relacionados con el servicio de transporte público de taxis. Este análisis permitió identificar continuidades, así como elementos disruptivos que se consideraron para plantear este trabajo. De igual manera, en lo concerniente al acercamiento al objeto, se profundizó en el método dialéctico, considerado como una postura teórica - metodológica y, siguiendo a Netto (2012), como una relación necesaria mediante la cual se logró capturar el movimiento constitutivo del objeto de estudio. De esta forma, el método dialéctico permitió trascender lo empírico y captar las relaciones con otros hechos, darle un abordaje desde la génesis histórica para finalmente comprender que la situación actual del servicio público modalidad taxi es producto de relaciones históricas complejas y mediatizadas.

De esta manera, se presenta una síntesis de los elementos esenciales y que constituyen la base necesaria para comprender la totalidad de la investigación. Estos elementos orientadores son los antecedentes, donde se encuentra el tema, el objeto de estudio, problema, el objetivo general y los específicos, el fundamento teórico, donde se explican las categorías, y la estrategia metodológica.

Tema y su justificación

El transporte público es un elemento medular para el funcionamiento de la sociedad, así como de las actividades productivas; por tanto, es necesario que existan las condiciones para un adecuado desarrollo económico y social del país; una de esas condiciones es el transporte público. Tal como lo menciona Koepff (2015), “el servicio público de transporte colectivo de personas es un elemento clave de la sociedad costarricense. Las rutas de los autobuses conectan las diferentes partes del país y garantizan su funcionamiento” (p. 2).

En el país, el uso de transporte público posee gran cantidad de demanda por parte de las personas usuarias. Según González (2013), “en el país se realizan cerca de 2,23 millones de viajes diarios en transporte público; siendo la GAM la región más crítica, donde más de tres cuartas partes de la movilización se realiza por este medio” (p. 2). Esta movilización de personas ha generado que exista gran cantidad de personas que laboran brindando el servicio y que para la realizar esta ocupación deben cumplir con diversas reglamentaciones que son normadas y reguladas por el Estado. Al respecto, se menciona que

el transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público en general, a personas usuarias o a grupos determinados de personas usuarias con necesidades específicas que constituyen

demandas especiales, es un servicio público del cual es titular el Estado (La Gaceta, 2012, p. 4).

Lo anterior permite dejar en evidencia que el Estado adquiere responsabilidades en materia de transporte público, por lo tanto, es un servicio que se le otorga a la ciudadanía y que está inmerso dentro de los ejes de desarrollo del país. Adicionando a lo anterior, y como parte de esas responsabilidades, en Costa Rica existe un régimen de concesiones y ordenamiento de rutas para el transporte público; sin embargo, este fue diseñado en los años sesenta, es decir, para la realidad de hace más de 40 años. (Gonzales, 2013). Por tanto, se evidencia una desactualización que la institucionalidad pública relacionada al transporte público no ha solventado.

En este panorama, las plataformas de economías colaborativas irrumpen en el 2015 dentro del país y se dedican al porteo de personas (Márquez y Revelo, 2013). Estas mismas no son reguladas por el Estado, como sí lo está el transporte público (tren, autobuses, taxis). Dicha apertura de transporte público ha generado que exista una diferencia en los servicios brindados tanto desde el sector privado como del público, empezando por las tarifas, ya que el modelo tarifario para el transporte público es establecido por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) y en el sector privado se establecen siguiendo otros parámetros.

Por otra parte, el sector público debe de contemplar el pago de pólizas que cubren daños a terceros; cada año se debe cancelar el canon de regulación al ARESEP y deben asistir a Riteve (Revisión Técnica Vehicular, RTV) dos veces al año (ARESEP, 2019). Estos aspectos, así como otros que se van a desarrollar más adelante, generan diferencias laborales para las personas que se encuentran en el sector de transporte público y el privado, lo que ocasiona la existencia de condiciones competitivas desleales.

Es aquí donde se ubica la relevancia y la necesidad de investigar este tema. El tópico adquiere gran relevancia tomando en cuenta los profundos y acelerados cambios

que diariamente se experimentan en el sector del transporte público, quienes han demandado una intervención estatal distinta. Asimismo, la investigación se centró en el servicio público modalidad taxi, por lo cual se hace hincapié en el hecho de que este fenómeno global ha afectado a todo el sistema de transporte y, dentro de este, el servicio de taxis ha sufrido un impacto más severo, pues el fenómeno de las economías colaborativas representa una competencia directa con el servicio de taxis y, además de esto, impactó a un gremio que de antemano se encontraba en una situación de vulnerabilidad.

Esta investigación aportó teóricamente en los debates en torno a los servicios de movilización de personas tutelados por el Estado, el accionar estatal en esta materia, los cambios tecnológicos y las condiciones laborales; todas estas dimensiones de gran relevancia para las discusiones académicas.

Asimismo, permitió visibilizar la situación de empleo de las personas que laboran en el transporte público modalidad taxi, ya que, como se detalla más adelante, las condiciones bajo las cuales ejercen su trabajo son muy desfavorables lo que genera repercusiones en las personas trabajadoras y en su círculo familiar. Esta situación coloca al gremio en una situación de vulnerabilidad, donde se presentan limitaciones para la exigibilidad de derechos tales como el trabajo digno, acceso a educación o salud. En ese sentido, se visualizan espacios importantes de abordar profesionalmente, ya que una posible afectación es que gran parte del gremio sea carente de derechos laborales y condiciones adecuadas.

Estado de la cuestión

Este apartado recupera las investigaciones principales que sirvieron de insumo no solo para el planteamiento de los acápites medulares, como el objeto y el problema, sino que también sirvieron de recursos para todo el cuerpo del presente estudio. La importancia de revisar los estudios vinculados con el tema radica en que se desarrolla una mirada

amplia de lo que se quiere examinar; se conocen las tendencias, los aspectos que se encuentran más investigados, vacíos teóricos y demás elementos que direccionaron la pesquisa.

La revisión bibliográfica se realizó considerando parámetros de selección tales como:

- Alcance: investigaciones internacionales y nacionales; a estas últimas se les dio especial énfasis.
- Fecha de publicación: se buscaron publicaciones realizadas entre el periodo 2005 y 2018.
- La indagación se centró en Trabajos Finales de Graduación para doctorados, maestrías o licenciaturas.

La recopilación fue obtenida de diferentes bases de datos como el repositorio académico de la Universidad de Chile, en la revista Baiana de Enfermagem; otros de ellos se encontraron en la biblioteca Luis Demetrio Tinoco, ubicada en la Sede Rodrigo Facio de la Universidad de Costa Rica.

Se buscaron, primordialmente, estudios planteados desde la profesión de Trabajo Social; sin embargo, dada la ausencia de investigaciones en dicho tema, se analizaron otras de profesiones como Psicología, Ciencias Políticas, Arquitectura y Sociología. De esta última se encontró mayor cantidad. Asimismo, cabe mencionar que se utilizaron diferentes textos con bibliografía en español y en portugués.

De todas las investigaciones consultadas, se vislumbran las siguientes tendencias de análisis:

- Transformaciones en el mundo del trabajo
- Transporte público
- Servicio modalidad taxi
- Condiciones laborales

Transformaciones en el mundo del trabajo

Los primeros acercamientos a las transformaciones en el mundo del trabajo se dieron a través de trabajos finales de graduación que aludieran de manera directa a este parámetro de selección (según el título de cada investigación, los objetos de estudio, entre otros). Se descartaron aquellas que abordaban el tema de transformaciones en el trabajo en una institución específica, como centros penitenciarios o de salud.

Se puede observar que existe una tendencia en las producciones científicas al considerar que estas transformaciones en el mundo del trabajo se desarrollan dentro del estadio del capitalismo contemporáneo, el cual se plantea que da inicio en el siglo XX, en los años 70; esta idea se puede ver plasmada en autores como: Alegría (2016), Madriz y Castro (2010), Villanueva (2005), Maturana (2008), Sáez (2013) y Guimenez (2012).

Por otra parte, existen autores, como Rocco (2009), que no plantean ningún posicionamiento respecto al origen temporal de las transformaciones en el mundo del trabajo, sin embargo, concluyen que generan repercusiones en las condiciones laborales como, por ejemplo, la satisfacción laboral.

A su vez, a nivel teórico se encuentran similitudes, ya que se abordan conceptos y categorías como: neoliberalismo y su incidencia sobre las relaciones productivas, las relaciones productivas y la hegemonía del capital financiero, fuerza de trabajo, crisis del capitalismo, tercerización, precarización laboral, flexibilidad laboral, régimen de contratación, empleo informal, nuevas modalidades de contratación laboral; estos elementos se trabajaron en las investigaciones realizadas por Alegría (2016), Sáez (2013), Maturana (2008), Guimenez (2012) y Madriz y Castro (2010). Es importante mencionar que Villanueva (2005) es el único autor que da un abordaje a la categoría de cuestión social.

Los objetos que se observaron en los estudios están direccionados al sector informal y no se identifican como objeto las transformaciones del mundo del trabajo en el servicio de transporte público.

En cuanto a los problemas de investigación, autores como Alegría (2016) y Madriz y Castro (2010) concuerdan parcialmente, debido a que ambas preguntas se dirigen a las repercusiones de las transformaciones del trabajo en los servicios profesionales de trabajo social, sin embargo, son orientadas a diferentes espacios. Alegría (2016) aborda la interrogante desde la contratación en el Proyecto de fortalecimiento del programa de Subsistemas Locales del PANI (2013-2015), mientras que Madriz y Castro (2010) tratan estas transformaciones en los regímenes de contrato y contratación laboral del sector público en el servicio de trabajo social.

Es importante hacer alusión a la metodología empleada por las investigaciones para acercarse al objeto de estudio. Dentro de esta categoría se encuentran diferentes posturas, en donde autores como Alegría (2016), Madriz y Castro (2010) y Villanueva (2005), se basaron en el método dialéctico. Se debe de señalar que autores como Sáez (2013), Maturana (2008), Guimenez (2012) no plantean un método claro en sus investigaciones.

En relación con el fundamento técnico-operativo de las pesquisas, se destaca, con mayor intensidad, la implementación de técnicas como las encuestas, entrevistas semiestructuradas y estructuradas para la recolección de datos.

Las investigaciones realizadas por Alegría (2016), Villanueva (2005), Madriz y Castro (2010), Villanueva (2005), Maturana (2008), Sáez (2013) y Guimenez (2012) muestran una tendencia a abordar el tema de las transformaciones en el mundo del trabajo, contextualizándolo en el estadio del capitalismo contemporáneo. Por otra parte, también reflejan una realidad compleja, al afirmar la presencia de modificaciones en el mundo del trabajo, las cuales generan repercusiones en la cotidianidad de las personas trabajadoras.

Transporte público

Asimismo, se exploraron las investigaciones relacionadas con el Transporte Público. La indagación arrojó resultados importantes, los cuales se expondrán en los siguientes párrafos. Este tópico, a diferencia del anterior, expresa discordancias en lo referente al

marco teórico con el que se trabaja, el objeto y el problema de investigación, así como las posturas metodológicas.

Dentro de la materia que se abordan, se encuentra lo planteado por Rojas (2017), en donde se destacan postulados como el enfoque de movilidad sostenible y el sistema integrado de transporte. Por otra parte, Rodríguez (2013, p. 28) aborda en su estudio tópicos como “la red de transporte público, el perfil socio-demográfico del usuario, la calidad y el nivel de servicio y las estrategias para una movilidad sostenible”.

Dentro de los objetos de investigación descritos, se destacan “proceso de implementación de la Reforma del Transporte en Lima Metropolitana en el caso del Corredor Azul”, abordado por Rojas (2017, p. 5); por otra parte, Rodríguez (2013) define como objeto el usuario y la forma en la que influye el transporte público según horarios. A diferencia de estos autores, Acosta-García y Covarrubias (2018) plantean como objeto la comparación de diferencias y similitudes del transporte público urbano en espacios como Hermosillo y León.

Ahora bien, algunos de los problemas planteados en estas investigaciones son: “¿Qué factores caracterizaron el proceso de implementación de la Reforma del Transporte Corredor Azul en la gestión de Susana Villarán desarrollada en un contexto adverso para la Municipalidad de Lima?” (Rojas, 2017, p. 9), otro problema planteado es el que señala Rodríguez (2013,) quien formuló la siguiente interrogante “¿Cuáles son las características sociales y demográficas del usuario?” (p. 22).

Por otra parte, estos trabajos consultados reflejan que el área de transporte público ha sido abordada desde la perspectiva de los usuarios, de la calidad del servicio, de la percepción que poseen sobre el servicio; es notorio que no se han planteado problemas en torno a las personas que laboran dentro de este servicio.

Igualmente, se puede observar cómo mayor parte de las investigaciones son planteadas desde el transporte público de autobuses (Rojas, 2017; Rodríguez, 2013;

Acosta-García y Covarrubias, 2018). A raíz de lo anterior se debe plantear la siguiente interrogante: ¿Qué temas son investigados en relación con los taxis?

Servicio modalidad taxi

Se debe de señalar, inicialmente, que las investigaciones empleadas en este apartado son de origen internacional, ya que a nivel nacional no se encontraron estudios afines.

Es necesario rescatar que, dentro de este apartado, se encuentran tres investigaciones que relacionan las transformaciones en el trabajo y las condiciones de vida de las personas que trabajan en el servicio de taxis, las cuales fueron realizadas por Cabezas y Rincón (2016). Ahora bien, Arancibia y López (2017) se acercan a este estudio con el tema perspectiva de vida de las personas adolescentes que trabajan como mototaxi. El estudio realizado por Gonçalves, Ribeiro, Brito, Alves, Casotti y Nagib (2016), se realiza un estudio acerca de la influencia de las condiciones de trabajo en la calidad de vida de los taxistas. Las otras indagaciones de Vera (2013) y Cea (2016) abordan temas como el estudio comparativo que se desarrollan entre las dinámicas de los conductores y análisis de la demanda de taxis.

Ahora bien, los objetos de estudio planteados por Cabezas y Rincón (2016), Gonçalves, Ribeiro, Brito, Alves, Casotti y Nagib (2016) y Arancibia y López (2017) se encuentran muy relacionados con las condiciones de vida de este sector; por su parte, Vera (2013) no plantea un objeto de investigación y Cea (2016) cita como objeto la "conceptualización comprensiva de los ensamblajes de culturas laborales en determinadas organizaciones, planteando como caso una empresa operadora del sistema de transporte público de la ciudad de Santiago" (p. 2).

En relación con el problema planteado en las producciones intelectuales, se encuentran diferencias sustanciales. Por ejemplo, Cabezas y Rincón (2016) donde se

enfocan en distintos tópicos, como las condiciones precarizadas, perspectiva de vida, demanda del servicio de dicho gremio.

Se destaca, también, que Cabezas y Rincón (2016), Gonçalves, Ribeiro, Brito, Alves, Casotti y Nagib (2016), así como Arancibia y López (2017), tienen una línea de investigación similar, ya que utilizaron referentes teóricos tales como: precariedad laboral, la industria de taxis en Bogotá en donde se abordan la historia de los taxistas y su reconstrucción histórica y la estructura tarifaria del Transporte Público Individual, modificaciones en el trabajo y jornada laboral. Al contrario de estos autores, Vera (2013) y Cea (2016) utilizan fundamentos teóricos como: la teoría de la actividad como táctica para aproximarse, neocapitalismo y empresa.

Es importante mencionar que Arancibia y López (2017), Cabezas y Rincón (2016), y Gonçalves et al. (2016) plantean que existe una carencia teórica a nivel internacional en torno al tema de las condiciones laborales de las personas que laboran como conductores de taxis. Cabezas y Rincón (2016) lo identifican y es reafirmado por Gonçalves et al. (2016) cuando aluden que “las condiciones de trabajo de los taxistas son poco discutidas en la literatura nacional e internacional” (p. 371).

En esta categoría de taxis se percibe una insuficiencia de investigaciones, lo cual es afirmado por los autores y las autoras que expresan la necesidad de abordar este tema, ya que a nivel internacional y nacional la población que labora en el servicio de taxis no ha sido objeto de estudio.

Las investigaciones encontradas en relación con el tema de taxis van direccionadas a la percepción de las personas usuarias en relación a la calidad de dicho servicio, olvidando así el abordaje desde las vivencias de las personas trabajadoras de taxis, de sus sentires, consecuencias a nivel económico, personal, social o familiar y laboral.

Condiciones laborales de los trabajadores del servicio de taxi

A partir de la búsqueda de investigaciones relacionadas a esta tendencia, se muestra que hasta la fecha en que se culmina la parte exploratoria de este trabajo no se encuentran trabajos que profundicen en las condiciones laborales de las personas trabajadores del servicio de taxi. Por tal razón, las investigaciones empleadas para esta tendencia están vinculadas con condiciones laborales en otros contextos laborales. Estas permiten vislumbrar la dinámica de la precariedad laboral percibida en distintos sectores y áreas laborales.

A partir de lo mencionado anteriormente, se destaca la existencia de estudios de las condiciones laborales en trabajo social, en mujeres egresadas del INA y otras áreas alejadas de las personas trabajadoras del servicio de taxis.

Dentro de las principales categorías teóricas se encuentran los siguientes: el trabajo como condición básica y fundamental de la vida, empleo, subempleo, tercerización y el rol del Estado dentro de las políticas de empleabilidad.

Dentro de las conclusiones de las investigaciones analizadas, se encuentran las siguientes: se plantea que existe un desconocimiento sobre los derechos a nivel laboral por parte de las personas trabajadoras (Monge, 2018). Así mismo, las respuestas del gobierno local ante el desempleo y la precarización de las condiciones laborales son escasas. Esto se ve evidenciado en la investigación de Campos, Chavarría y Vindas (2009) realizada en el cantón de Parrita. A su vez, Marín (2012) expresa, dentro de sus conclusiones, la existencia de condiciones laborales desfavorables para los trabajadores costarricenses, específicamente en los Servicios Sociales en el espacio de Coopesalud, afirma que:

En Latinoamérica, la influencia neoliberal repercutió en el deterioro de las políticas sociales, expresándose en manifestaciones de la “cuestión social” como los altos niveles de pobreza, un ensanchamiento en la brecha entre las clases sociales, pérdida de las conquistas sociales de la clase que vive del trabajo, el debilitamiento

del Estado de derecho, la corrupción, competencia desleal en la apertura de los productos extranjeros provocando el cierre de gran cantidad de pequeñas y medianas empresas con el consiguiente aumento del desempleo, flexibilización laboral, precariedad del trabajo, retroceso del movimiento sindical, es decir una inseguridad laboral progresiva (p.191).

Lo mencionado anteriormente muestra la importancia de indagar en la forma en que estas manifestaciones de precariedad laboral se expresan en el servicio de transporte público modalidad taxi.

Por otra parte, se muestra la necesidad investigativa de indagar en las condiciones laborales de las personas trabajadoras del servicio de taxis. De igual forma, es necesario indagar el accionar del Estado, debido a que en lo mencionado anteriormente se expresa la omisión de este en esta situación que vulnera a la población trabajadora y que, de forma sutil, legítima y válida las situaciones vivenciadas por las personas trabajadoras en el servicio de transporte público de taxis.

Principales hallazgos del Estado de la Cuestión

A modo de cierre del estado de la cuestión, se procede a exponer las reflexiones finales. Cabe mencionar que, en relación con el tema de las transformaciones en el mundo del trabajo, se torna habitual comprenderlas usando como referente teórico las premisas del capitalismo contemporáneo, que da inicio en el siglo XX. Partiendo de esto, existe una relación con el fundamento metódico; el que tiene mayor frecuencia es el dialéctico, el cual permite un acercamiento y una comprensión de la realidad desde una perspectiva de totalidad. Bajo esta misma línea, es importante recordar que en ninguna de las investigaciones revisadas se plantea como objeto las transformaciones en el trabajo del servicio público modalidad taxi.

Otra de las vertientes de análisis es que el tema de transporte público ha sido abordado por autores tales como Rojas (2017), Rodríguez (2013) y Acosta-García y Covarrubias (2018), pero no en relación con condiciones laborales o de vida.

Algunas de las características importantes que emergen de estas investigaciones consultadas es que, efectivamente, las condiciones de trabajo se modifican y estas a su vez generan repercusiones en todas las áreas de trabajo, sin exclusión alguna. Es decir, las transformaciones en el trabajo también afectan a los conductores de taxis.

Objeto y problema de investigación

El establecimiento de un objeto y problema de estudio es un trabajo de suma importancia, ya a través de estos elementos se delimita y orienta gran parte del proceso investigativo. Además, el objeto constituye la porción finita que se estudiará de la realidad. Por esta razón, en el presente apartado se establece como **objeto** el siguiente enunciado: “Repercusiones de las transformaciones del capitalismo contemporáneo y de la intervención del Estado en las condiciones laborales de las personas trabajadoras del servicio de transporte público de taxis”.

Para consolidar este objeto, fue necesario realizar una comprensión teórica del tema; a partir de esto, fue posible realizar una delimitación de la realidad social que se pretendía abordar. Para efectos de esta investigación, se establece centrarla en el servicio de taxis, aunque es claro que las repercusiones generadas por la transformación del modo de producción capitalista afectan todo el transporte público.

También es importante detallar que este estudio dará especial énfasis en dos elementos esenciales: el capitalismo, profundizando en las formas contemporáneas de acumulación y generación de riqueza, y la intervención estatal en materia de legislación y política pública que rodea al transporte público en nuestro país.

En primer término, hay que destacar que el capitalismo ha experimentado transformaciones y periodos de crisis que han afectado severamente a la clase trabajadora, incluyendo a los trabajadores del servicio de taxi. Partiendo de esto, es necesario mencionar que

la crisis por la que atraviesa el capitalismo mundial, considerada la mayor desde la Gran depresión de los años 30, es generalizada y estructural, en tanto tiene manifestaciones en los campos económico, ambiental, alimentario, energético y de los derechos humanos, pero además corresponde a un reacomodo en los patrones de acumulación, que desde las décadas de los ochenta del siglo XX se han venido ajustando por medio de un profundo cambio en sus bases tecnológicas, primero con la llamada revolución microelectrónica y en la actualidad con los desarrollos de la ingeniería genética y la nanotecnología (Zerda, 2012, p. 68).

Es decir, esta crisis originada por el modo de producción, genera modificaciones en la organización productiva, en la organización e intervención del Estado y en la reproducción de la vida social. Asimismo, no se puede pasar por alto el hecho de que el capitalismo genera cambios en las condiciones laborales a nivel global, las cuales son cada vez más deshumanizadas y precarizadas. Particularmente en la región centroamericana, se impulsaron “nuevas estrategias de producción y acumulación que afectaron la dinámica del mercado laboral desarticulando, por medio de la nueva normativa jurídica, la relación capital-trabajo e inclinando la balanza en favor del capital, lo cual generó tres problemas: Una mayor flexibilización laboral, una mayor desregulación laboral y el debilitamiento del actor sindical” (Pineda, 2018, p. 103). Estas transformaciones ocasionaron afectaciones sustantivas que inclusive, en la actualidad, siguen repercutiendo en las condiciones de vida de la clase trabajadora, entre ellas, el sector de transporte público.

La transformación que ha tenido una mayor incidencia en la situación del transporte público modalidad taxi es la irrupción de la tecnología como elemento aliado del capitalismo,

la cual se inserta como una nueva fuerza a favor de la acumulación y la generación de riqueza para un sector. Esto es reafirmado por Camino (2012), quien resalta la preponderancia de la tecnología y destaca que la economía capitalista

va a descubrir en la tecnología una fuente de cambio constante que le ofrece un flujo permanente de nuevos productos y nuevos procesos que representan la posibilidad de mayores beneficios. Este recurso masivo a la ciencia y a la tecnología va a originar una intensa dinámica de cambio que va a transformar profundamente la economía de nuestro tiempo dando lugar a lo que llamamos la globalización de la economía (p. 102)

Tal como se observa, la tecnología tiene un gran poder transformador y ha impactado severamente la vida en su conjunto, el capitalismo lo aprovecha para crear nuevas formas de generar riqueza.

Específicamente, este sector se ve afectado por la liberalización y la entrada de economías colaborativas; asimismo, se le añaden otras problemáticas como

una aguda competencia que se origina en un mayor uso del automóvil privado y de formas artesanales de transporte público; y por último, debe habituarse a nuevas estructuras de viajes y a la cobertura de áreas urbanas más extensas, pero con menor densidad de demanda. Estas nuevas dificultades del transporte parecen inscribirse en un proceso de crisis y transformación de carácter más profundo, que resulta principalmente de la necesidad de adaptarse a las nuevas condiciones económicas y sociales nacionales y a las nuevas características del desarrollo urbano (Figuroa, 2005, p. 42).

Si bien las plataformas digitales han sido el mayor y más reciente evento que agrava la situación actual, no se puede dejar de lado que el servicio de taxis se ha enfrentado a varios acontecimientos que, directa o indirectamente, han tenido una influencia. Destaca el surgimiento de los porteadores o “piratas”. Asimismo, la crisis de hidrocarburos de esta

década tuvo un importante efecto, según la CEPAL (2009) esta crisis agravó los costos, ya que:

El alza en los precios de los hidrocarburos impacta directamente los costos del sector transporte, y se transfiere, en primer lugar, a todas las actividades productivas, como agricultura, industria, y servicios, y particularmente al comercio y, en segundo lugar, en el costo del transporte público y el transporte privado, y así afectan los ingresos y en consecuencia el consumo de la mayor parte de la población (p. 61).

Todos estos acontecimientos han acrecentado la vulnerabilidad de las personas trabajadoras de este sector, en el tanto han tenido distintas repercusiones en sus condiciones laborales, como por ejemplo, el alto endeudamiento, la extensión de jornadas laborales de 12 a 16 horas, deterioro de salud y el bajo salario que reciben, afectando su calidad de vida (Lara, 2018).

Adicionalmente, Castro (2017) menciona que “el taxista en la calle siente que le están robando el 60% de su salario, los taxistas están desanimados y son seres humanos susceptibles que no sienten que el Estado los protege” (párr. 4). La cita realizada anteriormente evidencia la forma en la que las transformaciones en el mundo del trabajo impactan las condiciones de vida de las personas trabajadoras en este servicio, generando así cambios en sus realidades, ya que repercuten en áreas como la económica, la social, familiar e individual.

Asimismo, se denotan afectaciones en lo relacionado a la jornada laboral, ya que esta ha ido en aumento. Esta situación es reflejada en muchas noticias que recopilan las experiencias de los taxistas, Lara (2018) comenta que

El trabajo en el aeropuerto es esclavizante. Más por Uber; usted tiene que pagar deudas y cuentas del taxi. Antes trabajaba el mismo taxi con otros dos choferes porque la concesión exige que el carro esté 24 horas en la terminal. Hoy ya no se

puede, ahora el turno son 12 horas. Llegó [sic] a las 2 a. m. o 3 a. m. a la casa, duermo un poco, desayuno y salgo otra vez (párr. 9).

En la misma línea, Vega (2019) director del Consejo de Transporte Público, menciona que la situación actual de los taxistas es comprometida. Asimismo, explica que algunas concesiones pertenecen a personas adultas mayores, las cuales cuentan con personas que laboran como choferes; esto mismo ocasiona que los ingresos generados se fraccionen.

Como se logró exponer, el panorama en el sector de transporte público es complejo y las afectaciones se desarrollan en muchos ámbitos. Los cambios estructurales, en términos del modo de producción capitalista, propiciaron las situaciones para que las economías colaborativas y otra serie de transformaciones en la base económica se asentaran en el país.

El Estado tiene incidencia en esta situación, ya que el servicio de taxis está regulado y respaldado por un marco legal. Sin embargo, se debe comprender que el accionar estatal en el país ha sido sobrepasado por los acontecimientos que se mencionan y el servicio de taxis es un engranaje de todo un sistema que presenta muchos retos y áreas de mejora.

Siguiendo las ideas de Sánchez (2018), algunos de los retos se expresan en la infraestructura y el diseño vial, ya que genera una acumulación de flota vehicular en la GAM del tránsito que circula de manera longitudinal o transversal por el territorio nacional. Además, la calidad en el servicio de transporte público no responde de manera eficiente a la demanda; el impacto ambiental de la flota vehicular es otro reto, ya que “los taxis tienen un promedio de antigüedad de 9 años a pesar de que el modelo tarifario para este servicio indica que se deben cambiar cada 4 años, dada la cantidad de kilómetros diarios recorridos” (p.13).

Asimismo, según el Programa Estado de la Nación (2018), al panorama del transporte público se le suman otros retos de gran peso como los siguientes:

- Aumento de los vehículos privados, lo que ocasiona que exista una desproporción entre vehículos y personas.
- Ausencia de un sistema integrado tarifario (pago electrónico) y equitativo. Actualmente, estas se calculan por línea, lo cual genera que viajes de similares características tengan diferencias de hasta un 20% que se trasladan directamente al usuario.
- Crecimiento acelerado de la cantidad de servicios de transporte público informal y parcialmente regulado, favorecidos por un aumento en la tendencia de los ciudadanos a optar por alternativas privadas no reguladas para resolver sus problemas de movilidad.
- Una descoordinación institucional entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y con el Consejo de Transporte Público (CTP) con la ARESEP, derivada de las facultades otorgadas por las leyes constitutivas a cada una de las partes y a la interpretación que cada cual establece para sus funciones ante la ausencia de una política pública que aclare y defina lo que corresponde a cada cual.
- Problemas de monitoreo y evaluación del servicio. El transporte público en el GAM, en todas sus modalidades, no tiene un monitoreo y evaluación continuos y universales en el tiempo, lo que provoca serios problemas de cumplimiento de la normativa establecida por parte de los concesionarios.

Como se observa, el accionar estatal ha sido un poco limitado en aras de modernizar y actualizar la legislación existente y de generar cambios importantes en materia de movilidad, lo cual se traduce en un sistema de transporte público deficiente y atrasado, comparado a otros sectores privados. A raíz de todo el panorama expuesto, se plantea como **problema de investigación** la siguiente tesis:

“Las transformaciones del capitalismo contemporáneo y la intervención del Estado han deteriorado las condiciones laborales de las personas trabajadoras del servicio de transporte público modalidad taxi”

Finalmente, este escenario no solo afecta a la población que labora brindando este servicio, sino que repercute en muchas personas, como familiares, que viven y dependen económicamente de este trabajo. Por lo tanto, es una problemática a nivel país y a nivel mundial que debe ser visibilizada y no naturalizada, ya que es, en sí misma, una expresión de la cuestión social, de un contexto histórico, social, económico y político, que es cada vez más paupérrimo y desigual.

Es justo ahí en donde se origina la importancia de analizar este tema para la profesión de trabajo social, debido a que permite hacer consiente a nivel social la existencia de una situación que impacta de forma negativa la vida de las personas, desde el dolor, la pérdida (de sueños, anhelos, familia, pertenencias materiales), el restringido acceso a la satisfacción de necesidades humanas básicas, el acceso a los derechos como educación, salud, entre otras.

Por lo tanto, visibilizar tal situación permite comprender en el ejercicio profesional que no se debe desdibujar la realidad de las personas, que las expresiones de la cuestión social son cada día más y diferentes (surgen en espacios inimaginables y muy superficiales), por lo que desde la academia y el ejercicio profesional se debe estar siempre en constante revisión e investigación.

Objetivos

Objetivo general

Analizar las transformaciones en las condiciones laborales de las personas trabajadoras del servicio público modalidad taxi a raíz de la configuración del capitalismo y la intervención del Estado.

Objetivos específicos

- Aprender las determinaciones contemporáneas del capitalismo y su incidencia en las transformaciones de los servicios de transporte de taxis en Costa Rica.
- Analizar la intervención del Estado en la situación actual del servicio público de taxis en Costa Rica.
- Identificar las condiciones laborales en la situación actual de los taxistas en Costa Rica.

Aproximación teórica

El siguiente apartado constituye una aproximación teórica a las principales categorías necesarias y que inciden de manera estrecha en la comprensión de las condiciones laborales de las personas trabajadoras del servicio público modalidad taxi.

Capitalismo

El capitalismo tiene un carácter global e incide en la reproducción de las relaciones sociales. Desde una postura marxista, se entiende que está basado en la explotación tanto del trabajo humano como de la naturaleza. La lógica del capitalismo privilegia a un pequeño sector que monopoliza la plusvalía a costa del trabajo ajeno

Siguiendo las ideas de Sabogal (2014), se afirma que el capitalismo va más allá de ser una forma de producción y circulación de mercancías, sino que se ha convertido en un sistema mundo en el cual el capitalismo no solo se apodera de la lógica económica, sino que también se apropia de otras aristas como lo cultural, lo político y lo social.

Asimismo, ha evidenciado múltiples contradicciones y actualmente se pueden ver los efectos del agotamiento de un modelo que se fundamenta en el crecimiento de la cuota de plusvalía y

este crecimiento solo puede tener lugar con una mayor explotación de la clase obrera, a la vez que aumenta la producción. El crecimiento de la producción ad

infinitem, simultáneamente con el consumo de materias primas, entra en pugna con la finitud del planeta; pugna que se agudiza en los momentos de crisis (Sabogal, 2014, p. 77).

Se observa que son palpables los efectos de esta crisis como, por ejemplo, la exacerbada desigualdad económica y social. Al respecto, Marx (1976) alude que:

en la producción social de su existencia, los hombres entran en relaciones determinadas, necesarias, independientes de su voluntad; estas relaciones de producción corresponden a un grado determinado de desarrollo de sus fuerzas productivas materiales. El conjunto de estas relaciones de producción constituye la estructura económica de la sociedad, la base real, sobre la cual se eleva su superestructura jurídica y política y a la que corresponden formas sociales determinadas de conciencia. El modo de producción de la vida material condiciona el proceso de vida social, política e intelectual en general. No es la conciencia de los hombres la que determina la realidad; por el contrario, la realidad social es la que determina su conciencia (p. 37).

La cita mencionada anteriormente refiere a un conjunto de relaciones de producción basadas en el vínculo que existe entre el ser humano y las fuerzas productivas, quienes generan acumulación de las riquezas.

Hobsbawm (1999) señala que la génesis del capitalismo se encuentra entre los años 1789 a 1848, ya que durante este periodo

estuvieron dominados por una doble revolución: la transformación industrial iniciada en Gran Bretaña y muy restringida a esta nación, y la transformación política asociada y muy limitada a Francia. Ambas transformaciones implicaban el triunfo de una nueva sociedad, pero por lo visto sus contemporáneos tuvieron más dudas aún que nosotros respecto a si iba a ser la sociedad del capitalismo liberal la triunfante, o lo que un historiador francés ha denominado «la burguesía conquistadora». (...)

Con la revolución de 1848, que es el punto de partida de este volumen, se quiebra la anterior simetría y cambia la forma. Retrocede la revolución política y avanza la revolución industrial. (...) La expansión repentina, vasta y aparentemente ilimitada de la economía capitalista mundial proporcionó ciertas alternativas políticas en los países «avanzados». La revolución industrial (británica) se había tragado a la revolución política (francesa). La historia de nuestro período es pues, desproporcionada. Se compone primariamente del masivo avance de la economía mundial del capitalismo industrial, del orden social que representó, de las ideas y creencias que parecían legitimarla y ratificarla: en el razonamiento, la ciencia, el progreso y el liberalismo (Hobsbawm, 2010, p. 14).

Lo expuesto anteriormente señala la revolución industrial como el momento en el cual el capitalismo comenzó a sentar sus bases. Se considera que

la razón principal radica en la extraordinaria transformación y expansión económica de los años comprendidos entre 1848 y principios de la década de 1870. Este fue el periodo en el que el mundo se hizo capitalista y una significativa minoría de países «desarrollados» se convirtieron en economías industriales (Hobsbawm, 2010, p. 41).

Asimismo, otro de los estudiosos del capitalismo, como Mandel (1969), alude que en el siglo XIX, con la segunda revolución industrial, se marca un hito en la transformación y aceleración de la lógica capitalista, pues representa una modificación en la fuente de energía para la producción y el transporte de mercancías. Dicha revolución industrial también significó un cambio en las ramas industriales de la economía mundial, la industria del algodón y el carbón se ven desplazados por el acero, la construcción mecánica y la producción de automóviles.

Este mismo autor también da cuenta de un tercer momento denominado capitalismo de los monopolios. Este periodo también es abordado por Lenin (1916), el cual menciona

que se puede establecer a finales del siglo XIX y principios del siglo XX como su arranque y consolidación. Según este autor,

el verdadero inicio del monopolio moderno lo hallamos, como muy pronto, en la década de 1860. El primer gran período de desarrollo de los monopolios arranca con la depresión internacional de la industria en la década de los 70 y se prolonga hasta principios de la última década del siglo (Lenin, 1916, p.13).

Lo que caracteriza esta fase son los acuerdos entre capitalistas. Mediante ellos, se establece el compromiso de renunciar a la competencia por la baja de precios. Asimismo, durante este período emergen distintos métodos de acumulación de capital como, por ejemplo, los trust, la fusión de empresas y el holding (Mandel, 1969).

Un aspecto que merece destacarse dentro de este sistema es la división social del trabajo. Al respecto, Marx (1976, p. 52) explica lo siguiente:

A través del cúmulo de los diversos valores de uso o cuerpos de las mercancías se pone de manifiesto un conjunto de trabajos útiles igualmente disímiles, diferenciados por su tipo, género, familia, especie, variedad: una división social del trabajo. Ésta constituye una condición para la existencia misma de la producción de mercancías (p. 52).

Tal como se menciona en la cita anterior, el capitalismo se reproduce y depende de la división social del trabajo, ya que implica una especialización de las labores que ocasionará que cada trabajador se enfoque en un trabajo muy específico y venda su fuerza laboral a otros que lo necesiten. Esta lógica da pie a que las personas se vean obligadas a vender y comprar mercancías para satisfacer distintas necesidades.

De igual manera, el capitalismo ha experimentado momentos de recesión y otros momentos de expansión; sin embargo, la afectación es distinta según los niveles de desarrollo alcanzados por las regiones del mundo. En los años 70 y 80 se puede destacar un período de crisis para regiones como África, Asia occidental y América Latina. Siguiendo

las ideas de Hobsbawn (1999), se menciona que a finales del siglo XX los países del mundo capitalista desarrollado eran más ricos y productivos y existía una economía más dinámica. Sin embargo, en las regiones anteriormente citadas, el crecimiento del PIB se estancó, la mayor parte de la población perdió poder adquisitivo y la producción cayó. Inclusive, en ciertos países de Europa como Rusia, Polonia, Checoslovaquia y Rumania se experimentaron caídas de hasta el 30% del PIB (Hobsbawn, 1999).

Evidentemente, este período de crisis estuvo acompañado de desempleo, pobreza y desigualdad. Asimismo, los estados nacionales perdieron control de la economía, por lo que se da un debilitamiento de los patrones de producción y un desgaste ideológico.

Con este panorama, las ideas neoliberales abren su camino y comienzan a erigirse como la solución ante la crisis. El neoliberalismo como doctrina ideológica defiende y promueve el libre mercado, la propiedad privada y estados que protejan los derechos de los inversionistas. La prioridad es la movilidad del capital y muchas áreas que anteriormente el Estado atendía se ven desprovistas de una atención adecuada.

Harvey (2007) define el neoliberalismo como una teoría de prácticas político-económicas que afirma que la mejor manera de promover el bienestar del ser humano consiste en no restringir el libre desarrollo de las capacidades y de las libertades empresariales del individuo dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de propiedad privada fuertes, mercados libres y libertad de comercio (p. 6).

Asimismo, destaca que el Estado debe encargarse de crear y preservar el marco institucional apropiado para el desarrollo del neoliberalismo; por ejemplo, tiene que garantizar la calidad del dinero, así como disponer de un marco legal que permita asegurar los derechos de la propiedad privada y garantizar el correcto funcionamiento de los mercados.

Siguiendo las ideas de Robinson (2013), se puede catalogar el capitalismo contemporáneo como una nueva etapa en el movimiento del sistema económico capitalista mundial, se visualiza como el punto más cercano a la culminación del proceso expansivo del capital, gestando nuevas formas de conexión entre los seres humanos.

Es imprescindible entender que esta década representa la inserción y consolidación de acelerados avances tecnológicos, automatización, robótica, inteligencia artificial, también llamada cuarta revolución industrial. Estos cambios invaden y configuran el mundo de la producción de mercancías y las formas de trabajo en los diferentes sectores productivos. Tal como lo afirma Antunes (1995) “la década del 80 presenció en los países del capitalismo avanzado, profundas transformaciones en el mundo del trabajo, en sus formas de inserción en la estructura productiva y en las formas de representación sindical y política” (p. 25). Las implicaciones de estos fenómenos deben analizarse a la luz del desarrollo de los distintos países pues, si bien es cierto el capital tiene un carácter mundial y globalizado, este proceso se gesta paulatina y diferencialmente en los países de economía central y en los periféricos.

Trabajo

Una categoría fundamental que se encuentra implícita, tanto en el objeto como el problema de investigación, y que se toma como punto de partida para sustentar el entendimiento de la totalidad de ambos apartados, fue el trabajo. Este se constituye como una categoría elemental del ser social y, por ello, permite vislumbrar la acción transformadora del ser humano en la naturaleza. Marx (1975) señala que el trabajo es un acto desarrollado entre el hombre y la naturaleza, mediante el cual se pone en movimiento toda la fuerza con el fin de asimilar las materias y después generar un producto útil.

Marx desarrolla sus ideas relacionadas a la ontología del ser social, con el argumento de que es a través del trabajo y el ejercicio de la consciencia que el ser humano

se distingue de otros seres o, en palabras de Lukács (2003), animal vuelto ser humano a través del trabajo. En la comprensión de Marx, hay que darle un lugar central a dicho estamento, el cual se realiza como un acto teleológico para satisfacer una necesidad.

El trabajo, desde esta óptica, es un proceso recíproco entre el ser humano y la naturaleza; los seres humanos modifican la naturaleza a través de instrumentos de trabajo para así obtener un producto que permita satisfacer alguna necesidad. Este producto, conocido como mercancía

es, en primer lugar, un objeto exterior, una cosa que merced a sus propiedades satisface necesidades humanas del tipo que fueran. La naturaleza de esas necesidades, el que se originen, por ejemplo, en el estómago o en la fantasía, en nada modifica el problema (Marx, 1975, p. 43).

Esta mercancía que se produce a partir del trabajo tiene un valor de uso y un valor de cambio. Este valor de uso se podría definir como la funcionalidad o el propósito con el que es creada la mercancía, al respecto Marx (1975) alude que “el valor de uso se efectiviza únicamente en el uso o en el consumo. Los valores de uso constituyen el contenido material de la riqueza, sea cualquier forma social de ésta” (p. 44).

Por otra parte, el valor de cambio se presenta como la relación cuantitativa, proporción en que se intercambian valores de uso de una clase por valores de uso de otra clase, una relación que se modifica constantemente según el tiempo y el lugar. El valor de cambio, pues, parece ser algo contingente y puramente relativo, y un valor de cambio inmanente, intrínseco a la mercancía (Marx, 1975, p.45).

Para producir estas mercancías, la clase obrera dispone de una jornada laboral; esta hace alusión a ese tiempo en el que el obrero está trabajando para el capitalista, debido a que vende su fuerza de trabajo a cambio de un salario, se compone del tiempo utilizado

para trabajo socialmente necesario sumando con el del trabajo excedente; es decir, está formado por el plus trabajo y el trabajo socialmente necesario (Marx, 1967).

Por otra parte, en la jornada laboral las personas que trabajan son la clase obrera, esta vende su fuerza de trabajo, que consiste en el uso que tienen las personas de su potencial físico y mental, la cual se compra y se vende por un valor determinado y, por lo general, no es comparable con las horas de trabajo que se laboran (Marx, 1967).

Tomando este referente, se puede apreciar que el trabajo ha sido un elemento medular para comprender la historia de la humanidad y las relaciones sociales; a través del trabajo, los seres humanos transforman de manera consciente y activa su mundo circundante para la satisfacción de necesidades, con lo cual se dilucida otro elemento nodal, ya que según la teoría marxista, el trabajo debe ser un acto teleológico, es decir, tiene que perseguir un propósito determinado, tener una finalidad. Desde la teoría marxista, el trabajo tiene un carácter emancipatorio, ya que busca la autorrealización del ser humano y no el lucro.

Dada la organización y la lógica del capitalismo, el trabajo pierde su carácter emancipatorio y se configura como una actividad para generar plusvalía. La burguesía, al controlar los medios de producción, dispone de la fuerza de trabajo de los obreros para ejecutar las labores y generar plusvalía. Es un trabajo que se desvirtúa de la autorrealización, la creatividad y la satisfacción de necesidades y pasa a ser un trabajo alienado.

Marx (1974) apunta a que el trabajo alineado origina que el obrero pierda la relación directa con lo que produce, por lo tanto, no se siente partícipe del proceso creativo, pues está vendiendo su fuerza de trabajo para producir y generar ganancias para otra persona. Se presenta una contradicción, en el tanto el trabajo produce riqueza para el burgués, pero trae miseria y penuria para el obrero.

Otro de los aspectos relacionados a la enajenación es que el obrero, en el capitalismo, hace trabajo forzado; se trata de un medio para satisfacer necesidades extrañas a él. De esta forma, “el obrero no se afirma, sino que se niega en su trabajo, no se siente bien, sino a disgusto, no desarrolla sus libres energías físicas y espirituales, sino que mortifica su cuerpo y arruina su espíritu” (Marx, 1974 p. 65). Estas reflexiones hechas por Marx son completamente atinadas, ya que explican la forma en que el capitalismo absorbe las capacidades humanas mediante el trabajo forzado, ese trabajo que se realiza a cambio de un salario que es una parte mínima de todas las ganancias que acumula la burguesía.

Dicho esto, conviene analizar las condiciones laborales de las personas trabajadoras del servicio público modalidad taxi a la luz de estas reflexiones, pues en el escenario de metamorfosis del trabajo es posible que el trabajo cumpla todas las características de un trabajo alienado lo cual tiene repercusiones en la calidad de vida.

Condiciones laborales

Anteriormente, se expuso acerca del capitalismo y sus transformaciones. Un aspecto que se ve directamente afectado por este son las condiciones laborales, mismas que son definidas por Sandoval, Baiocco, Damsky, Ortega y Machado (2006) como

(...) las condiciones de trabajo, no son sólo el conjunto de elementos que caracterizan a la situación de trabajo que influyen sobre su realización – afectando la salud física, mental y social de los trabajadores- sino, que va más allá del trabajo en sí mismo, abarcando cuestiones relacionadas con las condiciones materiales de existencia de los trabajadores. Esto es, la salud, la capacitación, el salario, la exigencia en los ritmos de trabajo, la seguridad, la recreación, la calidad del medioambiente, las relaciones familiares, los espacios de encuentro de los trabajadores, la participación política-gremial y el derecho a la representación. De este modo, las condiciones de trabajo se constituyen en un derecho irrenunciable,

ya que encierran aspectos relacionados con las condiciones de vida que hacen a la integridad de las personas (pp. 5-6).

En la cita anterior se evidencian las formas en las que se expresa el capitalismo en las condiciones laborales de las personas, afectando así la calidad de vida de quienes laboran. Por tal razón, se puede comprender que las condiciones laborales están vinculadas con la tercerización laboral, las jornadas laborales extensas, el no aseguramiento de las personas, la explotación laboral y otros aspectos, las cuales afectan la salud emocional y personal de cada individuo.

A su vez, la flexibilización se observa como la constante en el escenario laboral, esto producto del neoliberalismo y por la reestructuración productiva de amplitud mundial del capitalismo. Dicho esto, el trabajo ha perdido la estabilidad, la seguridad y las garantías. Al respecto, Antunes y Pochmann (2008) afirman que esta condición se expresa de distintas formas como la salarial, de horario, la funcional u organizativa. Asimismo, estos autores mencionan que:

Flexibilización puede entenderse como “libertad de la empresa”: para despedir trabajadores sin penalidad alguna cuando la producción y las ventas disminuyen; para reducir el horario de trabajo o para recurrir a más horas de trabajo; para tener la posibilidad de pagar salarios reales más bajos de lo que la paridad de trabajo exige; para poder subdividir la jornada de trabajo en días o semanas, según la conveniencia de las empresas, cambiando los horarios y las características del trabajo (por turno, por escala, en tiempo parcial, horario flexible, etc.); entre tantas otras formas de precarización de la fuerza de trabajo (Antunes y Pochmann, 2008, p.198).

De la misma forma, se evidencia una precarización en el mundo del trabajo, plasmada en fenómenos como la terciarización de los servicios, la contratación por servicios profesionales, heterogenización de los servicios, entre muchos otros métodos que operan

en el mundo del trabajo y que indudablemente están relacionados con las transformaciones en las situaciones de vida de las personas empleadas en el marco de servicios de transporte público.

Estado y política social

Para la comprensión de esta categoría, es preciso acotar que existen diversas posturas en torno a la definición y las funciones que el Estado históricamente ha asumido. Siguiendo las ideas de Míguez (2009), se ha demostrado que el Estado asume características estructurales de las relaciones sociales en el capitalismo (Míguez, 2009). Por lo tanto, desde esta investigación se parte de que el Estado se encuentra intrínsecamente vinculado con el capitalismo.

Es imprescindible destacar que el rasgo distintivo es asignarle una naturaleza de clase al Estado. Desde esta teoría, se entiende que el Estado surge en el seno de las contradicciones inherentes del capitalismo y el Estado es una expresión de la lucha de clases. Dicho esto, el Estado surge como un ente encargado de apaciguar o refrenar los conflictos de clase, favoreciendo a la clase económica dominante. En palabras de Engels (2017),

el Estado no es de ningún modo un poder impuesto desde fuera de la sociedad; tampoco es «la realidad de la idea moral», «ni la imagen y la realidad de la razón», como afirma Hegel [82]. Es más bien un producto de la sociedad cuando llega a un grado de desarrollo determinado; es la confesión de que esa sociedad se ha enredado en una irremediable contradicción consigo misma y está dividida por antagonismos irreconciliables, que es impotente para conjurar. Pero a fin de que estos antagonismos, estas clases con intereses económicos en pugna no se devoren a sí mismas y no consuman a la sociedad en una lucha estéril, se hace necesario un poder situado aparentemente por encima de la sociedad y llamado a

amortiguar el choque, a mantenerlo en los límites del «orden». Y ese poder, nacido de la sociedad, pero que se pone por encima de ella y se divorcia de ella más y más, es el Estado (p. 93).

Como bien se observa de la cita anterior, la clase burguesa domina económicamente y requiere de un poder que le permita asegurar condiciones para la reproducción del capital y ese poder lo encuentra en el Estado. De esta forma, la clase burguesa adquiere poder político y legitima la forma en que se organiza la sociedad y el consumo, poniendo a su disposición el Estado como un mecanismo de coacción para imponer su visión del mundo y sus intereses.

Sin embargo, es imprescindible concebir el Estado como un escenario de disputa en el cual, si bien es cierto está permeado por los intereses de la clase dominante, también es presionado por la clase trabajadora. Por lo tanto, la clase que ejerce el poder no lo hace a su antojo, sino que se enfrenta a demandas y exigencias de la clase trabajadora por mejorar sus condiciones y que no se transgredan sus derechos. Este escenario donde el Estado es territorio de disputa conlleva a entenderlo “como una correlación política de fuerzas entre bloques y clases sociales con capacidad de influir, en mayor o menor medida, en la implementación de decisiones gubernamentales” (García et al., 2010, p. 8).

Descrita esta compleja relación entre Estado y capitalismo, se desprende otra idea esencial: el Estado se modifica a medida que los patrones de acumulación del capitalismo van cambiando. Durante el capitalismo de los monopolios, el Estado se caracterizó por

su inserción como empresario en los sectores básicos no rentables (especialmente aquellos que proveen a los monopolios, a bajos costos, energía y materias-primas fundamentales), la asunción del control de empresas capitalistas en dificultades (se trata aquí de la socialización de las pérdidas, la que frecuentemente se sigue, cuando superadas las dificultades, de la reprivatización), la entrega a los monopolios de complejos constituidos con fondos públicos (Netto, 1992, p. 11).

Por lo tanto, se establece que el Estado modifica su intervención a medida de los intereses que el capitalismo requiere para su reproducción.

En el caso particular de Costa Rica, hay dos configuraciones en el marco de la intervención estatal que es necesario considerar, pues tienen relación con el servicio público modalidad taxi. El primer escenario es el periodo del Estado benefactor, en el cual se crean diferentes políticas sociales que promovieron y garantizaron los derechos de las personas a nivel laboral, social, económico, educativo y de salud. Por tal razón, surgen leyes o normativas e instituciones que daban respaldo a dichas políticas, tales como la creación de la Caja Costarricense del Seguro Social y la creación de la Universidad de Costa Rica, esta última dirigida a fomentar la educación superior y universal; la creación de dichas instituciones, además de normativas como el Código de Trabajo, fue producto de la intervención del Estado así como del papel protagónico que mantuvieron la clase trabajadora por medio de manifestaciones y luchas sociales, por lo que son consideradas como conquistas de los sectores más vulnerabilizados de esa época (Aguilar, 2009).

Sin embargo, este periodo comenzó a cambiar en los años ochenta, aproximadamente, dando apertura al Estado moderno o neoliberal. Según Tobón (2014) “como parte sustancial de las políticas neoliberales, se ha multiplicado el desempleo y la exclusión social, y la respuesta del Estado ha sido la criminalización de la protesta social y el desconocimiento real de los Derechos Humanos” (p. 13).

Lo descrito anteriormente muestra, de manera aparente, un Estado completamente distinto al modelo anterior, en donde la prioridad no es la población vulnerabilizada, sino que es la acumulación de la riqueza y el ejercicio de poder de las clases altas y, por ende, la reproducción del capitalismo.

Dentro de este modelo, se obtiene como resultado un Estado que “no presta ya servicios sociales, la política pública toma la dirección de un asistencialismo puntual y dirigido a fomentar el clientelismo político, que permite mantener cautiva una cauda

electoral que permite reproducir el sistema electoral de la precaria democracia representativa” (Tobón, 2014, p. 20).

Tomando en consideración lo expuesto, las personas investigadoras coinciden con la idea de que la asistencia social se ha visto mermada a raíz de la focalización, con lo cual se pierde el carácter universal y, de esta forma, muchos sectores vulnerables quedan desprovistos y sin una atención de sus derechos.

A raíz de lo anterior, se entiende que estas soluciones paliativas que el Estado propone ante diferentes situaciones históricas son conocidas como políticas sociales. Esta sería la manera en que la clase dominante asegura las condiciones materiales de la reproducción y la existencia del capitalismo.

La **política social** tiene una estrecha relación con el surgimiento del Estado capitalista. Aparece como una respuesta estatal para preservar los intereses y garantizar las relaciones de dominación y desigualdad existentes en la sociedad. Es un mecanismo para atenuar los irreconciliables intereses de clase y la inherente desigualdad que subyace en el capitalismo.

En esta investigación, se parte de que las políticas sociales son una expresión concreta del desarrollo capitalista y sus contradicciones, en el tanto surge un escenario conflictivo, pues el Estado reviste un interés de clase y la clase trabajadora se ve forzada a luchar para exigir mejoras en sus condiciones de vida. Por esta razón, el Estado incorpora decisiones en materia de política social.

Asimismo, otra arista importante es considerar el vínculo con la política económica, ya que las políticas sociales buscan no solo apaciguar el conflicto social, sino que también ayudan en la “disminución de los costos de manutención y reproducción de la fuerza de trabajo, socializando lo que antes era una carga exclusiva para el empleador” (Pastorini, 2000, p. 7). Se observa así que la política social tiene una connotación contradictoria en el tanto puede ser visualizada como una dádiva y de carácter redistributivo, al atender las

manifestaciones de la cuestión social, pero también encubre una reproducción de los intereses de la clase dominante.

Estrategia metodológica

En el siguiente apartado se explica la estrategia metodológica empleada para abordar los objetivos planteados y dar respuesta a la tesis formulada. La estrategia metodológica es de gran relevancia ya que permite pautar el camino a través de un método, delimitación del alcance de la investigación y la selección de las técnicas adecuadas para recolectar y analizar la información.

Primeramente, el método es un elemento medular en el proceso investigativo, ya que permite dilucidar la manera en que se entrelazan la teoría social y el objeto de estudio, implica una perspectiva para las personas investigadoras en su relación con el objeto de estudio para así extraer de él sus múltiples determinaciones. Es decir, el método permitió acercarse al objeto de estudio, conocerlo y comprender el lugar que ocupa dentro de la sociedad.

Para esta pesquisa se empleó el método dialéctico, pues se considera que es el único que permite aprehender de manera fiel las repercusiones de las transformaciones del modo de producción capitalista en las condiciones laborales de las personas trabajadoras del servicio de transporte público. Como lo menciona Lessa (2020), el método dialéctico postula que los objetos de estudio se encuentran inmersos e interactúan en una realidad compleja, contradictoria y cambiante.

Para esto, es importante aludir que la sociedad será comprendida como una totalidad; desde lo concreto, es compleja y dinámica. Esto debido a que la dialéctica “tiende a abarcar la totalidad a la cual pertenece un problema estudiado” (Markovic, 1981, p. 83). Para el método dialéctico, el objeto de investigación no se puede comprender eximiendo de la sociedad, debido a que responde a un contexto, un tiempo y un momento histórico, que le dan su origen. La captura de la realidad que hacen las mediaciones permite, a través de aproximaciones progresivas, ir negando la inmediatez o la apariencia y develar los procesos

que determinan la génesis, el funcionamiento y la esencia de los fenómenos que existen en una determinada sociedad. Al respecto Pontes refiere que:

en la esfera de la universalidad se encuentran las grandes determinaciones y leyes de las tendencias de un complejo social dado. Leyes y determinaciones que en la esfera de la singularidad quedan ocultas por la dinámica de los hechos (inmediatismo/ factualidad). En la esfera de la singularidad, cada hecho parece explicarse a sí mismo, obedeciendo a una causalidad caótica.

Las mediaciones, dentro del método dialéctico, son de suma importancia, debido a que permitieron un mayor acercamiento al objeto de estudio. Dentro de esta investigación, las mediaciones fueron de utilidad para trascender la apariencia del objeto y permitieron un análisis que profundizó la situación de las personas que trabajan como taxistas, superando así la singularidad, que en este estudio hace referencia a las situaciones individuales, familiares y gremiales que afectan a las personas trabajadoras de este servicio. Superar estas singularidades permitirá acercarse a los aspectos de la universalidad (relaciones sociales de producción, relación capital trabajo; relación Estado-sociedad) que inciden en la comprensión del objeto de estudio de esta investigación.

Delimitación temporal

Se considera pertinente analizar las repercusiones de las transformaciones del modo de producción capitalista e intervención del Estado en las condiciones laborales de las personas trabajadoras del servicio de transporte público de taxis, tomando como punto de inflexión la entrada en vigencia de la ley 7969, titulada Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, publicada el 28 de enero del 2000. Es oportuno tomar como punto de partida este acontecimiento debido a que con esta ley el Estado asume una responsabilidad con la regulación de este servicio y se compromete a fiscalizar y garantizar las condiciones

adecuadas, entendiendo que más allá de la prestación del servicio de taxi, están en juego las condiciones materiales de un sector de la población. Asimismo, esta ley también estandariza la prestación del servicio, define un régimen de concesiones y establece un control tarifario en aras de que la población pueda acceder a un servicio de calidad y a precios mínimos.

Dada la coyuntura en la cual se encuentra este gremio, resulta sumamente necesario analizar la acción o inacción que han tenido las instituciones competentes, pues un factor recurrente es que las críticas recaigan en los trabajadores que brindan el servicio y se deja de lado que existen una institucionalidad y un marco legal circunscrito al servicio de público de taxis.

Población participante

La población participante de la investigación es denominada como “informantes clave”. Al respecto, Mendieta (2015) alude que los y las informantes clave son las personas que “hablan del fenómeno en relación a todo, que tiene amplio conocimiento en relación a todo” (p. 1148). Es decir, son las personas que poseen conocimientos teóricos o vivenciales acerca de la situación o tema que se desea investigar.

La expertiz de las personas que se entrevistaron permitió definir y profundizar en diferentes áreas de la investigación. Por tal razón, las personas informantes clave debieron cumplir con los siguientes requerimientos:

- Personas que se encuentren laborando en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), el Consejo Nacional de Transporte Público; estas deben poseer más de dos años de trabajo para esta organización. A su vez, deben tener acceso a conocimiento de política regulatoria del servicio de transporte público modalidad de taxis. En esta categoría las personas que se

entrevistaron y que estuvieron de acuerdo en participar de la investigación son las siguientes se resumen en la Tabla 1.

Tabla N°1

Informantes clave de la institucionalidad pública entrevistados en el proceso de investigación

Nombre	Institución	Cargo
Aura Álvarez Orozco	Consejo de Transporte Público	Directora Técnica
Edward Araya Rodríguez	Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos	Intendente de Transporte
Daniel Fernández Sánchez	Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos	Director General del Centro Desarrollo de la Regulación
Robert Tomas Harvey	Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos	Asesor Jurídico de la Junta Directiva de la ARESEP
Carol Solano Durán	Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos	Asesoría Jurídica y Regulatoria

Nota. Fuente: elaboración propia (2021).

- Personas vinculadas con dirigentes o sindicatos del servicio de transporte público modalidad taxi; estas deben poseer más de tres años brindando el servicio como taxistas y, como mínimo, cinco años siendo parte de un sindicato del servicio de transporte público de taxis. La Tabla 2 detalla las personas entrevistadas.

Tabla N°2

Líderes gremiales entrevistados en el proceso de investigación

Nombre	Cargo o puesto
Rubén Vargas	Secretario General
Carlos Luis Pérez	Líder gremial
Randall Jiménez Leitón	Líder gremial

Nota. Fuente: elaboración propia (2021)

Técnicas de recolección

Revisión bibliográfica

Esta técnica se considera de suma importancia en los procesos de investigación; debe garantizar obtener la información más relevante relacionada con el tema de (Gómez et al., 2014). Por lo tanto, se seleccionó debido a que aporta fuentes para un análisis profundo de los múltiples elementos que giran alrededor del estudio, tales como condiciones laborales, transporte público, capitalismo, estado.

Cabe destacar que la información y los documentos de los cuales se realizó una revisión bibliográfica fueron únicamente los que se vinculen con el tema, el objeto y la población sujeta de estudio pertinentes de esta investigación.

Entrevista semiestructurada

La entrevista es una técnica de gran utilidad que permite la recolección de datos. Según Vargas (2012) la entrevista es la “recopilación de información detallada en vista de que la persona que informa comparte oralmente con el investigador aquello concerniente a un tema específico o evento acaecido en su vida” (p. 123).

En esta investigación se empleó la entrevista semiestructurada, como se mencionó en apartados anteriores, según Díaz, Torruco, Martínez y Varela (2013) estas presentan un grado mayor de flexibilidad que las estructuradas, debido a que parten de preguntas planeadas, que pueden ajustarse a los entrevistados. Su ventaja es la posibilidad de adaptarse a los sujetos con enormes posibilidades para motivar al interlocutor, aclarar términos, identificar ambigüedades y reducir formalismos (p. 163).

La escogencia de esta técnica se debe a su naturaleza, ya permite llevar una guía de preguntas que deben de ser contestadas por la población participante; sin embargo, si durante la realización de esta técnica surgen otros temas que pueden nutrir al tema de investigación, se plantean nuevas preguntas.

Esta técnica fue permitió contraponer la información previamente recabada en la revisión documental, lo cual generó nuevas reflexiones y análisis sobre el accionar del Estado y la situación del transporte público modalidad taxi. Se abordaron temas como: el rol y el accionar del Estado, así como de las instituciones que este mismo ha creado para regular el servicio de transporte público modalidad taxi.

Por último, el instrumento de las entrevistas permite profundizar en la situación actual del servicio de taxis, las transformaciones de este servicio en aras de las condiciones laborales, entre otros.

Técnicas de análisis

Análisis documental

Vélez (2007) comprende el análisis documental como un proceso que permite el “acercamiento metodológico al aprendizaje organizacional y el proceso de toma de decisiones” (p. 35). Por otra parte, Dulzaides y Molina (2004) aluden que

El análisis documental es una forma de investigación técnica, un conjunto de operaciones intelectuales, que buscan describir y representar los documentos de forma unificada sistemática para facilitar su recuperación. Comprende el procesamiento analítico- sintético que, a su vez, incluye la descripción bibliográfica y general de la fuente, la clasificación, indización, anotación, extracción, traducción y la confección de reseñas (p. 2).

Según lo expuesto por los autores citados, este proceso permite la recuperación de los documentos de manera precisa. Por otra parte, incluye un análisis de las diferentes fuentes bibliográficas que se encontraron durante la investigación.

Este análisis documental fue utilizado porque favoreció la comprensión de la realidad a través de los textos que conceptualizan y recuperan la historia del objeto que se planteó dentro de la investigación.

Análisis hemerográfico

Según lo planteado por Gamboa (2015), el análisis hemerográfico consiste en el estudio, descripción y análisis total de los medios impresos, es decir de los periódicos o de las noticias que estos contienen. El análisis de estas noticias estará direccionado por la investigadora y el investigador en distintos aspectos, como tendencias u orientación ideológica y política, la realidad que describen y cómo esta se relaciona con la población sujeta de estudio.

Las unidades de estudio que serán analizadas en este apartado son los siguientes periódicos: La Nación, La República, Crhoy, Semanario Universidad, El país. El rango de años de publicación de las noticias fue del 2004 a la actualidad; esto debido a que en las búsquedas realizadas se registra que, durante este periodo, hay noticias que señalan inconformidad de parte de los taxistas sobre su situación laboral.

El uso de este análisis estuvo orientado a obtener información primordialmente sobre lo siguiente:

- Las acciones que ha tomado el Estado ante la situación de los taxistas.
- La forma en la que se ha transformado el empleo para las personas que trabajan en el servicio de transporte público.
- Los cambios en las condiciones laborales de los taxistas.
- Factores que inciden en las transformaciones de las condiciones laborales de las personas taxistas.
- El acceso que poseen las personas trabajadoras en el servicio de taxis a las necesidades básicas.
- Las consecuencias de los cambios laborales en las relaciones sociales de las personas que brindan el servicio de taxis.

Una vez recopilada la información a partir de las técnicas planteadas anteriormente, es necesario un cuerpo instrumental para darle estructura y un sentido lógico a todos los datos obtenidos. Las personas investigadoras consideran que el análisis es un proceso transversal que se debe realizar durante todos los momentos de la investigación.

Análisis de la información

Una vez realizadas las entrevistas semiestructuradas a la población sujeta de estudio, se transcribió cada una de ellas, para dar inicio al análisis de la información recolectada. Para esto, se codificó la información, agrupándola en categorías para, así, unificarlas con el análisis obtenido de las fuentes bibliográficas y en los datos provenientes del análisis hemerográfico.

A modo de cierre de este capítulo, se puede destacar su relevancia en el tanto constituyó un acercamiento a las distintas facetas del tema en estudio y también permitió establecer con claridad las líneas de investigación que rodean el transporte público, esto en miras de posicionar la importancia del presente trabajo.

Asimismo, mediante las categorías teóricas se detalló el posicionamiento de las personas investigadoras de concebir el trabajo como un derecho y reconocer la incidencia que el capitalismo ejerce en las condiciones laborales a nivel global.

Por otra parte, es fundamental comprender que este capítulo representó el camino a seguir para las personas investigadoras, ya que a partir de lo analizado se logró desarrollar los otros capítulos que se exponen a continuación.

Capítulo II. Capitalismo contemporáneo y su vinculación con el servicio de Transporte Público modalidad taxi en Costa Rica

El capítulo tiene como principal propósito dilucidar la relación que existe entre las transformaciones del capitalismo y el servicio de transporte público modalidad taxi en Costa Rica. En ocasiones, se suele visualizar el capitalismo únicamente como una estructura económica que maneja las relaciones de producción e intercambio de mercancías, sin comprender que también se tejen relaciones sociales en las cuales los seres humanos interactúan y asumen determinadas posiciones. La naturaleza expansiva del capitalismo provoca que se busquen todas las formas posibles para generar ganancias que beneficien a los grupos de poder y actualmente se observa la forma en que el capitalismo ha trastocado áreas sensibles como el transporte (Alegría, 2016).

De la mano de la tecnología y de las economías colaborativas, el capitalismo ha encontrado nuevas formas de lucrar a través de la prestación de un servicio que anteriormente era ofrecido únicamente por el Estado por medio de los distintos modelos de transporte público, ya sean buses, trenes o taxis. Esta situación ha generado conflictos de peso, pues desde un sector se legitima la “libre competencia”, alegando mayor competitividad y opciones para el usuario; sin embargo, el asunto central es que dicha competencia no posee las mismas condiciones para la prestación del servicio, lo cual poco a poco ha llevado a las personas trabajadoras del servicio de taxis hacia una situación desfavorable. Esto mismo se puede visualizar en lo expresado por Rojas (2021) “la aplicación será una oportunidad para que los taxistas formales se introduzcan en el nuevo mundo tecnológico y puedan recuperar el mercado laboral que cedieron ante la irrupción de las compañías extranjeras de movilidad” (párr.5). Se aprecia que las economías colaborativas se insertan en el país de forma abrupta, generando así que exista poco margen de respuesta para el servicio de transporte público modalidad taxi y a los entes

reguladores de tal servicio. De esta forma, se tiene una reacción estatal que ha sido poco clara, ya que desde la llegada de las economías colaborativas se ha intentado regular estas empresas, sin embargo, lo cierto es que el Estado no tiene mecanismos ni un marco legal para hacerlo.

En ese sentido, las economías colaborativas se presentan como una opción que viene a solventar el tema del desempleo, ofreciendo más libertad, pues no hay un patrono; apelan a una supuesta colaboración entre las personas y se vende la idea de generar ingresos de forma más rápida; sin embargo, finalmente lo que buscan es camuflar la contradicción capital-trabajo que mueve al capitalismo. Esto es reafirmado por Aguilar (2021) cuando afirma que a pesar de tener un nombre que apela a la colaboración

no debemos olvidar que brindan el mayor de los beneficios sólo a las empresas propietarias. Y, desde luego, lo hacen pisoteando toda la superestructura jurídica que protege a los trabajadores en un régimen asalariado, bajo el disfraz de la supuesta innovación empresarial que busca, por supuesto, reducir costos al máximo (p. 3).

Por lo tanto, detrás de la dinámica de este fenómeno existen personas que disponen de su vehículo y de su fuerza de trabajo para generar ganancias a una empresa, y las personas trabajadoras reciben una pequeña parte de eso (Arias y Vásquez, 2017). Si se observa, esta dinámica presentada en las economías colaborativas reviste la misma esencia del capitalismo y sus contradicciones, solo que en la contemporaneidad el capitalismo se reinventa para generar la plusvalía de forma distinta.

Este fenómeno ha adquirido una popularidad exorbitante y se ha colocado como una práctica social; es decir, las economías colaborativas se han legitimado dentro de la cultura. Tal como lo afirman Alaminos y Penalva (2018), las economías colaborativas encuentran su apogeo en

un contexto de extensión acelerada de la economía, mediada y diversificada por la tecnología de la comunicación, se asiste, principalmente a partir de la crisis financiera de finales de la década pasada, a un conjunto de prácticas económicas que rescatan el principio de cooperación y comunidad para establecer un intercambio de productos y servicios entre iguales (p. 17).

Estas economías colaborativas han revolucionado el trabajo, el mercado y han calado fuertemente en la cultura a nivel mundial, y el servicio público modalidad taxi se ha visto seriamente afectado por este hecho.

El análisis de fuentes bibliográficas permite a las personas investigadoras constatar que antes de la llegada de las economías colaborativas al país, el sector del servicio de transporte público modalidad taxi no había manifestado molestias en relación con la precarización laboral existente, sino que estas situaciones se encontraban de forma naturalizada u omitida; sin embargo, con la incursión de dichas plataformas al país esta problemática se agudiza. Por tal razón, este estudio parte de este hecho.

Escenario del desarrollo de las economías colaborativas y su relación con el servicio de transporte público modalidad taxi

Ahora bien, el escenario actual del servicio público modalidad taxi encuentra su arraigo a raíz de una serie de modificaciones a nivel estructural que lo posibilitaron. Para las personas investigadoras, los cambios que se originados desde la década de los años setenta en los patrones de producción y consumo son esenciales, pues gestan las condiciones para que la globalización se afiance.

Tal como destaca Ventura-Dias (2017) desde la década de 1970 se ha dado un drástico giro hacia el neoliberalismo, tanto en las prácticas como en el pensamiento político económico.

Al respecto, Hernández y Galindo (2016,) expresan que “Dicho contexto se muestra como resultado de políticas estructurales de ajuste macroeconómico de libre mercado, de

un declive del estado asistencial, así como de procesos de reestructuración productiva llevados a cabo a nivel de las empresas; convergiendo en diferentes procesos de flexibilidad en el ámbito de lo laboral” (p. 160). Lo anterior expresa que el desarrollo industrial capitalista ha generado métodos de producción masiva y los productos dependen del trabajo de miles de hombres y mujeres ubicados a lo largo y ancho del globo. A esto también se le suma el acelerado crecimiento tecnológico, el cual acrecienta y hasta sustituye la producción humana. Asimismo, la noción de globalización conlleva a dimensionar en que las decisiones de agentes económicos, sociales y políticos en cierta región del mundo inciden en el empleo, los medios de subsistencia, la salud y las condiciones de vida de las personas trabajadoras.

Esta última idea pone en perspectiva el fenómeno de análisis en esta investigación, ya que el capitalismo y sus transformaciones inciden en múltiples espacios de la vida cotidiana y del trabajo, por lo que las formas en las que se labora se actualizan y van generando nuevas formas legitimadas de reproducción. El servicio de transporte público no se ve exento de estas transformaciones, ya que se han hecho evidentes con la llegada de las economías colaborativas, la cual es la representación más palpable de las nuevas formas de reproducción del capitalismo en el servicio de transporte público modalidad taxi. Derivado de lo anterior, es importante aclarar que la precarización laboral, la privatización del servicio de transporte, la individualización y el abandono por el Estado son transformaciones que se ven consolidadas y acrecentadas a raíz de las economías colaborativas.

Por tal razón, es fundamental comprender en qué consisten las **economías colaborativas**. Es importante señalar que su capital proviene de países que controlan la economía, como es el caso de Estados Unidos (plataforma tecnológica), y Holanda el capital financiero (Uber) o China (Didi). Estas potencias inyectan capital para las plataformas digitales y se expanden rápidamente en la mayoría de países, ocasionando

impactos importantes para el sector de transporte público, principalmente en Latinoamérica y Europa. La llegada de estas plataformas no se ha dado de forma armoniosa, pues han presentado conflictos en algunos países por competencia desleal, incompatibilidad con la legislación en materia de transporte y conflictos con la norma laboral (Morales, 2016).

Un componente que indudablemente es diferenciador en la situación actual del servicio público modalidad taxi y las economías colaborativas es el tecnológico. Por un lado, se tiene a un servicio tradicional antiguo que ha carecido de una modernización tecnológica apropiada. Este servicio público se ha quedado rezagado en materia tecnológica, ya que no hubo una lectura de estos cambios; el contexto actual demandaba una modernización que sí fue incorporada por el sector privado. En el caso de las economías colaborativas, estas son proveedores de una aplicación tecnológica a particulares que prestan el servicio de transporte de pasajeros de manera independiente al servicio público de transporte; son prestadores que no cubren con los requisitos establecidos por el gobierno para brindar como un servicio concesionado. La tecnología simplemente facilita el acceso a un servicio y funciona como una herramienta aliada en la generación de riqueza, mas no así del cambio social.

Adicionalmente, el factor tecnológico representa el de mayor peso en el desarrollo de las economías colaborativas, ya que la ciudadanía se encuentra totalmente familiarizada con las Tecnologías de la Información y de la Comunicación (TIC), y se colocan como una herramienta generadora de confianza en el mercado. Para el caso del transporte público, Navio et al. (2017) refieren que, por medio de las aplicaciones y los dispositivos móviles inteligentes, se ofrece más cercanía y transparencia, pues el usuario de antemano conoce la información de la persona, puede evaluar su servicio, conocer la ubicación y el precio que va a pagar. Estos y otros factores han hecho que los servicios sean más atractivos y con un sistema de pago más flexible y seguro.

También, es importante explicar que las secuelas y afectaciones del avance vertiginoso de la tecnología en materia social, ambiental y cultural son sumamente graves. El mundo se enfrenta a un deterioro cada vez mayor de los recursos naturales, los cuales son sobreexplotados para satisfacer ese consumo masivo, la desigualdad se agudiza y se profundiza, lo que genera millones de personas que viven en condición de pobreza. Siguiendo las ideas de Aglogia (2010), se hace énfasis en que es imposible un crecimiento económico exponencial y sostenido en el marco de un ambiente físicamente acotado, además afirma que no se puede responder a la crisis ecológica en los términos actuales de mercado, teniendo en cuenta que, bajo estas condiciones, los problemas ambientales se agravan y se amplía la brecha entre los países.

Esta misma autora destaca un aspecto sumamente valioso y relacionado con el componente tecnológico, aduciendo que ni este ni el crecimiento económico garantizan la resolución de la problemática ambiental; tampoco contribuyen a alcanzar un desarrollo humano más justo y equitativo. Por tanto, se puede concluir que el capitalismo recurre a una mercantilización o capitalización de la naturaleza y actualmente deteriora de manera irreversible el medio ambiente y agota los recursos tanto renovables como los no renovables en aras de un crecimiento económico desigual.

A nivel cultural, hay una crisis de valores humanos que dan paso a sociedades individualistas, intolerantes a la diversidad y egoístas. Asimismo se plantea que los aspectos tecnológicos han ido tomando fuerza, rompiendo así paradigmas de consumo establecidas con anterioridad, por lo que da paso a la apertura de nuevas formas de comportarse para las generaciones *millennial* y las venideras (Pelaez, 2014).

Comprender este impacto a nivel ambiental y cultural permite evidenciar que existe una idealización alrededor de las economías colaborativas, ya que se tiende a considerar los aspectos ventajosos sin comprender todas las consecuencias mencionadas anteriormente. El capitalismo utiliza la tecnología para seguir produciendo riqueza para un

pequeño sector; mientras que la desigualdad se encrudece, el desarrollo tecnológico también excluye.

Esta tendencia se expresa en el servicio público modalidad taxi, pues la población relaciona a las economías colaborativas como un servicio novedoso, actualizado y eficaz, colocando al servicio público como todo lo contrario. Esto puede evidenciarse en lo expuesto por Rodríguez y Solís (2020) quienes plantean que

el punto de vista de la población encuestada, cómo se ha posicionado el servicio de Uber en el país, un servicio no solo de uso frecuente, sino el que presenta la mejor valoración, lo que le ha permitido, en un corto tiempo, desde su inicio de operaciones, tener la posibilidad de alcanzar un estimado de 28 000 sujetos colaboradores y 971 000 personas usuarias registradas (p. 3).

Lo anterior refleja la aceptación que tienen las economías colaborativas en el país, ya que en poco tiempo ha logrado consolidar un público meta. Es por esta razón que en el siguiente apartado se procederá a profundizar en la dinámica de las economías colaborativas.

Economías colaborativas como expresión del capitalismo contemporáneo

Anteriormente se hizo alusión a las diferentes transformaciones que ha presentado el capitalismo, las cuales han tenido repercusiones en lo social, lo económico, ambiental y en lo cultural. Esto a su vez, ha generado consecuencias a nivel laboral, por lo que el servicio de transporte público modalidad taxi no ha estado exento de esta situación. En esta última fase del capitalismo contemporáneo se produce una reestructuración de la producción y los negocios, ocasionando un mayor énfasis en la tecnología. Esto es reafirmado por Mejía (2015) cuando menciona que

El sector financiero invierte en los nuevos sistemas de tecnologías convergentes base de la innovación, que se hacen estratégicos a raíz de su uso en la vida

cotidiana, y el desarrollo y cambio permanente de éstos y, por consiguiente, de un crecimiento con características transnacionales, lo cual les permite colocar su capital a salvo yendo más allá de los mercados internos, en unas nuevas formas de industrias ligadas a estos procesos tecnológicos y comunicativos (p. 155).

Este aumento en el uso tecnológico crece a pasos desmedidos, dejando rezagadas y con desventajas a las personas, empresas y organizaciones que no se actualizan con la misma rapidez. Dentro del área del servicio de transporte de personas también se ha dado un incremento en el uso de tecnologías para brindar este servicio; por esto surgen las plataformas disruptivas o también conocidas como economías colaborativas. Arias y Vásquez (2017) plantean que el origen de las economías colaborativas es un fenómeno reciente, cuyo principal antecedente data en

la crisis económica, social y ambiental del 2009, la cual produjo una desestabilidad en todos los aspectos de la vida en sociedad. El sistema económico fracasó, el desempleo proliferó inimaginablemente, las economías cayeron de manera abismal, las desigualdades económicas y sociales se tornaron cada vez más evidentes, los recursos se volvieron insuficientes, los daños al medioambiente prácticamente irreversibles y el sistema político no tuvo ninguna respuesta efectiva para contrarrestar este contexto. Ante este panorama surge la economía colaborativa que propone una nueva visión de los bienes y servicios, y pretende lograr en alguna medida recuperar la estabilidad social perdida (p. 72).

La cita expuesta anteriormente muestra cómo las economías colaborativas surgen como una de las estrategias del capitalismo para mantener, consolidar y promover su *status quo*. Sin embargo, su presentación ante la sociedad es desde la premisa de ser una organización solidaria donde todas las personas comparten y se benefician, como lo menciona Arias y Vásquez (2017):

ese fenómeno de solidaridad social y asociacionismo ciudadano se concretó en la economía colaborativa, la cual tomó auge en el 2010 con la publicación del libro *What's mine is yours: The rise of Collaborative Consumption* —el modelo de la economía colaborativa comenzó a posicionarse como un modelo horizontal e innovador que a través de las plataformas tecnológicas nos permite optimizar los activos subutilizados y generar nuevas oportunidades de negocio (...) alrededor de este tema parece estar creándose una nueva estructura de relaciones económicas que no se basa en la acumulación de posesiones, sino que se soporta en la especialización y/o minimización de los bienes propios, poniendo los mismos a disposición de otros usuarios, vía un intercambio sea éste o no monetario, lo cual, abre las puertas a la transformación de la economía clásica en economía digital (p. 73).

Lo expuesto en la cita anterior muestra argumentos para considerar a las economías colaborativas como una nueva forma de relacionarse y de laborar desde la igualdad y la solidaridad. Sin embargo, esta es únicamente la ideología que pretenden colocar a nivel social dichas plataformas, ya que la acumulación económica en manos de las minorías y la desigualdad laboral, propias del sistema de acumulación, siguen estando vigentes dentro de esta, convirtiéndose así en una empresa con alcance a nivel mundial y teniendo apogeo en los países socialmente considerados con mayor capacidad económica.

Estas economías colaborativas son definidas como una actividad mercantil en donde hay intermediación que favorece el contacto entre las personas usuarias y el servicio. Por lo tanto, su labor es poner en contacto a una parte que posee un recurso ocioso con otra parte dispuesta a consumirlo para que este pueda ser compartido (Díaz y López, 2019).

Por tal razón, se debe señalar que las economías colaborativas han sido creadas desde lo tecnológico. A partir de un fuerte andamiaje financiero, se ha enfocado en diversas

áreas laborales, como en el área de hotelería con la plataforma Airbnb; asimismo, se han creado plataformas que modifican el acceso al transporte de personas, con economías colaborativas como Uber, Didi, entre otros.

Esto se comprueba cuando a nivel mundial la economía colaborativa conocida como Uber, es una de las empresas estadounidense más importantes económicamente, aunque detrás de ella existen tres grandes compañías que compiten con Uber, e incluso dominan los mercados en donde se desempeñan, como es el caso de la empresa Didi Chuxing, en China; la empresa Olacabs, en India, y la segunda más grande en Estados Unidos, Lyft (Salazar, 2017).

El modelo de negocio de Uber se basa en otorgar al mercado una plataforma tecnológica a través de la cual se permite el contacto inmediato del cliente usuario, quien tiene la necesidad de movilizarse con el socio conductor, que se encuentra presto a realizar el servicio. Además de esto, es imprescindible destacar el entorno tecnológico en donde se desarrolla, ya que esta dimensión ha revolucionado todos los aspectos de la vida en sociedad, desde las industrias hasta la forma de establecer relaciones personales. Por lo tanto, Uber crece exponencialmente en un contexto “con un gran soporte en cuanto al público objetivo que utilizaría su servicio, simplificando la experiencia de transportarse, desde la forma de conseguir el vehículo hasta el trayecto a seguir e, incluso, la forma de pagar el servicio” (Kurokawa et al., 2018, p.13).

Estas economías colaborativas no solo se han quedado en dichos países, sino que también se han expandido a muchos lugares del mundo. Por esta razón, es importante mencionar que “Uber inicia con su servicio en Costa Rica el 21 de agosto del 2015, bajo el nombre jurídico de “Club de colaboración para la autosatisfacción de una necesidad de movilidad S.A [sic]” (Salazar, 2017, p. 99). En síntesis, el servicio de transporte de personas desarrollado mediante aplicaciones tecnológicas va más allá de una simple transnacional, ya que es todo un fenómeno que avanza a pasos agigantados a nivel mundial y que genera

impacto y afectaciones en las compañías y personas que tradicionalmente han laborado brindando este servicio. En Costa Rica, estas afectaciones se han observado desde el momento en el que ingreso Uber, ya que su expansión ha sido incontrolable e innegable. Prueba de ello es que en el año 2020

Uber llegó a 200 millones de viajes realizados durante los cinco años que lleva en Costa Rica, cuando inició operaciones el 21 en agosto de 2015 y pidió a los diputados reanudar la discusión acerca de su regulación (...) Con más de 971 mil usuarios registrados en la plataforma digital de transporte unos 28 mil socios conductores, Uber abrió el paso a llegada de otros competidores como DiDi e inDriver (Castro, 2020, párr. 4).

Cabe destacar que, a pesar del impacto que ha tenido Uber en el país, no es la única empresa de economía colaborativa presente debido a que actualmente también se encuentran Didi e Indriver como una competencia en esta área.

Ahora bien, es de suma importancia resaltar la imagen que proyecta el trabajo desde este tipo de plataformas, pues se tiende a considerar que las condiciones de trabajo en estas plataformas son más beneficiosas en el tanto las personas no tienen un jefe directo, pueden trabajar en el horario que les convenga y generar dinero más rápido. Se presenta como una modalidad flexible y liberadora de trabajo, sin embargo, no ocurre de esa forma. Cuando se da el apogeo de esta plataforma en el país, los primeros conductores se toparon con una alta demanda y, por ende, altos ingresos. Al pasar los años, más personas se inscriben, por lo tanto, la misma demanda debe ser satisfecha por más cantidad de trabajadores. Actualmente, la jornada laboral se ve aumentada y las condiciones laborales no son adecuadas, pues se trabaja en horario nocturno, no hay garantías laborales ni respaldo de la empresa en caso de un accidente (Artavia, 2020).

Según destaca Miller, un académico de la Universidad de California en Berkeley (EE.UU.), existen muchos gastos que no se toman en cuenta y que sin duda merman los

ingresos de los trabajadores, como por ejemplo, el “tiempo dedicado a esperar viajes, el costo de conducir de regreso a áreas concurridas después de un viaje, mantenimiento y seguro del vehículo, la falta de pago si se sufre una enfermedad o la falta vacaciones pagadas” (Miller, 2019).

Se observa así que las condiciones laborales son crudas y que, más allá de venderse como una oportunidad flexible, lo cierto es que hay elementos básicos de derechos laborales que se irrespetan y debido a la necesidad de ingresos las personas lo aceptan de esta forma. Se está ante una empresa que ha estado en la polémica por carecer de ética y de un interés por sus “colaboradores”; de hecho, hay una serie de acontecimientos que así lo demuestran. Kurokawa et al. (2018) destacan las siguientes: otorgamiento de información engañosa a los conductores respecto de las ganancias que podían obtener, manejo inapropiado de las bases de datos de socios conductores y clientes usuarios o acusación de competencia desleal por aparente irregularidad en la apertura de operaciones al no pagar impuestos, no contar con licencias como empresa de transporte y causar problemas de seguridad.

Por consiguiente, Uber es una de las expresiones modernas del capitalismo. Es una propuesta que facilita y favorece la flexibilización. Desde el inicio de su modelo de negocio, la empresa reduce sus costos y se los traslada al empleado, pues el vehículo debe ser adquirido con recursos propios y su manutención corre también por cuenta de él. Asimismo, la empresa expone a sus empleados a una competencia agresiva, sin darles las condiciones necesarias, y se mantiene al margen de cualquier protección de sus garantías y derechos laborales. La práctica de este modelo de negocio se presenta como novedosa; sin embargo, está sustentada en la contradicción primigenia del capitalismo: acumulación de capital y venta de mano de obra para apenas subsistir. Estas plataformas surgen como una nueva forma de generar desigualdad y exclusión, lo cual genera una agudización en la precarización laboral, la individualización del trabajo, la privatización del servicio de

transporte y el abandono estatal, siendo transformaciones del capitalismo contemporáneo. En relación a la precarización laboral, no solo se hace evidente cuando el trabajo implica más horas trabajadas o un salario inferior, sino que también se expresa en “la falta o la reducción del acceso a las leyes legales y la protección social, y la organización de los procesos laborales y el control laboral” (Martinez et al., 2019, p.115)

De igual manera, la individualización del trabajo es otra de las transformaciones que se ve imbricada en la situación actual del servicio. Sobre este aspecto, cabe señalar que es una tendencia en el mercado actual y es oportuno destacarla en esta investigación, pues el sector de los taxistas y los trabajadores de las plataformas digitales se enfrentan a esta transformación. La individualización

genera que las personas trabajadoras pierdan su capacidad de negociación y aumentan entonces las posibilidades de precarización de las condiciones de trabajo. De esta forma, es estratégico, como tendencia de mercado, la individualización de los contratos y por tanto de las condiciones de trabajo, al igual que la generación de un mercado altamente competitivo, pues todo esto limita la comunicación entre personas trabajadoras producto de la desconfianza, y genera la descolectivización (Carballo, 2012, p. 174).

Se puede observar que esta transformación incide, pues la forma en que opera el servicio dificulta y casi imposibilita los esfuerzos colectivos para organizarse como bloque y exigir mejoras en sus condiciones. Cada “colaborador” trabaja desde la experiencia individual y está enfocado en brindar el servicio; hay poco margen de organización, no solo por esto, sino también por la estructura organizativa de la empresa lo cual distorsiona la posibilidad de ser escuchados y recibir una respuesta.

Sintetizando el capítulo, se puede afirmar que el transporte público fue profundamente afectado por la irrupción de las economías colaborativas, las cuales

pusieron en evidencia la urgente necesidad de modernización del servicio público modalidad taxi y de una intervención del Estado que se ajuste a las demandas actuales.

Asimismo, las economías colaborativas marcan un antes y después a nivel global, ya que revolucionaron y cambiaron muchos de los servicios a los cuales se estaba acostumbrado. Las economías colaborativas se muestran como la expresión del capitalismo contemporáneo, manifestado con mayor fuerza en la situación del servicio público modalidad taxi.

De igual manera, las condiciones laborales dentro del capitalismo contemporáneo se ven totalmente metamorfoseadas. El trabajo como tal deja de representar estabilidad, y las condiciones se vuelven precarias y en esta investigación se explora que tanto las personas trabajadoras del servicio público modalidad taxi como las personas que se dedican a brindar servicio por medio de las economías colaborativas se enfrentan a condiciones laborales muy adversas.

CAPÍTULO III. La intervención estatal ante el servicio público de transporte de personas modalidad taxi sobrepasado por la coyuntura

El servicio de transporte público representa gran relevancia para el desarrollo de los países. No solo se está hablando de su utilidad para la movilización de personas, sino que también se valora la trascendencia del transporte como obstáculo o potenciador de la economía de los países. El tema del transporte se vuelve tan fundamental que ha sido objeto de una intervención estatal y demanda de una política pública actualizada que se ajuste a los acelerados cambios de la realidad social, del ámbito tecnológico y económico, y no que quede supeditada a la dinámica del mercado.

Por tal razón, en el siguiente capítulo se estudió la importancia del servicio de transporte público para el país y el mundo, así como las políticas públicas e instituciones que regulen este servicio. Por otra parte, se colocan los desafíos que estas poseen, los cuales se intensifican a raíz del contexto en el que se encuentra.

La llegada al país de las economías colaborativas coloca un nuevo contexto donde los desafíos existentes que poseía el Estado en relación con servicio de transporte público se evidencian con mayor visibilidad, asimismo impone la necesidad de crear nuevas estrategias de afrontamiento. El accionar del Estado debe contemplar un escenario complejo en el que interactúan muchos actores.

Ante esta competencia que se desarrolla en el país, el impacto generado por estas plataformas disruptivas en el servicio de transporte público modalidad taxi ha sido significativo. Al respecto Araya (2020, comunicación oral) menciona que “la irrupción tecnológica viene a facilitar y a dar un servicio en condiciones que la población acepta más y considera más atractivas a la del servicio de taxi”. Esto mismo evidencia desventajas para el servicio de transporte público modalidad taxi.

Prueba de ello es que según la Encuesta Nacional de Percepción de los Servicios Públicos, realizada por la Contraloría General de la República (2018), aunque el transporte público sigue siendo el de mayor uso, entre el 2015 al 2018, el uso del carro pasó 28% a 41%, y el bus de 59% a 47%. De forma general, el uso del transporte público (bus, taxi, etc.) sufrió un descenso en su uso: 64% en el 2015 a 52% en el 2018. Esta disminución en su uso, así como otras afectaciones, se han dado, en parte, a la llegada de las economías colaborativas en el sector de transporte.

La llegada de estas compañías en el mundo, ha ocasionado crisis en los sectores que tradicionalmente han realizado este servicio, ya que no contaban con esa variante tecnológica y han quedado rezagados. Además, es preciso acotar que la entrada de las economías colaborativas en el sector de transporte solventa las disconformidades de los usuarios relacionadas con el transporte público en su conjunto; esto debido a que, según la encuesta citada, el servicio no es de calidad: no es moderno (49%), se dura mucho en las paradas (43%), no es confortable (42%), no es adecuado para todas las personas adultas mayores y personas con discapacidad (44%), entre otros (Contraloría General de la República, 2018).

El aparente declive del servicio de transporte público modalidad taxis no ha sido únicamente por la llegada de las economías colaborativas. Este ha sido el factor que ha detonado tal situación, sin embargo, no inició ahí. Anteriormente, este gremio tenía luchas en contra del sector conocido como taxis piratas (transporte ilegal), quienes tienen mayor apogeo en las zonas rurales del país, situación que se gesta desde hace muchos años. Lo anterior es señalado por Fernández (comunicación oral, 2021), cuando plantea que “los problemas vienen desde mucho tiempo atrás, con los porteadores, sin embargo, antes eran pocos piratas o porteadores, ahora UBER, son 20 o 25 mil personas quienes se dedican a este servicio”. Su afirmación confirma que la situación de los taxistas estaba siendo afectada por el servicio que prestaban los taxis piratas; sin embargo, con la llegada de las

economías colaborativas se ve mayormente afectado por la cantidad de personas que brindan el mismo servicio.

Estos elementos permiten visualizar al transporte público modalidad taxi en desventaja y con pocas herramientas para sobrellevar la situación, por lo que acuden al Estado con la finalidad de que intervenga y que esta desventaja desaparezca.

La situación actual del servicio público modalidad taxi representa mucha complejidad, se está ante una problemática de interés nacional, pues ciertamente este servicio es producto de una política estatal. Por lo tanto, no se trata de un escenario dual, sino que existen otros actores que complejizan el tema de transporte y refuerzan la necesidad de una política pública que contemple todas las aristas para un trabajo formal.

Política de regulación de los servicios públicos en Costa Rica

El servicio de taxis es público, lo cual implica analizar la participación del Estado y de las instituciones. En Costa Rica, el servicio de transporte es considerado público dentro del

régimen institucional establecido desde la Constitución de 1949 en Costa Rica, desarrolló el suministro de los principales servicios públicos de índole económica y comercial (electricidad, acueductos y alcantarillados, telecomunicaciones, transporte público, etc) en condiciones adecuadas de calidad y precio justo para toda la población, sin que para que tal disfrute dependiera de la capacidad económica de los habitantes (Fonseca, 2009, p. 1).

Lo mencionado anteriormente destaca que en Costa Rica, desde el siglo pasado, se consideran diferentes servicios como públicos. Esto mismo muestra un interés estatal y económico por crear servicios que beneficien y respalden los derechos de las poblaciones, esto mismo es expuesto por Fonseca (2009,) el cual plantea que

Es decir, que sólo se pueden recuperar, mediante los precios y tarifas a cobrar al consumidor, el costo del servicio más una rentabilidad justa para propiciar su desarrollo o en el caso de empresas privadas, una razonable y competitiva retribución al capital invertido. Esta política de tarifas sociales para los servicios públicos dio excelentes resultados y reconocimiento para nuestro país a nivel internacional (p. 136).

La cita anterior muestra que la creación de estos servicios públicos está direccionada al beneficio de la población, pero especialmente por el impacto que tiene en la dinamización económica de un país, por la incidencia en el mundo de generación de empleo, como este se observa y se legitima ante otros países.

Es en 1928 que empieza a tomar forma la regulación de los servicios públicos con la creación del Servicio Nacional de Electricidad, el cual se encargó de regular que las empresas privadas ofrecieran tarifas justas. Según Fonseca (2009) cuando un servicio es considerado como público es debido a que realiza

actividades esenciales para la vida y desarrollo de los habitantes y de la sociedad (...) En sentido muy amplio y semántico, el servicio público es toda actividad que desarrolla el Estado como son los de índole social a saber: salud pública, educación, seguridad nacional, justicia y vivienda que se ha incluido en los últimos años (p. 3).

Cabe destacar que el servicio de transporte público representa una actividad esencial para la vida y el desarrollo de la sociedad, tanto a nivel individual como a nivel colectivo. En Costa Rica, el transporte es considerado como un servicio público, según el artículo 3 de la ley 7593, de la creación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP, s. f.).

Según la ARESEP (s. f.), los servicios públicos son los bienes o servicios que no pueden ser disfrutados por un individuo sin que otros tengan acceso a ellos. El disfrute del servicio público es general y para toda la población. Esto quiere decir que todas las

personas deben verse beneficiadas, independientemente de su situación económica, su lugar de residencia, etc.

Sin embargo, como lo menciona Fonseca (2009), los precios y tarifas de su suministro deben ser al costo y el Estado debe garantizar el equilibrio financiero y el desarrollo de las empresas prestatarias (p. 134). La ARESEP debe velar porque los servicios públicos que se presten a la ciudadanía sean de calidad, accesibles y que no sean utilizados para lucrar. Por lo tanto, a los usuarios únicamente se les puede cobrar el costo de operación más una rentabilidad justa limitada. Basado en lo anterior, cobra importancia del Estado, ya que este se ve obligado a asumir la construcción de infraestructura adecuada y de un óptimo servicio de transporte público que permita el flujo de mercancías y de fuerza de trabajo, asimismo garantizar una eficiencia y calidad en estos servicios.

Históricamente, el sistema de transporte público ha sido objeto de muchas críticas. A simple vista, se puede concluir que temas como la contaminación ambiental, la congestión vehicular o la infraestructura vial son temas sensibles. Estas y otras situaciones son importantes de destacar. La regulación del servicio de transporte público y su alcance se convierten en uno de los principales desafíos; sin embargo, este no es el único existente. En el siguiente apartado se profundiza en tales retos.

La situación del transporte público: desafíos y política estatal

Se puede asegurar que en el país el tema de transporte se encuentra en rezago, y que existen serias problemáticas, como lo son el estado de las carreteras; la aglomeración de vehículos, lo cual genera congestión y las famosas “presas”; unidades de buses en mal estado que contribuyen a la contaminación; poca modernización tecnológica; un extenso y confuso aparato institucional; entre otras.

Los distintos problemas a los cuales se enfrenta el transporte público se ven de manera diaria y han generado complicaciones por muchos años. Sin embargo, el país

recién empieza a plantear estrategias y políticas públicas para atender ciertas manifestaciones del problema. Por ejemplo, la Política Sectorial de Modernización del Transporte Público Remunerado de Personas Modalidad Autobús (Ministerio de Obras Públicas y Transportes [MOPT], 2017) destaca lo siguiente:

Nuestro país enfrenta una exponencial congestión vial, generando afectaciones directas a la calidad de vida como la violencia y accidentes de tránsito en carretera, el deterioro de la calidad del aire producto de las emisiones de gases de efecto invernadero, el aumento de los tiempos de viaje de los usuarios y una falta de integración de nuestros medios de transporte público colectivos (p. 1).

Se observa que son muy diversos los problemas que giran en torno al transporte público y las afectaciones están dirigidas en varios aspectos. Se identifican complicaciones en la calidad de vida de las personas, la salud, los accidentes de tránsito, la afectación ambiental. Todas estas expresiones son necesarias de retomar.

En primer término, el sistema de transporte público está basado en un modelo concéntrico que ocasiona una aglomeración en el GAM, centro donde coinciden muchas rutas de autobuses, de taxis y de vehículos particulares. Además de esto, el servicio de autobuses no está pensado para combinar rutas por lo que

cada ruta existe de manera más o menos independiente. Existen muy pocas paradas compartidas entre varias rutas, lo que significa que para llegar de un lado de la ciudad a otro no solo hay que hacer trasbordo, sino que siempre hay que caminar entre 1000 ó 1500 metros entre las paradas (Koepff, 2015 p. 4).

En el aspecto ambiental, también se derivan situaciones problemáticas producto de una mala organización territorial, una infraestructura inadecuada y una antigüedad de la flota vehicular; factores que ocasionan un transporte público contaminante y otras afectaciones. Koepff (2015) hace referencia a esto indicando que

las grandes cantidades de autobuses que entran a los centros metropolitanos bloquean las calles estrechas y causan emisiones y ruido que dañan la naturaleza y atormentan a las personas, mientras la infraestructura vial se desgasta rápidamente bajo el tráfico constante (p. 6).

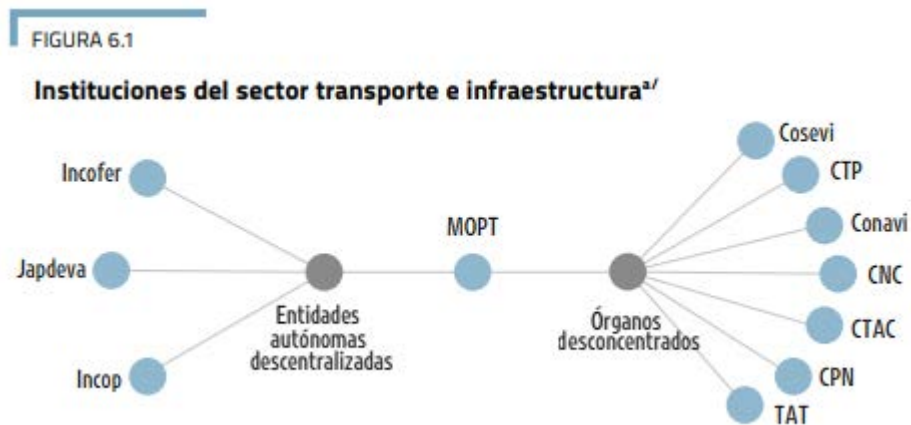
Lo descrito retrata que el transporte público, lamentablemente, tiene un impacto negativo en el nivel ambiental, ocasionando emisiones de gases contaminantes, desgaste de las carreteras y contaminación sónica que produce estrés y otras complicaciones a las personas. Estos elementos negativos lamentablemente repercuten en la función social más importante que es la del bienestar, de propiciar la movilización en condiciones de equidad, calidad y de forma segura.

En lo relacionado a la institucionalidad y competencias del sector transporte, se encuentran algunos aspectos que reflejan áreas de mejora sumamente necesarias y que se han postergado por muchos años. Al hablar del transporte e infraestructura como sector, hay que comprender que el MOPT es el ente rector; además, está formado por tres entidades autónomas descentralizadas que se muestran en la Figura 1.

En ella se observa que es un sector sumamente extenso y es hasta esperable que exista traslape, duplicidad y competencias concurrentes que dificulten las operaciones de cada institución o que generen barreras en la gobernanza en este sector. Tal como lo afirma el Estado de la Nación (Programa Estado de La Nación, 2018), en su informe sobre Transporte y Movilidad, tanto el aparato institucional como su marco normativo son profundamente deficitarios, debido a problemas de coordinación –usuales en gran parte del aparato estatal costarricense–, débiles capacidades técnicas y una conformación que permite a los sectores regulados “codirigir” los entes que los regulan.

Figura 1

Diagrama de clasificación de las instituciones públicas del sector transporte e infraestructura costarricense



Nota. Fuente: Programa Estado de La Nación (2018).

Dentro de este marco normativo, una de las instituciones que se ha visto imbricada en el tema del servicio público de taxis es la ARESEP. Esta institución se creó en 1996 con el principal propósito de regular y fiscalizar la prestación de servicios públicos. Con respecto al servicio público de taxis, la ARESEP “por principio de legalidad se encarga de la regulación, de vigilar tanto la calidad como la cantidad y que se dé el servicio de acuerdo a los contratos establecidos por el gobierno” (Araya, comunicación personal, 2020). Aunado a esto, ARESEP “es la encargada de regular los servicios públicos de agua, electricidad, combustibles, transporte público (bus, taxi, cabotaje, tren), entre otros”.

La ARESEP fiscaliza que los servicios “se brinden de forma óptima: calidad, continuidad, oportunidad, confiabilidad y precio” (ARESEP, 2021, párr. 1). Por lo tanto, se podría asumir que los roles están dirigidos a la regulación, fiscalización, definición de metodologías para calificar la prestación del servicio y fijar sus tarifas en apego al principio de equilibrio. A su vez, es un ente sancionador ante el incumplimiento de la norma en la gestión del servicio.

Aunado a esto, se plantea que el MOPT ha tenido problemas en su rol de rectoría, ya que, “si bien el Ministro es el rector, tiene la obligación de apoyarse en el Consejo Nacional Sectorial de Transporte e Infraestructura, de limitado funcionamiento, y las instituciones autónomas trabajan de forma desarticulada” (Programa Estado de la Nación, 2018, p. 252).

Es fundamental comprender que, a través de los años, el marco normativo se ha hecho cada vez más extenso. Llama la atención que la mayoría de legislación se aprobó en el período 1950 a 1982, lo que coincide con la vigencia del modelo de industrialización sustitutiva de importaciones, en el cual hay un desarrollo urbano importante en aras de facilitar el traslado comercial a nivel interno. Es probable que este crecimiento Estatal no se diera acompañado de una adecuada revisión de funciones o de viabilidad, haciéndose de forma desordenada y desarticulada.

Este caos y desorganización presentados generan que la responsabilidad de cada institución se desdibuje y el rol regulador se diluya. Se está ante un ministerio monstruoso, en el cual las instituciones comparten responsabilidades y no hay claridad.

Un factor que también se considera como una situación de conflicto dentro del sistema de transporte público es el traslape o las funciones concurrentes. Al respecto, se puede observar que “la Asamblea Legislativa le asignó al MOPT y la Aresep la responsabilidad conjunta en el control de los servicios de transporte público concesionados o autorizados” (Estado de la Nación, 2018). Esto demuestra y señala que una misma función es desempeñada y desarrollada por distintas organizaciones al mismo tiempo.

Al respecto, Sáenz (2018), citado en el Estado de la Nación (2018) menciona que existen algunos conflictos en el transporte público, donde destacan los siguientes:

Correlación entre contrato y modelo tarifario, lo cual implica coordinación desde el CTP y el Aresep. Fiscalización de la calidad del servicio: ambas instituciones supervisan la calidad del servicio y lo evalúan, con distintos criterios. Régimen

sancionatorio: el CTP es la única organización que puede otorgar concesiones, sin embargo, tanto la Aresep como el CTP pueden retirarlas y aplicar multas (p. 252).

Esta información es confirmada por Durán (comunicación oral, 2 de julio del 2021), directora general de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, la cual comparte lo relacionado a las funciones concurrentes y un desfase entre el marco normativo y la realidad.

Desde su óptica,

el marco legal actual lleva a la existencia de competencias concurrentes entre el CTP y la ARESEP, una de esas competencias concurrentes es la parte sancionatoria. ARESEP puede iniciar procesos sancionatorios, debido al principio de colaboración institucional se hizo un convenio con el CTP desde el 2004 para que el CTP por medio de la policía de tránsito que tiene la investidura para realizar infracciones lo puedan hacer por la Ley de Tránsito o por la Ley de ARESEP". (Durán, comunicación personal, 2021).

En el marco de este convenio de cooperación mutua, el regulador general es el órgano decisor que dictamina resoluciones y quien sanciona a los conductores que son encontrados prestando el servicio sin autorización, ya sea por medio de plataformas, así como los llamados "piratas", y donde medie una remuneración.

Este criterio expresa una evidente desorganización y desfase legal, pues la normativa se ha quedado corta con lo que arroja la realidad. Asimismo, se observan dos leyes sancionatorias con diferente rigor, por ejemplo, el ARESEP, que ocasiona que los oficiales de tránsito, de forma arbitraria decidan cuál aplicar, pues no hay una directriz clara; entonces, hacen la boleta de citación, detienen el vehículo y lo ponen a la orden de la autoridad reguladora. ARESEP hace el procedimiento administrativo para determinar la verdad de los hechos y, si es el caso, sancionar por medio de una multa económica. Solano refiere que la ley de ARESEP "es más fuerte porque permite retener el carro como una

medida cautelar se le quita el carro por un mes, el carro y se devuelve en plazo de un mes si no se ha logrado abrir el proceso administrativo” (Solano, comunicación personal, 2021).

Según Solano, si bien es cierto se han generado acciones tendientes a mejorar los canales de comunicación para solventar la fiscalización, lo cierto es que la realidad es más compleja, por lo que culmina en un procedimiento de mayor agudización en la indefinición y duplicidad, así como en la posible desarticulación que existe en estas organizaciones. En años recientes, el transporte público ha adquirido una especial importancia en el marco de una visión distinta de desarrollo y de modernización que se prioriza por parte de los distintos gobiernos. Actualmente, el transporte público se visualiza como un eje prioritario en materia de movilidad y desarrollo urbano. Esto implica que se lo considera parte esencial para la movilidad de personas y un eje necesario en materia de sostenibilidad, de una concepción de ciudad urbana y en materia ambiental.

Es en la administración 2018-2022 que se consolida la noción de transporte público inmerso dentro de la movilidad urbana; por lo tanto, se le asigna una fuerte prioridad, ya que se inserta en uno de los principales ejes de acción gubernamentales como la movilidad y el desarrollo urbano. Esta línea de acción conlleva a repensar el transporte público en aras de su modernización y reducir su impacto ambiental, asimismo promover mejoras en la infraestructura vial del país.

Considerando la idea anterior, se visualiza un reto enorme para la población que labora dentro del servicio de transporte público, debido a que se debe de ir mejorando o renovando los vehículos que brindan estos servicios, de forma paulatina. Estos deben dar respuesta a los compromisos asumidos dentro del plan nacional. Un ejemplo de lo expuesto anteriormente es la implementación de automóviles, trenes o buses eléctricos, los cuales aportan a la reducción de emisiones y la contaminación ambiental.

Todo este panorama evidencia una urgente necesidad de reformas de carácter estructural en el tema del transporte y movilidad, iniciando por la integración de

instituciones, eliminando o simplificando procesos, la existencia de una rectoría diferenciada del ente regulador. La magnitud de la problemática es tan grande que fue necesario crear un mecanismo de articulación, como la Política Nacional de Desarrollo Urbano, para avanzar en temas como movilidad urbana con una perspectiva dado que la rigidez de las instituciones que operan la política pública lo hace imposible.

Aparte del tema ambiental, el rezago del país en esta materia se ha mantenido por décadas, situación que ha ocasionado una acumulación de mejoras que requieren de mucha planificación y de tiempo para que puedan llevarse a cabo. Por mucho tiempo los distintos gobiernos de turno se enfocaron en la construcción de obra pública, lo cual refleja una concepción reduccionista del transporte, contrario a lo que postula Mataix (2010), quien asegura que solucionar los problemas de tráfico no es solucionar la movilidad urbana pues este es un concepto sumamente amplio. Para este autor, la movilidad urbana debe entenderse como una necesidad básica y un derecho fundamental que debe ser garantizado a toda la población y que además, permita asegurar la protección del medio ambiente, mantener la cohesión social y la calidad de vida de los ciudadanos y favorecer el desarrollo económico.

En Costa Rica, la Política Nacional de Desarrollo Urbano (2018-2030) materializa este esfuerzo y una nueva concepción del transporte público. Esta Política enfatiza en una nueva direccionalidad del transporte público como un mecanismo vital para el desarrollo urbano y una democratización del acceso a los principales servicios y una conexión a oportunidades. A modo de ejemplo, el eje 2 de esta política menciona lo siguiente: “Procurar que la movilidad y el transporte sean seguros, eficientes y sostenibles, considerando la estructura y el funcionamiento de los asentamientos humanos del país y permitiendo la creación y acceso a las oportunidades que las áreas urbanas generan (empleo, servicios, comercio, recreación y cultura)” (p. 38). Es decir, busca mejorar y hacer más atractivo el transporte público para la población, ya que, en Costa Rica, su uso ha venido a la baja.

A pesar de esto, el transporte público en cualquiera de sus modalidades, constituye la base de la movilidad en Costa Rica, ya que permite el traslado entre dos puntos alejados para que las personas puedan llegar a sus destinos, ya sea para trabajar, estudiar, hacer compras, hacer visitas, etc.

Asimismo, como explica Koepff (2015), el transporte público es elemental para los negocios y centros comerciales para atraer clientes: quien no tenga cómo llegar a la tienda, no podría comprar. Además, la fuerza laboral que depende de este servicio tiene que llegar a tiempo cada mañana al trabajo. Por lo tanto, toda la economía nacional depende de un servicio de transporte público eficiente y puntual. Otras dimensiones que también se ven involucradas con el transporte público son el ambiente, la salud e inclusive el turismo. Al tener tanto impacto en diversas áreas es que el transporte público ha sido entendido como un servicio esencial en el marco del accionar estatal.

Se evidencia que el transporte público no queda relegado a un interés individual o concerniente a las empresas concesionarias y a los usuarios, sino que lo sobrepasa y se vuelve un asunto público que involucra a la sociedad en su conjunto y a todos sus sectores. Por lo tanto, como lo menciona Koepff (2015) el mal estado y funcionamiento del transporte público en la GAM se traduce en perjuicios para el turismo, el medioambiente y además para todo el sector empresarial y productivo del país.

Otro de los problemas que se han identificado en el servicio de transporte público en Costa Rica son las diferentes organizaciones y sectores de la población que generan competencias dentro del ámbito del servicio de transporte, ya que estos no son regulados de la misma forma por el Estado como sí se supervisan el servicio de transporte público. Dentro de estas se encuentran los porteadores; aunque sí hay una regulación para los inscritos bajo la modalidad de Servicio Especial Estable de Taxi, el cual está regulado mediante el decreto ejecutivo N° 3970. Este tipo de servicio se define, según el artículo 2, como un “Servicio de transporte público remunerado de personas de la modalidad de taxi,

que está dirigido a un grupo cerrado de personas usuarias y que satisface una demanda residual” (Decreto ejecutivo N° 3970, 2017). Considerando este otro servicio regulado, quedan fuera los piratas, quienes no se inscriben en las plataformas tecnológicas porque, en su mayoría, los vehículos utilizados no cumplen con las condiciones necesarias y brindan el servicio de forma ininterrumpida.

De forma concluyente se puede mencionar que la política pública se encuentra desarticulada, y se agrava con un sector complejo, extenso y burocrático, que permite evidenciar la presencia de competencias concurrentes y un rol de rectoría débil. Esto repercute en el servicio de transporte público modalidad taxi, ya que ante cualquier situación que se les presente no existe una respuesta inmediata, sino que se desdibuja la responsabilidad que poseen y se agudiza la poca respuesta estatal. Ahí se problematiza la llegada de las economías colaborativas, ya que al incursionar en el país encuentran un vacío por parte del Estado y de las instituciones encargadas de regular el transporte público, debido a que ante su llegada no existe, después de cinco años de operación, una respuesta por parte de ninguna organización, lo que impacta el trabajo de las otras personas que brindan el servicio de transporte público.

Bajo este contexto emergen diferentes propuestas por parte de los sectores interesados (el gremio de personas taxistas, organizaciones estatales involucradas como ARESEP, MOPT y la Asamblea Legislativa) con la finalidad de disminuir el impacto generado por las economías colaborativas. Esta temática se aborda en el siguiente apartado.

Las múltiples propuestas de los actores involucrados para afrontar las economías colaborativas

En el apartado anterior se expusieron algunas de las dificultades que poseen las organizaciones estatales y se evidenció así un accionar lento y una respuesta retrasada por su parte, así como de sus diferentes instituciones y los diversos actores sociales que han

sido involucrados. Asimismo, se expuso que, a lo largo de los años, la política pública referente al transporte público y las instituciones que lo regulan ha tenido grandes vacíos y carencias; sin embargo, estas no habían sido palpables hasta la llegada de las economías colaborativas.

Lo anterior debido a que, con su incursión y su impacto generan repercusiones y transformaciones en el desarrollo del servicio de transporte público modalidad taxi, por lo que al Estado intentar intervenir se encuentra con todos los desafíos expresados anteriormente. Ante su poca resolución, los actores involucrados (personas que laboran en el servicio de transporte público modalidad taxi, la Asamblea Legislativa y las instituciones vinculadas con el transporte público como MOPT y ARESEP) construyen propuestas con el objetivo de mitigar el impacto de las economías colaborativas.

Una de las ideas que, sin duda, es compartida por todos los actores en juego es que el Estado nunca se anticipó y fue superado por las plataformas digitales (Vargas, comunicación oral, 2021). La irrupción de las plataformas digitales pone en evidencia que el Estado tampoco se anticipó a la construcción de una verdadera política de desarrollo y movilidad urbana. Por tanto, las plataformas digitales encontraron en el país una política rezagada, desajustada totalmente a las dimensiones poblacionales, a la generación de empleos y un vacío en la modernización del estado en este sector en particular.

Como se visualizó anteriormente, la legislación actual se encuentra sumamente desfasada y, tal como lo afirma Solano

no se previó, por un tema de imposibilidad material es difícil intervenir ya que en la fecha en la que se creó la ley de transporte eso no existía pero ya han pasado bastantes años desde que plataformas ingresaron al país y ya hay experiencias en otros países donde se han aprobado proyectos en la asamblea pero acá no ha existido voluntad política” (Solano, comunicación personal, 2021).

Además de este desfase a nivel de legislación, lo cierto es que el Estado no previó la llegada de las economías colaborativas a pesar de que es un fenómeno mundial y en otros países ya estaban consolidándose. No hubo una lectura del mercado, por ende, estas entraron sin ningún tipo de traba y un aparato estatal sin capacidad de reacción ante sus efectos.

Para Fernández (comunicación personal, 2020), director general del Centro de Desarrollo de la Regulación de la ARESEP, tanto el Estado como el sector de taxis estaban en una zona de confort y, según su criterio,

el Estado nunca se involucró. Ahora lo que hay que hacer es modernizarnos y reivindicar al transporte público, realizar acciones que beneficien, y que generen que el servicio de taxistas sea atractivo tanto para la persona usuaria, como para las personas que trabajan en este servicio. Porque ahorita no es ni atractivo para los taxistas que prefieren salir de ser taxis y ser UBER. El cambio es necesario, no se ha actualizado desde hace 30 o 40 años.

Comprendiendo que el Estado no intervino a tiempo, actualmente existen proyectos de ley y otras iniciativas cuyo propósito es mitigar los efectos que esta situación generó en las personas que trabajan brindando el servicio de transporte público modalidad taxi.

Estas acciones no solo fueron formuladas por las instituciones afines a las que el Estado ha otorgado o delegado funciones, sino también por las personas afectadas de forma directa (personas trabajadoras del transporte público modalidad taxi) y de forma indirecta (instituciones estatales que se relacionen con el servicio de transporte público) por esta realidad, se organizan y plantean nuevas alternativas con el objetivo de brindar soluciones ante la situación. Dentro de las propuestas realizadas se han destacado las tres: la creación de proyectos de ley; el bloqueo y demandas de empresas tecnológicas; y aplicaciones tecnológicas para equiparar el servicio público modalidad taxi. Cada una se describe en los siguientes apartados.

Propuesta 1. Creación de proyectos de ley

La situación que rodea al servicio público de taxis es catalogada como un tema país y, al ser de tanta relevancia, es vital que se discuta en la Asamblea Legislativa. Por tal razón, el Estado delega diferentes funciones a estas organizaciones, como la aprobación o negación de propuestas para paliar la situación expuesta. Al respecto, Jiménez (comunicación personal, 2021) menciona que

Quienes hacen las leyes están en la asamblea legislativa. Desde que inició este periodo de Gobierno se crea una comisión que es quien solicita todos los proyectos y curiosamente ellos dijeron que querían que les envíen todos los proyectos que tienen que ver con tecnología, es la comisión de económicos. Todos los proyectos que tengan que ver con regulación de plataformas tecnológicas tienen que ir a esta comisión son nueve diputados de esos nueve diputados hay una subcomisión de cinco que son quienes dictaminan los proyectos para que pasen al plenario o para rechazarlos, con tener 3 votos de esos 5 hacen lo que quieran.

La cita anterior evidencia la respuesta del Estado ante la creación de una comisión con la responsabilidad y finalidad de crear un proyecto de ley dirigido a priorizar los intereses de la sociedad costarricense.

Al respecto, Araya (comunicación personal, 2020) alude a que se han presentado distintos proyectos de ley, en principio se presentaron dos; uno por parte del gremio de taxistas y otro por el poder ejecutivo, específicamente el MOPT. De estos dos proyectos sale uno el cual se encuentra en la Comisión de Asuntos Económicos, pero no se ha avanzado.”

A partir de lo mencionado, se procede a destacar el proyecto presentado por el MOPT y el último propuesto por la Comisión de Asuntos Económicos, el cual se encuentra en discusión.

El **proyecto de ley presentado por el MOPT** fue llevado ante la Comisión de Asuntos Económicos en enero del 2019. Fue objeto de críticas, en especial por las cargas y la falta de fundamentación teórica. El principal problema fue que planteaba el tema de las plataformas tecnológicas como un servicio público, hecho que imposibilitaba cambiar el enfoque del texto para garantizar que se diera un trato privado para las empresas en cuestión (Alfaro, 2019).

Según Alfaro (2019), el proyecto de ley plantea imponer tarifas de inscripción y renovación para las plataformas: 100 salarios base (¢45 millones) para la inscripción y 50 salarios base (¢22 millones) para la renovación cuatrienal. Además de esto, imponía requisitos para los choferes, como dos años de experiencia de manejo y vehículos con ocho años máximo de antigüedad (hasta diez en casos de carros eléctricos o cero emisiones), así como su debida inscripción como trabajadores independientes ante la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS) y como contribuyentes ante el Ministerio de Hacienda.

De la misma forma, establecía una cuota diferenciada de ¢8 300 millones para las empresas que hubiesen operado con anterioridad a la entrada en vigencia de la ley, como Uber, lo cual no fue bien visto por parte de la empresa. Adicionalmente, se planteaba un tope a la cantidad de vehículos por cada empresa privada, monto que “no podía ser menor a la cantidad de concesionarios de taxis existentes (unos 13.000) y se incluía el cobro del Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya retención habría correspondido a la empresa” (Alfaro, 2019).

Posteriormente, la Comisión de Asuntos Económicos de la Asamblea Legislativa redactó un nuevo proyecto de ley con el propósito de mejorar los aspectos que ocasionaron desencuentros. Este nuevo proyecto de ley titulado “LEY REGULADORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PERSONAS POR MEDIO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS” se tramita bajo el expediente 21 587.

Del **proyecto propuesto por la Comisión de Asuntos Económicos** se destaca que se establece el servicio de transporte de plataformas como una oferta “privada”; no se imponen límites a la flotilla general de vehículos (más allá de un máximo de tres autos por propietario) ni se colocan restricciones tarifarias. Deberán pagar un registro de 20 salarios base para su inscripción (¢8.9 millones), renovable cada cuatro años por un costo adicional de 10 salarios base (¢4.5 millones).

Además, este proyecto de ley plantea que deberán pagar un registro de 20 salarios base para su inscripción (¢8.9 millones), renovable cada cuatro años por un costo adicional de 10 salarios base (¢4.5 millones), así como realizar jornadas máximas de 12 horas diarias, por la seguridad propia y de los usuarios.

Asimismo, este proyecto de ley menciona, en el artículo 16, que todas las Empresas de Servicios de Transporte de Personas por medio de Plataformas Tecnológicas (ESTP) deben crear y mantener actualizado un registro interno o base de datos de los conductores y vehículos acreditados ante la ESTP y registrados en su plataforma tecnológica (Artículo 16, inciso a). Además de esto, se les solicita a las empresas organizar y remitir trimestralmente al MOPT un listado de los conductores acreditados y registrados en la plataforma tecnológica y las respectivas placas de los vehículos acreditados que estos conductores tienen a su cargo (Artículo 16, inciso c).

Cabe destacar que este proyecto de ley también propone crear un derecho de operación que debe pagarse de forma anual por los prestadores del servicio a través de las plataformas tecnológicas. Este será equivalente a un 20% del salario base. Este derecho de operación se asignará de la siguiente manera: 75% para el Instituto Nacional de Ferrocarriles, 20% al Sistema Nacional de Áreas de Conservación y 5% para el MOPT (Artículo 28).

Finalmente se establecen reformas a la ley 7969 en favor del servicio público modalidad taxi. Dentro de los cambios más destacados se rescatan que se cambia el

artículo 57 para modificar la fijación y aprobación de tarifas e incorporar lo siguiente: “En el caso del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, la tarifa fungirá como un precio máximo de referencia. Por debajo de esa tarifa, el prestatario del servicio y el cliente podrán convenir un precio del servicio”.

Es decir, se autoriza al taxista a utilizar la tarifa de su taxímetro como un monto de referencia máximo, de modo que pueda optar por tarifas más competitivas si considera necesario negociar con su cliente. De la misma forma, y en aras de beneficiar a los prestadores del servicio, se establece que por tratarse de un servicio de transporte público, el transporte remunerado de taxistas no deberá pagar IVA (como ya ocurre actualmente).

Algunas de las limitaciones que inicialmente detuvieron la aprobación de estas propuestas de proyectos de ley están vinculadas con las ideologías de los actores involucrados, ya que inicialmente

el gremio de taxistas desde un principio ha solicitado eliminar las plataformas digitales. Hay un pronunciamiento de la Sala IV donde se dice que las páginas de internet y las aplicaciones son parte de un derecho fundamental como lo es la información (Araya, comunicación personal, 2020).

Lo anterior evidencia que, a pesar de las diferentes propuestas realizadas ante las plataformas tecnológicas, no ha habido una respuesta concreta por parte del Estado o de la comisión a la cual él mismo le delegó la función de crear una solución. Ante esto, es importante tener claro que el hecho de omitir o no tomar una decisión representa una acción política. Jiménez (comunicación personal, 2021) comenta que

Cualquier proyecto de ley que llegue a la asamblea legislativa a esa comisión que vaya en contra de los intereses de esa plataforma curiosamente no caminan, y los proyectos de ley que son favorables para ellos vienen propuestos por esos mismos diputados. Entonces es muy complicado porque así no se va a regular nunca. Nosotros no vamos a permitir que se regule de una forma desmedida y como

pretenden sin tarifa regulada límites de operadores, algo que venga a distorsionar el transporte público de Costa Rica donde no haya bases de operación, donde no se dé el servicio a las personas en zonas rurales, donde la demanda no es atractiva, donde no haya unidades con ley 7600 con rampa, si se va a regular es pensando en la población. No en una empresa en particular. Hemos visto una inclinación por ese lado, donde ellos proponen eso proyectos y nosotros nos manifestamos en contra porque quieren liberar esos proyectos y cuando nosotros hemos logrado un proyecto que si regule de una forma integral poniendo un límite de operadores para que haya equilibrio económico y financiero nos es denegado.

Con lo anterior constata que, a pesar de las intenciones estatales que buscan una solución creando un proyecto de ley, esta no ha sido la vía para buscar alternativas que resolutivas. Esta demora y choque de intereses permiten visualizar el conflicto de intereses, las contradicciones que impiden el avance de diversas iniciativas. De igual manera, se observa cómo las instituciones y actores involucrados ejercen presión tanto social como económica para satisfacer diversas necesidades, por tanto, es un conflicto que requiere de una intervención estatal que armonice las posiciones.

Propuesta 2. Bloqueo y demandas de empresas tecnológicas

Otra de las propuestas de los actores involucrados en esta situación ha sido bloquear y demandar a las empresas tecnológicas. Esto con el objetivo de eliminar el servicio ilegal y para que el único medio brindándolo sea el transporte público.

Los argumentos para realizar esta demanda han sido innumerables. El día 19 de marzo del 2021, el CTP, solicita demandar y bloquear a Uber, In Driver y Didi en Costa Rica. Esta es la solicitud de demanda y bloqueo más reciente y fue realizada a la Procuraduría General de la República (PGR) que,

en su calidad de abogado del Estado, presente una demanda formal ordinaria contra esas empresas que operan en Costa Rica sin tener una regulación legal. La intención de la Junta Directiva de ese órgano adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), es “que se resuelva el cierre definitivo de esas operaciones en el país”. De igual manera, los directivos presentaron una solicitud ante el regulador general de los servicios públicos, Roberto Jiménez, para que gestione ante la Superintendencia de Telecomunicaciones (Sutel), el bloqueo inmediato de las plataformas digitales de las compañías Uber, In Driver y Didi (...) Manuel Vega, director ejecutivo del Consejo, comparó el uso de esas plataformas de transporte con la piratería tradicional y aseguró que, por esa razón, deben desconectarse de inmediato las aplicaciones (Córdoba, comunicación personal, 2021).

A pesar que esta es la solicitud más reciente, durante los meses y años anteriores otros actores, como el gremio de los taxistas, han realizado diversas apelaciones que implican demandar a las plataformas tecnológicas. Asimismo, Solano (comunicación personal, 2021) argumenta que

el bloqueo de la aplicación es técnicamente inviable porque en primer lugar eso no le corresponde a ARESEP sino a la SUTEL, un órgano desconcentrado que regula las telecomunicaciones y tendría que emitir una orden a las distintas operadoras de telecomunicaciones del país con el agravante de que no podemos hacerlo en sede administrativa porque el acceso a la internet es un derecho fundamental. Tecnológicamente es inviable y no tiene sentido pues en otros países se bloquea el URL y al día siguiente se abre otro.

Aunado a esto, Jiménez (comunicación personal, 2021) menciona que Hemos presentado montones de denuncias en las diferentes fiscalías de delitos hacendarios, en tributación directa, en la Sugef para que bloqueara las cuentas

bancarias en las cuales se les pagaba a los prestadores de este servicio ilegal y se utilizaban cuentas bancarias de bancos nacionales para pagar servicios declarados ilegales en Costa Rica. Pero al final nada se logró. Yo presenté una denuncia que en algún momento procedo, porque digamos la Sugef que es la Superintendencia General de Entidades Financieras su intendente era Javier Cascante, él hizo lo que le tocaba hacer, empezó a bloquear las cuentas bancarias, entonces los prestadores del servicio no podía recibir el pago, ya que no se podía intervenir el dinero que salía del país cuando pagaba una carrera, ya ese dinero salía del país a Holanda ahí les daban un 35 por ciento haciendo una triangulación a otros países y regresaba un porcentaje a la cuenta bancaria del prestador del servicio. En ese momento no enseñaron que eran transferencias grandes, el pago se daba como una actividad declarada ilegal en el país. Se bloquearon, pero ahí nació lo de Uber eats y movieron a sus socios colaboradores como en CR si se puede transportar alimentos de forma privado, los movieron a esas cuentas y ahí ya nadie nos contestó nada. Murió la iniciativa.

Las citas expuestas reflejan que las diferentes propuestas presentadas hasta la actualidad no han tenido eficacia, ya que no se ha logrado que ninguna causa expuesta tenga un fin y un propósito.

Asimismo, evidencia el poco margen de respuesta y acción por parte del Estado ante estas iniciativas, ya que al proponerse realizar un bloqueo de esta aplicación existen contradicciones entre las instituciones acerca de si hacerlo es viable o no. Por ello, ninguna organización se hace responsable de esta toma de decisiones; por el contrario, intentan involucrar otras instituciones y delegarles la respuesta a ellas y así sucesivamente, generando que ninguna institución pueda dar respuesta ante la solicitud.

Por otra parte, se visualiza que las economías colaborativas se reinventan con mucha rapidez ante las posibles decisiones que pueda tomar el Estado, manteniendo

siempre sus privilegios y su desarrollo de forma natural. Es decir que las acciones que toma el Estado no colocan en jaque el desarrollo de las economías colaborativas, sino que estas responden de manera inmediata y se transforman manteniendo siempre su estatus.

Propuesta 3. Aplicaciones tecnológicas para equiparar el servicio público modalidad taxi

En esta propuesta se exponen las aplicaciones tecnológicas públicas que buscan modernizar el servicio de transporte público modalidad taxi y, con esto, ofrecer mayor competitividad. Están enfocadas en opciones de mejora en el tanto se evidencia la necesidad de modernizar y ofrecer alternativas a los usuarios que ya han mostrado mucha aceptación al tema de las plataformas tecnológicas.

Batse

Batse es una plataforma tecnológica creada por el CTP que busca iniciar un proceso de modernización del transporte público “incorporando tecnología de última generación para ayudar a las concesiones y permisos de transporte a dinamizar su operación y dotar de las herramientas para brindar un servicio de calidad a todos los costarricenses” (CTP, 2021, par, 5).

Esta plataforma está alineada a los requisitos legales que se establecen en la ley 7969, por lo tanto, se espera que la iniciativa contribuya a la fiscalización y el control de las concesiones autorizadas de taxi, así como a garantizar los principios rectores que rigen la prestación del servicio. Batse se presenta como la única aplicación móvil que podrán utilizar los taxistas de forma legal para el traslado de pasajeros en Costa Rica. (Castro, 2021).

Asimismo, otro aspecto de vital trascendencia se encuentra en el hecho de que, por medio de esta plataforma, se podrá regular y fiscalizar la prestación del servicio ya que “el requisito ayudará a verificar el cobro correcto de tarifas y la calidad del servicio, al tiempo

que nivelará la competencia de estos conductores ante plataformas no reguladas como Uber y similares” (Lara, 2021). Por lo tanto, esta iniciativa solventaría un rezago de años en materia de modernización tecnológica, así como en la fiscalización, un tema sumamente necesario de incorporar, puesto que los concesionarios de este servicio, debido al monopolio en la demanda que por muchos años existió, comenzaron con prácticas inequívocas en el servicio que prestaban como por ejemplo la alteración de las “marías”, la negación de viajes cortos, situaciones de acoso, entre otras.

Con esta plataforma se busca que los usuarios tengan mecanismos para exigir y denunciar este tipo de conductas y que los concesionarios sean sometidos a una fiscalización que culmine con la mejora y la satisfacción de los usuarios.

A pesar de que los concesionarios tienen la obligación de utilizar esta plataforma, para febrero del 2021 el CTP tiene registros de que “3.000 concesionarios ya se han inscrito en la plataforma. Eso representa un 25% del total, considerando que existen unas 11.800 placas de taxi operando en el país” (Montero, 2021).

Sin embargo, noticias más recientes muestran que la situación no ha cambiado en demasía, ya que para junio del 2021 se reportó que cerca de 6.000 concesionarios estaban registrados en la *app*; sin embargo, la demanda por parte del usuario es escasa ya que “en el lado de los usuarios tampoco convence, muestra de ello es que a cinco semanas de su lanzamiento oficial apenas registra 11.210 viajes concretados, es decir, en promedio dos por conductor registrados” (Castro, 2021).

Se espera que esta cifra vaya en un aumento paulatino; sin embargo, hay un elemento que debe ser analizado y responde al tema generacional pues, según comenta Aura Álvarez, directora técnica del CTP, la mayoría de las y los concesionarios tienen una edad avanzada lo que puede ser un factor limitante para que se inscriban a la plataforma.

En la misma línea, es oportuno destacar que el gremio de taxistas no se encuentra listo para la innovación tecnológica. Una de las principales razones es la edad de los concesionarios, pues según comenta Solano

hace poco vi que van a lanzar una plataforma como tipo Uber para que en el sentido que la gente los pueda llamar verdad por los teléfonos inteligentes y demás pero había un problema de que hay muchos taxistas que son señores mayores entonces no se adaptan a las tecnologías (comunicación personal, 2021).

Por tanto, debe considerarse hacer esta transición de forma paulatina, ordenada y acompañada de procesos de capacitación acordes a las necesidades del gremio, una normativa ajustada, acompañamiento durante el proceso e incentivos para que el uso de estas plataformas sea eficiente y genere cambios importantes en el servicio.

OMNI

OMNI es otra plataforma que también nace con el propósito de ofrecer una opción tecnológica a los concesionarios del servicio de taxis. Mediante OMNI, “los usuarios podrán solicitar el servicio en el punto de su elección, a la hora deseada, conociendo previamente la tarifa y sin importar la distancia a recorrer. Además, podrán utilizar el método de pago de su preferencia: dinero en efectivo o tarjeta (Aguilar, 2020). Al respecto, Jiménez (comunicación personal, 2021) alude que

hubo una aplicación desde el ámbito privado OMNI taxi que era una aplicación tecnológicamente quedo debiendo muchísimo, tuvo muchos fallos, sin controles de seguridad entonces se dieron muchas cosas de estafas y cosas por el estilo. No les pagaban porque había usuarios que no tenían tarjetas reales, entonces la iniciativa no tuvo el impacto que debió haber tenido, fue muy mal administrada.

Lo citado anteriormente evidencia que esta estrategia tampoco fue viable, ni funcional para las partes interesadas e involucradas.

Estas dos plataformas que crearon con la intención de mitigar el impacto de las economías colaborativas, sin embargo, su descripción permite comprender y visualizar una respuesta tardía por parte del Estado, por lo que la situación continúa sin una respuesta contundente y viable sobre el tema.

El fenómeno es sumamente preocupante y de manifestaciones estructurales, pues se está ante una mano de obra desocupada que es excluida de las nuevas formas de producción de riqueza. El capitalismo contemporáneo crece a pasos agigantados, evidenciando carencias a nivel estatal y acentuando aún más la exclusión y desigualdad de los sectores que por diversas razones no pueden adaptarse e incluirse dentro de esta dinámica tan voraz.

Durante el tiempo que esta situación no tenga ninguna respuesta y no se busque ninguna solución, existen personas trabajadoras del servicio que se ven seriamente afectadas, así también lo estarán sus familias a nivel emocional, físico y económico. Esta es una arista que el Estado invisibiliza y, por lo tanto, no asume su responsabilidad ante las personas afectadas.

Por otra parte, en este capítulo se puede concluir que el Estado y los concesionarios del servicio de taxi tienen una relación laboral en el tanto el Estado participa como patrono y los concesionarios como los trabajadores. A través de las instituciones competentes en materia de transporte público, el Estado tiene la responsabilidad de cumplir con lo establecido en la legislación y garantizar condiciones óptimas para un adecuado desarrollo del servicio. Sin embargo, se aprecia el incumplimiento en las condiciones pactadas, pues el Estado le exige al gremio de taxistas cumplir a cabalidad con los requerimientos de operación, pero no ha intervenido para un escenario equilibrado ni para garantizar los derechos laborales como periodo de vacaciones, seguro social, cesantía, aguinaldo, pólizas de riesgo laboral, entre otros. Al respecto (Pérez, 2021, comunicación oral) expresa que

el Gobierno nos exige a nosotros cumplir con todas las disposiciones que exige la ley como el impuesto solidario, los diversos cánones al CTP y la ARESEP, llevar nuestro vehículo dos veces al año a Riteve, pólizas del INS, entre otras disposiciones que debemos cumplir, pero ellos no respaldan ni cumplen el contrato, no velan por el mantenimiento de nuestros ingresos ni de nuestros derechos (pago de servicios y demás) y por la competencia desleal que se genera.

Otro comentario que evidencia lo expuesto anteriormente es el siguiente, en donde Rojas (2021, párr.6) citando a Barrantes expone que

es por causa del desequilibrio económico el cual me llevo a la quiebra financiera dado que el CTP no cumplió con el compromiso establecido en el contrato de mantener el equilibrio financiero y la permisividad de operar a las plataformas tecnológicas tipo UBER me causo dicha quiebra.

Es en esta coyuntura de competencia desleal donde las personas trabajadoras del servicio público de taxi tienen la necesidad de recurrir a estrategias de diversa índole para llevar sustento a sus familias y, lo más preocupante de todo este escenario, es que las economías colaborativas crecen cada vez más, mientras el Estado no parece estar cerca de solucionarlo. Dicho esto, las personas trabajadoras del servicio público modalidad taxis quedan a la deriva como una población vulnerabilizada que realiza un trabajo sin tener las condiciones laborales idóneas y sin una protección por parte del Estado.

Otro aspecto a destacar es que las aplicaciones que las organizaciones estatales construyen a favor del transporte público modalidad taxis, surgen cuando ya está posicionada otra aplicación privada que brinda este servicio. Por lo que ya está inmersa en la dinámica de la sociedad y de la población, dejando sin espacio para incursionar y operar a la nueva aplicación para servicio de taxis. Se observa, así, la innovación tecnológica como un surgimiento impuesto e inesperado para las personas concesionarias y las usuarias;

quienes no estén anuentes a esta transformación son excluidas y segregadas del sistema, lo que impacta directamente su trabajo.

Vinculado con lo anterior, el Estado ha intentado tomar medidas sancionatorias, así como otras, explicadas anteriormente, para nivelar el servicio público modalidad taxi, pero estas han sido poco claras y con poco acierto, como la creación de aplicaciones tecnológicas que buscan modernizar el servicio de taxis. Por tanto, no se ha logrado un impacto oportuno o bien deseado que pueda generar una situación diferente en las condiciones laborales de las personas que brinda el servicio de transporte público modalidad taxi.

Capítulo IV. Aproximación a la situación laboral de los taxistas en Costa Rica

Los cambios gestados en la esfera productiva y las transformaciones suscitadas en el accionar estatal han incidido en la situación actual del transporte público. Ante tal situación, las organizaciones estatales y las mismas personas funcionarias del servicio de transporte público modalidad taxi han intentado tomar decisiones que les favorezcan, aunque no ha habido respuestas ante sus necesidades, lo que genera repercusiones en la situación laboral de este gremio. Es una situación hasta ahora inevitable que ha afectado directamente en la vida de las personas que trabajan brindando este servicio.

La situación laboral de las personas trabajadoras del servicio de transporte público modalidad taxi actualmente es desventajosa. Si bien es cierto, el gremio había entrado en una época de confort, pues no tenía una competencia directa fuerte; por tanto, con la irrupción de las economías colaborativas las deficiencias del servicio se vuelven palpables. Esto devela que el Estado, como ente regulador, se vio sobrepasado y no tiene los mecanismos para ofrecer un ambiente de competencia justo para mejorar las condiciones laborales del gremio. Por lo tanto, es innegable que tales plataformas marcan un antes y un después; su transcendencia no puede omitirse o negarse.

A partir de esta incursión de las economías colaborativas y del rol débil del Estado en lo que concierne a la rectoría del sector de transporte público y, más específicamente en la modalidad taxi, se puede afirmar que no ha sido capaz de regular las economías colaborativas a través de las instituciones y políticas públicas existentes.

Tal como se ha mencionado, el servicio de transporte público modalidad taxi en Costa Rica se ha visto impactado por las reformas económicas de ajuste estructural, las cuales tienen un sello neoliberal. Estas medidas configuraron un escenario social complejo, en el cual, poco a poco las condiciones de quienes prestan el servicio de taxi se pauperiza y se deteriora. Con este tipo de políticas, se gesta el ingreso de capital transnacional, así

como la desregulación y flexibilización del mercado, generando así cambios importantes en las condiciones laborales de las personas que se dedican a este sector.

Ante las situaciones expuestas, es importante comprender que el avance del capitalismo y la respuesta omisa del Estado ocasionan que las condiciones laborales se vean afectadas, acarreando afectaciones a nivel individual, de salud, económicas, sociales y familiares. Por lo tanto, en este capítulo se abordan estas condiciones laborales, expresadas en modificaciones en términos de **ingresos percibidos, jornada laboral, distribución del tiempo**, así como otras dificultades cotidianas que se vivencian en este servicio.

Un servicio público con expresiones de precarización laboral

Actualmente debido a las transformaciones suscitadas en el mundo del trabajo son pocos los espacios laborales que se ven exentos de la precarización laboral. Las entrevistas realizadas y las noticias sometidas a análisis reflejan que las condiciones laborales de las personas trabajadores del servicio público modalidad taxi se encuentran en esta realidad. Para Mora (2005), el concepto de precarización abarca una serie de situaciones en las cuales aspectos como la jornada laboral, los ingresos, el acceso a los derechos humanos (seguridad social, satisfacción de las necesidades humanas mínimas, entre otros), pasan a ser cada vez más inexistentes, desdibujando su condición de derechos humanos y laborales, dándole así un carácter o una visión de privilegio de una minoría y no de derecho. Este autor considera, dentro de la precariedad, las siguientes condiciones: relaciones laborales no formales, empleos atípicos, trabajos con salarios por debajo del mínimo y jornadas prolongadas ilegales.

Por su parte Pineda (2019) define cuatro estatutos mínimos que son indispensables para catalogar un trabajo dentro de la esfera de la precariedad. Los estatutos son:

- salario mínimo

- cotización al seguro social
- jornada de trabajo
- estabilidad en el empleo.

Además de esto, una idea destacada de este autor es que entiende la precariedad laboral como un continuum y de carácter estructural a raíz de los Programas de Ajuste Estructural ejecutados en la región latinoamericana, los cuales apostaban por una flexibilización laboral y desregulación del mercado. Esto es de vital importancia para comprender que la afectación actual en el servicio público modalidad taxi viene dada por cambios que son parte de medidas estructurales que han impactado la región.

Puede afirmarse, a partir de lo dicho por Antunes (2007), que el trabajo se encuentra en un periodo de metamorfosis donde la precariedad y la flexibilidad son aspectos cada vez más comunes. Este autor postula que ante el agotamiento del anterior modelo productivo (taylorista-fordista) el capitalismo recurre a una reestructuración basada en el desarrollo tecnológico. Según este autor,

estamos viviendo, por lo tanto, la erosión del trabajo contratado y reglamentado dominante en el siglo XX y vemos su sustitución por las tercerizaciones, por gran parte de las flexibilizaciones, por las formas de trabajo part-time, por las diversas formas de emprendedurismo, cooperativismo, trabajo voluntario, tercer sector, etcétera (Antunes, 2007, p. 32).

Un primer apunte es que este escenario de incertidumbre laboral es resultado de políticas estructurales gestadas en los años ochenta, además de cambios en la lógica del estado. La década de los años ochenta es un punto de inflexión, ya que se orquestan una serie de transformaciones en la base productiva, así como en el Estado, el neoliberalismo se inserta como ideología acompañada de un Estado que abandona su rol de intervención y pasa a adquirir más protagonismo en la política económica que en la social.

El trabajo precario, la flexibilidad y el desempleo son expresiones concretas del anterior escenario, y cada vez se asientan más en sectores de la economía. Estas expresiones incluso se manifiestan en el sector público, de acuerdo con Antunes (2007)

los servicios públicos, como los de salud, energía, educación, telecomunicaciones, jubilación, etcétera, también sufrieron, como no podía ser de otra manera, un notable proceso de reestructuración y se subordinan a la máxima de la mercantilización que viene afectando fuertemente a los trabajadores del sector estatal y público (p. 30).

En Costa Rica se puede visualizar que esta dinámica de la mercantilización de los servicios públicos ha tenido un impacto notorio; en el caso del servicio de taxi, está siendo profundamente subordinado a la competencia privada.

En el caso de los taxistas, hay que decir que es un servicio público y, por lo tanto, se encuentra amparado a legislación vinculante que incluye pago de canon de regulación, seguros, marchamos, impuestos y requerimientos de calidad, tal como las condiciones del carro. Sin embargo, si se realiza un estudio más detallado, se evidencian algunas manifestaciones de un empleo afectado principalmente en temas como las prestaciones sociales, la estabilidad en el empleo, los ingresos percibidos y a un incumplimiento de las jornadas laborales establecidas. Lo anterior debido a que el Estado brinda a las personas trabajadoras del servicio de transporte público modalidad taxis una concesión con la finalidad de que estas personas puedan costear la compra de un vehículo (con los requisitos que ellos estipulan) y el Estado regula tal servicio. Sin embargo, no poseen un patrono formal, ya que el trabajo se visualiza y se desarrolla con un enfoque de trabajo independiente. Por lo tanto, no tienen condiciones como vacaciones pagadas, días feriados, aguinaldo o bien, un salario mínimo, ya que de ellos y ellas depende el dinero que obtengan día a día, basado en las horas laborales que realicen y de la demanda del mercado; si esta es mucha, el pago podría ser considerado; no obstante, si la demanda del servicio disminuye, efectivamente va a reducirse la cantidad de salario obtenido. **Lo anterior**

evidencia que la remuneración económica recibida por brindar tal servicio no es comparable con las horas laborales, ya que estas últimas pueden ser más de 10 horas al día y el pago pueden ser diez mil colones o menos. Esto genera que el empleo no sea estable ni se pueda garantizar sus ingresos, sino que se torna en un espacio inseguro e incierto.

Un tema relacionado con esto se identifica en el mal uso de las concesiones de placas, ya que se están alquilando o cediendo las placas sin una autorización del CTP. Esto ocasiona que se alquilen las placas y el chofer del vehículo deba pagar una tarifa al propietario de la concesión. Es decir, el chofer del taxi se encuentra bajo la precarización laboral, ya que no existe una relación laboral como tal; no existe cotización del seguro ni declaración de impuestos y no existen garantías laborales ya que ante las autoridades como el CTP y la ARESEP esta acción es ilegal. Esto mismo es evidenciado desde el año 2015 en donde se menciona que

El ser taxista, hoy en día, no es ser dueño de la placa o empleado del concesionario; con ¢20 mil al día se alquila un taxi, sin contar con el combustible y la limpieza del vehículo, por lo que algunos “salen tablas” (...) Por Ley, ninguna persona podrá tener más de una concesión, pero los taxistas reconocen que eso no es así; que existen personas que tienen dos, tres, cuatro carros; y los que “administran” pueden tener hasta 20 carros. (...) Detrás de este negocio también existe otro problema: el trabajo informal. Quienes alquilan las placas a un concesionario no cotizan ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) ni declaran impuestos. Tampoco reciben beneficios laborales. La tarifa establecida por Aresep contempla los costos de la contratación y pago de derechos laborales de dos choferes por día, pero no se pagan en todos los casos (Madrigal, 2015).

Vinculado a la cotización del gremio ante la CCSS, según el Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas de la Universidad de Costa Rica (IICE-UCR), para el año 2016 se registró un 30% de personas que laboran como taxistas que no están

asegurados por la CCSS (p. 21). A todas luces es una situación preocupante, ya que son personas que están trabajando sin ningún tipo de respaldo legal; el tipo de trabajo realizado es muy desgastante y puede generar afectaciones en la salud, tanto de forma inmediata como a largo plazo; desde lo individual, así como lo familiar, ya que esta última también está descubierta de la seguridad social

A esto se le suma una dinámica que se ha gestado en la prestación del servicio, los popularmente llamados “colectivos”. Es una modalidad, no permitida, en la que los choferes hacen paradas por distintos puntos llevando a varias personas en un solo viaje. Cobran una cifra menor, pero al llevar los demás espacios ocupados, su ganancia se equilibra. Estos colectivos se configuran como estrategias para sobrevivir en el marco de la desprotección y una competencia agresiva sin control, los concesionarios deben recurrir a este tipo de estrategias que no se encuentran en el marco de la legalidad, pero que se vuelven necesarias dada la desigualdad en el mercado.

Lo anterior puede sustentarse en lo mencionado por Pérez (comunicación personal, 2021) quien expresa que los colectivos

han sido una de las formas para buscar ingresos, sin embargo, no es tan rentable pues el cobro del trayecto sería mayor si se utiliza la maría, y además es un servicio que termina más rápido con la unidad del vehículo pues lo deteriora más rápido por tantos viajes. También hay evidencias de vehículos particulares que realizan colectivos y muchos son vehículos en mal estado, a veces sin RTV y por supuesto sin ningún seguro para los pasajeros.

A raíz de esto, se observa que estas prácticas ponen en una condición de riesgo tanto a los concesionarios como a los usuarios y también indudablemente comprometen la calidad del servicio.

Igualmente, este es un ejemplo preciso de la precarización laboral, y la complicidad del capitalismo, así como un gobierno sin medidas claras de protección que atentan contra

la calidad de vida de la población. Es oportuno destacar que la situación actual del servicio público modalidad taxi se encuentra en una encrucijada debido a una serie de aspectos que se han conjugado para hacer el panorama muy complicado, entre ellos destacan

la operación de plataformas digitales de transporte como Uber, DiDi, la pandemia y el aumento en los combustibles son otros factores que han afectado al sector, siendo el primero de los rubros el que afecta el sector de taxi a criterio de Manuel Vega, director del CTP (Castro, 2021).

Aunque no es el propósito del estudio, se destaca que la situación de pandemia a raíz del COVID-19 ha afectado severamente el empleo y la actividad comercial, por tanto, el uso del servicio de taxi se ha visto mermado, prueba de ello es que se han devuelto 201 permisos de taxis (Hidalgo, 2021, párr. 1). Además, durante la pandemia se ordenó una restricción vehicular que establecía como una excepción la circulación de taxis.

Al respecto, Castro (2021) menciona que “la pandemia por Covid-19 ocasionó que el uso del servicio de transporte de personas en modalidad taxi disminuyera un 48%, a pesar de ser los únicos autorizados a circular junto con los buses durante la restricción vehicular sanitaria” (párr., 1). Esta es una situación insostenible, que expulsa la mano de obra de una actividad que poco a poco asume características de informalidad, ya que a pesar de las aparentes posibilidades laborales ninguna de estas garantiza que las horas laboradas tendrán una remuneración económica.

Otro punto importante de destacar tiene que ver con las garantías laborales, por ejemplo, el tiempo de vacaciones o el pago de aguinaldo. Estos derechos laborales lamentablemente no son disfrutados dada la dinámica del servicio público modalidad taxi y, en los casos en que el dueño de una concesión rente el vehículo a un chofer, por lo general tampoco se da el respeto de estos derechos laborales. Según Cabezas y Rincón (2016), el acceso a estos derechos es variable y afirma que

para el caso de los conductores de taxi, tener vacaciones depende del vínculo entre el propietario y conductor o administradora y conductor. Es decir, cuando el vínculo es entre el propietario y el conductor, existe una mayor probabilidad de negociación sobre el tiempo de vacaciones que le sea funcional a las dos partes (p. 52).

Es decir, casi de ninguna forma las personas que laboran en el servicio de transporte público modalidad taxi no cuentan con el respaldo de las garantías de sus derechos, debido a la génesis de tal servicio, el cual al ser considerado como independiente, no estipula ningún contrato laboral para ninguna de las partes.

Por tanto, se puede observar que no hay cumplimiento de derechos laborales básicos, o garantía de ello, y que se ha luchado durante muchos años, específicamente en los años 40, cuando hubo gran cantidad de movimientos sociales que luchaban por la validación de los derechos de las personas. No contar con vacaciones pagadas agrava mucho más la situación, ya que el cansancio físico y emocional que demanda este trabajo ocasiona que haya una afectación grave en términos de salud y, financieramente, también se vuelve una preocupación.

Las situaciones expuestas anteriormente denotan rasgos de la precarización existente dentro del servicio de transporte público modalidad taxi, que impacta directamente la vida de las personas trabajadoras.

Jornadas laborales extenuantes, bajos ingresos económicos

La jornada laboral es un elemento medular en las garantías laborales, pues determina la cantidad de horas que una persona debe trabajar. Desde la postura de Marx (1967), la jornada laboral no representa una magnitud constante sino variable. Está constituida por el tiempo socialmente necesario para pagar el valor de la venta de su fuerza de trabajo y en la economía capitalista una tasa de plusvalía. En términos sencillos, la

jornada laboral constituye el tiempo por el cual el capitalista dispone del tiempo de la persona trabajadora, por el cual ha pagado.

Ahora bien, a pesar de que la jornada laboral es variable, Marx (1967) afirma que puede cambiar, pero bajo un límite máximo que está dado de dos maneras: límite físico, el cual responde a esa limitación en cuanto al gasto de fuerza vital durante el día natural de 24 horas, y barreras morales, que atienden a satisfacción de necesidades espirituales y sociales. Estas precisiones son de gran relevancia para analizar la jornada laboral de los trabajadores del servicio de taxis, ya que se entra en una dinámica particular en la cual existe una forzosa necesidad de superar estos límites tanto a nivel físico, como moral, para lograr satisfacer sus necesidades básicas.

En relación con el transporte público modalidad taxis en el país, llama poderosamente la atención que la jornada laboral había sido romantizada; esto debido a que se recurría a la autonomía y el manejo del tiempo como una de las cualidades de este trabajo; sin embargo, poco a poco se va diluyendo en tanto se necesitan más horas de trabajo para percibir el ingreso requerido. Una jornada laboral de más de ocho horas es contraproducente en diversos sentidos y uno de los más graves es la afectación en la salud integral de las personas trabajadoras.

En lo que concierne a Costa Rica, una revisión de noticias relacionadas con el tema permite identificar que la situación de la jornada laboral presenta la misma dinámica; como lo menciona Rojas (2019, citando a Vargas, 2019) “los taxistas deben hacer turnos de más 12 horas diarias” (párr. 4).

El término de jornada laboral refiere al horario establecido por la persona que tiene el cargo de jefatura, por las políticas de una organización y demás. Sin embargo, en Costa Rica existe un código que estipula lineamientos de cómo debe ser esa jornada laboral. En este Código de Trabajo (1943) se establece en el Artículo 136 que “La jornada ordinaria de

trabajo efectivo no podrá ser mayor de ocho horas en el día, de seis en la noche y de cuarenta y ocho horas por semana”.

A pesar de la legislación, las personas trabajadoras del servicio de taxi se ven obligadas a asumir una jornada laboral más extensa para satisfacer sus gastos y necesidades. Lara (2018) también ejemplifica esta situación cuando alude que

El trabajo en el aeropuerto es esclavizante. Más por Uber; usted tiene que pagar deudas y cuentas del taxi. Antes trabajaba el mismo taxi con otros dos choferes porque la concesión exige que el carro esté 24 horas en la terminal. Hoy ya no se puede, ahora el turno son 12 horas. Llego a las 2 a. m. o 3 a. m. a la casa, duermo un poco, desayuno y salgo otra vez. Dejé botada mi carrera de Educación Física hace dos años porque no tengo tiempo, ni dinero”, se queja Fernando Alfaro Rivera de 35 años, taxista en el aeropuerto Juan Santamaría, en Alajuela. Dice tener 14 años en la actividad (párr. 1).

Lo anterior denota que, cuando existe un aumento en la jornada laboral, se trastocan espacios personales y de ocio que afectan directamente la salud de las personas que laboran bajo estas condiciones. Otra de las personas entrevistadas, que también realiza una jornada laboral de más de ocho horas, menciona lo siguiente: “Trabajo 12 horas normalmente, hubo una época en mi vida donde trabajé incluso más de 14 o 15 horas dependiendo de lo que necesitara” (Jiménez, comunicación personal, 2021).

Lo expresado en el párrafo anterior, evidencia que la génesis de este trabajo siempre ha sido así, con horarios o jornadas laborales largas. Sin embargo, anteriormente las personas trabajadoras del servicio de transporte público modalidad taxi recibían una remuneración económica que les permitía satisfacer las necesidades humanas básicas, a cambio de gran cantidad de horas laboradas. Por el contrario, en la actualidad, a pesar de que también se presentan largas jornadas laborales, la remuneración económica que procede de esa cantidad de horas laboradas ya no permite la satisfacción de las

necesidades humanas básicas de las personas, por el contrario, cada vez es menos probable acceder a estas (Vargas, comunicación personal, 2021).

Otro aspecto que es necesario mencionar es la cantidad de horas laborales que poseen que son “kilómetros improductivos”. Estas refieren a las horas que las personas trabajadoras en el servicio de transporte público de taxi laboran sin realizar ningún servicio de transporte. Al respecto Jiménez (comunicación personal, 2021) menciona que

Ha cambiado un montón, en los ingresos, el tiempo de espera, los kilómetros improductivos de una carrera a otra. La tarifa en Costa Rica, contempla todo esto, lo que quiere decir que si el taxi por ejemplo cargara más rápido y tuviera menos kilómetros improductivos la tarifa podría ser más baja, así está hecho el modelo tarifario. Al decrecer el transporte informal estas tarifas suben, al haber este desorden esto sube y los ingresos decrecen.

El tiempo de espera reafirma la necesidad de las jornadas laborales extensas, debido a que estos kilómetros improductivos están vinculados con la disminución de la demanda del servicio de transporte público modalidad taxis y, al no existir tal necesidad de usar este medio de transporte, el salario de las personas trabajadoras disminuye y, con ella, se reduce el acceso a condiciones de vida óptimas para el desarrollo de todas las personas.

Estas largas jornadas laborales a la que se ven expuestas las personas trabajadoras del servicio de transporte público modalidad taxi conllevan otras problemáticas como lo es la exposición a la precarización laboral.

Las graves consecuencias de las jornadas laborales extensas en la vida de las personas trabajadoras del servicio de transporte público modalidad taxis

Las situaciones expuestas anteriormente denotan la precarización existente dentro del servicio de transporte público modalidad taxi, pues deben trabajar jornadas laborales extensas para poder satisfacer sus necesidades.

Esto conlleva a pensar en la disminución de sus ingresos pues, a pesar de la gran cantidad de horas laboradas, el ingreso recibido no es proporcional al trabajo realizado, debido a la sobrecarga y a la disminución de la demanda del servicio. Esto mismo es expuesto por Lara (2018, párr. 8) quien alude que

El alto endeudamiento, jornadas de 12 a 16 horas, deterioro de salud, tensión e incertidumbre, se instalan en distinto grado y por distintas razones entre los conductores, en un país donde también opera un número indeterminado de taxis piratas". (..) Con el carro estoy atrasado en los pagos, tuve que irme de la casa donde alquilaba y cortar gasto. Le debo a *Raymundo y todo el mundo*. Esto bajó de un millón y resto que me ganaba al mes a como ϕ 500.000. Antes me iba a la casa a las 5 p. m. con ϕ 50.000. Ahora uno hace eso en dos días, pero tirándole 14 a 16 horas. Yo tengo este horario hace dos años", se lamentó Gilberto Martínez Cedeño, de 61 años y 25 de ser taxista.

Las citas anteriores denotan el impacto en el estilo de vida de las personas desde su individualidad y el impacto directo a las familias, con consecuencias en el desarrollo de las dinámicas familiares, ya que hay menos tiempo de ocio y esparcimiento, lo cual no permite tener tiempo para descansar a nivel físico y mental, por lo que la salud se ve directamente perjudicada. Asimismo, otra de las personas afectadas por la situación, Jiménez (comunicación personal, 2021) alude al respecto, que

Mis hijos ya crecieron y mis gastos ya no son tan altos como antes, pero yo veo a mis compañeros y tienen un montón de gastos y casi nada de ingresos. He visto

compañeros que aun trabajando doce horas han perdido sus carros, sus casas, evidentemente tienen problemas familiares y esto nos afecta por estos competidores implacables.

Un conductor de taxi afirmó en una entrevista realizada por el periódico CRhoy que En días recientes, en media pandemia, tenemos reportes de compañeros que lo más que generan son 16 mil colones-y en la mayoría de casos- deben pagar 10 mil colones al propietario del vehículo. Es decir, les quedan solo 6 mil colones diarios para subsistir (Rojas, 2020, p. 6).

Evidentemente, a raíz de las declaraciones de los concesionarios se puede afirmar que las personas trabajadoras del servicio público modalidad taxi por lo general no perciben el ingreso mínimo establecido por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), el cual establece que el salario mínimo por jornada ordinaria para una persona taxista es de ¢ 11.843,71 (MTSS, 2021).

Todo lo anterior también es un hallazgo IICE-UCR en el 2017, el cual resalta que “las jornadas laborales de los choferes tanto formales como informales tienden a ser mayores que las ocho horas. La cantidad de servicios ronda los 26 viajes por jornada, en promedio los servicios duran menos de 13 minutos” (p. 9). Por ejemplo, los choferes de vehículos tipo sedán trabajan un promedio de 15 horas diarias.

Esta ampliación de la jornada laboral indudablemente sucede debido a la disminución en la demanda del servicio. El dinero que antes conseguían en una jornada laboral de ocho horas, ahora deben hacerlo en 10 o 12 horas. Para el gremio de taxistas, esta disminución de la demanda ha sido sumamente grave y se puede cuantificar en un 70%, aproximadamente. Vargas, secretario general de la Unión de Taxistas Costarricenses, destaca lo siguiente:

La afectación ha sido del 70%. Antes cuando no existían las plataformas el taxista tenían un 12 o 13% de competencia y era el pirata del barrio que se estacionaba en

la esquina, que hacía la plástica e iba a comprar en la pulpería del barrio, en la carnicería del barrio, la pata quedaba en el barrio. Y un 12% de pérdida dentro de una empresa es algo manejable, pero cuando hablamos del 70% donde la plata sale para un paraíso fiscal en otro país, donde se usa el sistema bancario de este país, donde esas personas que están robando el trabajo no tienen seguridad social por ende se roba a la CCSS. Eso es un robo, pero al gobierno no le interesa arreglar esto (Comunicación personal, 2021).

Asimismo, Pérez, líder taxista, menciona que

la disminución de la demanda ha sido muy grave, muchos compañeros han tenido que echar mano de otros servicios para sobrevivir. Incluso se han devuelto muchas placas y usted ve taxis guardados en cocheras porque no está siendo rentable. La disminución de los ingresos ha sido de un 70% lo cual nos ha afectado mucho, y hay otra cosa importante porque los datos oficiales del Consejo de Transporte Público dicen que actualmente hay 11, 200 concesionarios que dependen de este servicio sin embargo yo considero que son más las personas que dependen de los ingresos de este servicio. Son 28 mil aproximadamente pues cada vehículo tiene dos choferes para abarcar las dos jornadas diarias, asimismo los operadores que hacen el día libre. A esto súmele las familias que dependen total o parcialmente de lo que se pueda generar (comunicación personal, 2021).

Derivado de los testimonios, se puede identificar que efectivamente existe una afectación muy grave en términos de ingresos, lo cual ha llevado a los taxistas a buscar formas de equilibrar los ingresos que anteriormente tenían mediante servicios de encomienda, colectivos e incluso otras alternativas de trabajo, lo cual implica de forma muy sutil la ampliación de una jornada de trabajo.

Este capítulo permite evidenciar que existen grandes consecuencias de la precarización laboral y de las extensas jornadas laborales, las cuales impactan

directamente a las personas que laboran brindando este servicio, así como las personas que dependen de este trabajo, como lo son las familias.

Estas repercusiones no pueden verse desde una mirada superficial, sino que debe trascenderse, ya que es necesario visibilizar el impactan a nivel de salud física, emocional y mental de estas personas. Por ejemplo, actualmente en el país se registran aproximadamente 21 personas que han acabado con su vida debido a la situación tan precaria y con tan pocas soluciones que poseen a nivel laboral (Granados, 2021).

Esto permite evidenciar que esta situación es necesario de abordarla y brindarle atención y contención, ya que las acciones y las decisiones que se realicen en torno al trabajo del transporte público modalidad taxis impactara y generara aún más consecuencias de las expresadas en este capítulo.

Conclusiones

El capitalismo ha presentado, a lo largo del tiempo, nuevas formas de reproducción; es decir, conforme pasan los años estas cambian y se transforman basadas en el contexto en el que se encuentren, muestra de esto es la incursión de las economías colaborativas. El funcionamiento de estas revoluciona el mercado y lo medular ya no es la acumulación de bienes o posesiones, sino que es la especialización o minimización de los bienes, los cuales se ponen a disposición de otros usuarios. Dicho esto, se pasa de una economía clásica a una economía digital que abarca todos los servicios.

Otro de los puntos de llegada es que la inmersión de las economías colaborativas representa la punta del iceberg de una serie de eventos que han afectado al servicio público de taxis. Fenómenos anteriores como la piratería o los servicios especiales (SEETAXI) representaban una disminución de los ingresos, manejable en tanto no amenazaba la sostenibilidad; sin embargo, las plataformas digitales agravan la situación de los taxistas y se estima una disminución del 70% de sus ingresos.

Resulta necesario destacar que las economías colaborativas encontraron en Costa Rica un escenario propicio para su consolidación por varias razones. En primer término, debido a un sector de transporte público extenso y deficiente, un contexto de desempleo preocupante, una cultura que aprueba y hace un uso cotidiano de las herramientas tecnológicas y un servicio público de taxi con una reputación negativa. Todos estos factores tuvieron una gran repercusión para que las plataformas digitales entraran de la forma en que lo hicieron.

Por tanto, la calidad del servicio de taxi fue puesta en evidencia, ya que las economías colaborativas se encuentran con un servicio público desactualizado y sin una fiscalización adecuada en temas de calidad, por lo que la ciudadanía opta por un servicio innovador, de fácil acceso y, sobre todo, a un bajo costo. Este último aspecto es sumamente relevante, pues el modelo tarifario no es competitivo; por ejemplo, según la ley 7969, las

unidades de taxi deben cobrar 530 colones por km, mientras que las economías colaborativas cobran 240 colones. Además de esto, el modelo tarifario del servicio de taxi incluye una tarifa por demora y una tarifa por espera, las cuales aumentan el costo del servicio.

Las razones expuestas anteriormente exponen y evidencian, en esta singularidad, la totalidad del sistema en el que nos encontramos inmersos, tal como se ha detallado en la investigación.

Indudablemente la revolución tecnológica genera muchos debates. Si bien es cierto tiende a verse desde una postura optimista, no se puede negar el hecho de que estos abruptos avances tecnológicos que van desde las plataformas digitales hasta la robótica crecen a un ritmo vertiginoso y de forma voraz. Dicho esto, el panorama del trabajo es incierto y realmente se comprometen las condiciones y derechos que se ganaron mediante la lucha social.

Al respecto Molina et al. (2018) refieren que sí existe una desigualdad en el crecimiento tecnológico de los países y de quienes gozan de sus ventajas. Asimismo, el panorama de automatización, *big data*, inteligencia artificial, son expresiones que comprometen el trabajo presente y futuro. Ante este escenario hay que posicionar que

estas nuevas tecnologías están cambiando la manera de trabajar y, en consecuencia, también cambian las demandas de trabajo. Actualmente, se habla del surgimiento de “formas atípicas de empleo”, que se basan en el uso de las nuevas tecnologías. Puntualmente respecto a este tema, la pregunta es si los trabajadores se encuentran preparados para adaptarse a tales cambios y, en todo caso, cómo se darán las relaciones laborales y cómo se garantizarán las condiciones de trabajo decente a partir de la proliferación de un gran número de empleos atípicos (p. 14).

Otro hallazgo destacado es que se ha intentado de manera constante el funcionamiento de aplicaciones digitales que le permitan al servicio público modalidad taxi competir con las economías colaborativas y con los avances que genera el capitalismo. Estas iniciativas han sido infructuosas y, prueba de ello, es el cese de operaciones del servicio de OMNI Taxi, el cual tuvo una duración de 10 meses. Se podría decir que existen múltiples razones por las cuales esta metodología de implementar recursos tecnológicos no tuvo en el gremio de los taxistas el impacto que se esperaba, se enumeran algunas de las posibles razones:

1-Resistencia gremial: puede estar direccionada a aspectos generacionales vinculados con la edad de las personas que brindan este servicio, el cual podría dificultar la comprensión del uso de la aplicación.

2- La situación económica de las personas que brindan el servicio transporte público modalidad taxi: esto porque, para la implementación de la aplicación, es necesario el uso de un teléfono inteligente, así como del uso de internet, por lo que no todas las personas tienen acceso a este.

3-Poco acompañamiento: probablemente este último aspecto es el que más se adoleció durante el proceso, pues no se brindó un acompañamiento pertinente por parte de las instituciones estatales encargadas. La aprehensión de estas herramientas tecnológicas requiere planificación, tiempo y procesos informativos para explicar su uso. Asimismo, se pudo generar mayor publicidad a la aplicación, para que la población conociera su uso y su existencia, ya que las otras plataformas de las economías colaborativas tienen gran cantidad de publicidad, la cual de forma indirecta le vende a la población un servicio.

Esto mismo permite notar que la situación no solo implica la participación del capitalismo, sino también la participación del Estado, el cual va más allá de la regulación y la legislación. Ya que esas medidas no lograrían atender el asunto de fondo, tiene que ver con exclusión, no captación de mano de obra por parte del sistema, pauperización de la

mano de obra y un sistema que no se puede detener, por lo que el Estado ante tal situación, no tiene tanto margen de acción, porque actúa con el sistema y no en contra de él.

Bajo esta premisa, se puede afirmar que el Estado ha tenido una respuesta tardía y un rol pasivo ante esta situación. Se comparte la idea de que nunca hubo una lectura adecuada de lo que representaba la llegada de las economías colaborativas y se ha tenido que intervenir sobre la marcha. De la mano con lo anterior, un hallazgo que se desprende de la investigación es que las instituciones estatales actuaron a destiempo y sus medidas han sido apagafuegos. Las acciones se han enfocado en multas para los choferes de las plataformas, aplicaciones digitales para tratar de nivelar el terreno y los proyectos de ley que se han presentado no han sido con el respaldo político capaz de colocarlo en la agenda política como prioridad.

Son muchos los aspectos concluyentes y los hallazgos obtenidos, los cuales versan sobre el accionar estatal y sus instituciones, la capacidad del capitalismo y su alianza con los avances tecnológicos en aras de generar más lucro y, finalmente, las condiciones laborales del sector que se dedica al servicio público modalidad taxi. Cabe resaltar que el capitalismo contemporáneo pauperiza a la clase trabajadora, ya que los taxistas son un sector inserto en el mercado de trabajo, pero esto en lo absoluto garantiza una vida digna.

Una vez finalizadas las entrevistas con los líderes gremiales, se evidencia que tienen un manejo detallado relacionado a las atribuciones y el rol de cada entidad estatal. Son sumamente claros en su posición, y defienden la idea de que el Estado ha pasado por alto su deber y ha incurrido en una violación de la legislación existente.

De igual manera, un aspecto que llama mucho la atención es que existe poca autocrítica respecto a la calidad y algunas acciones que han llevado a que la población no vea con buenos ojos el uso de este servicio público. La atención del fenómeno se centra en la aparición de las economías colaborativas y su estatus legal, así como en la intervención estatal pero la introspección casi no se expresa.

En cuanto a los proyectos de ley, se concluye que ha sido una lucha política en la que claramente hay una pugna de intereses, donde sobresale el lucro y la ganancia que se pueda generar. La regulación de las plataformas digitales si bien podría ocasionar ingresos al Estado, existe el riesgo de que, ante la declaratoria de ilegalidad, la empresa termine sus operaciones en el país, afectando a un aproximado de 28 mil personas. Ahora bien, en la acera del frente las afectaciones son sumamente delicadas también y se ha desvirtuado que se está ante un servicio público el cual debe ser respaldado y defendido. Por lo tanto, el no decidir también refleja un accionar político.

Un aspecto concluyente es que el sector de Transporte y Movilidad es sumamente extenso, con muchas dependencias y con funciones concurrentes. Por ejemplo, se detalló que tanto el MOPT como la ARESEP son los responsables del control de los servicios y que el CTP otorga las concesiones; pero tanto el CTP como la ARESEP tienen la potestad de retirar las concesiones y aplicar multas. Esto ha generado que las instituciones no tengan una respuesta clara, además de que deben ampararse a la legislación existente, la cual está desfasada y no contempla las plataformas digitales, lo cual permite evidenciar que la mayoría de las áreas son parte de esa pugna de intereses. Por lo que se convierte en una necesidad con carácter urgente la integración de instituciones, de funciones y de procedimientos en el sector.

Asimismo, un elemento que es de conocimiento general, pero que con esta investigación se confirma, es que la competencia entre las economías colaborativas y el servicio de transporte público modalidad taxi es desleal, esto debido a los costos de operación y las regulaciones que se establecen en la ley 7969. Los concesionarios deben tener una póliza de seguros que cubra, íntegramente, su responsabilidad civil por lesión o muerte de terceros y por daños a la propiedad de terceros (Artículo 52), además de adquirir el sistema de medición de tarifas y llevar el vehículo a Riteve dos veces al año. Las acciones

se han enfocado en multas para los choferes de las plataformas que son casi incobrables y sin efectividad en la recaudación, por los montos económicos tan altos.

De la misma manera, este escenario coloca a una clase trabajadora desprotegida y en vulnerabilidad que ha permitido el aumento de movimientos de lucha, organización de la clase trabajadora, mediación de intereses en miras de garantizar una mejor calidad de vida para los prestadores del servicio público modalidad taxi.

Se destaca que existe una evidente ampliación de las jornadas laborales de los taxistas, quienes voluntariamente trabajan más de ocho horas diarias para satisfacer necesidades básicas. Es una situación realmente complicada, pues las jornadas extensas tienen repercusiones a nivel de salud física y emocional; sin embargo, se vuelve imperioso hacerlo para generar los ingresos suficientes para sufragar necesidades.

Si se continúa a este ritmo, de las devoluciones de placas puede generarse que el servicio disminuya enormemente o bien, que se extinga y se privatice el transporte público. Desde el 2015 al 2020, el CTP cuantificó que se devolvieron un aproximado de 1400 placas, y muchos de estos concesionarios migraron a dar el servicio con las plataformas digitales. Esto visualiza, a largo plazo, un contexto social preocupante, ya que al disminuir o bien extinguir este servicio implicaría una gran cantidad de personas desempleadas, potenciando así su vulnerabilidad y la de sus familias, aumentando a su paso las situaciones de pobreza extrema, un incremento en la tasa de suicidios, situaciones de violencia intrafamiliar, la delincuencia, el aumento de personas que emigran a otros países y sobreendeudamiento. Estas y otras consecuencias se pueden visualizar a largo plazo si no se toman medidas reales en la actualidad.

Cabe destacar que la situación laboral de los taxistas es muy diferente a tiempos anteriores, ya que actualmente, sin importar la cantidad de horas laborales que realicen, a nivel económico no es viable, ya que no permite la satisfacción de necesidades humanas básicas, como la alimentación, la recreación, la vestimenta, entre otras. Esto genera que

las personas que laboran en este servicio sean cada vez más excluidas a nivel social y que la brecha, para quienes pueden o no tener acceso a las necesidades humanas básicas, sea cada día más amplia.

Por otra parte, esta situación permite evidenciar que a nivel nacional y social las personas singularizan tal problemática, culpabilizando a los diferentes gremios por las situaciones que acontecen, ya que se responsabiliza a las personas que trabajan brindando el servicio como taxistas, como taxis piratas, porteadores y en las economías colaborativas de la situación precaria que poseen a nivel laboral, desdibujando así la responsabilidad que posee el Estado y el capitalismo. Lo anterior evidencia las repercusiones en las condiciones laborales que presenta el servicio de transporte público modalidad taxis, el cual es afectado directamente por las transformaciones del capitalismo y por la poca participación estatal.

Finalmente, este escenario implica una atención estatal y una intervención interdisciplinaria en la cual Trabajo Social se ve imbricada. En primer término, este tema es de gran relevancia a nivel investigativo, pues abre puertas para ahondar en una categoría central como lo es el Estado, pero desde una vertiente novedosa. Asimismo, como se evidenció anteriormente, es imperioso que el gremio de taxistas sea partícipe de procesos de capacitación para la mejora de la calidad del servicio y para adaptarse a los cambios tecnológicos y Trabajo Social tiene las herramientas para liderar estos procesos. Otro aporte de esta investigación para la profesión de Trabajo Social es, en definitiva, el reconocimiento de la necesidad de defender los derechos de la población, desde donde se debe actuar en la toma de decisiones con una posición ética de acercar en lo posible los derechos a la población desde el diseño e implementación de política pública el cual es un área laboral para el trabajo social.

Por otra parte, permite visualizar la necesidad que desde la Escuela de Trabajo Social se fomente en la formación no solo la importancia de participar en la creación de políticas públicas que aborden los derechos de la población, sino de que estas sean reales

y que permitan llevarse a cabo no solo en lo escrito si no en la realidad ya que estas siempre impactan en la vida de las personas.

Recomendaciones

A futuras investigaciones

A futuras investigaciones relacionadas a temas de servicio de transporte público modalidad taxi se recomienda estudiar el impacto de la pandemia de la COVID-19 en el desarrollo de su trabajo y de sus vidas, así como las consecuencias que esta generó en su servicio y los beneficios obtenidos en este contexto. También, se recomienda realizar investigaciones en donde se comparen los derechos laborales de las economías colaborativas y las del servicio de transporte público modalidad taxis.

Asimismo, se recomienda realizar mayor cantidad de entrevistas a la población trabajadora de este servicio, ya que escuchar y poner en palabras sus sentires y vivencias permite una mayor visibilización de la situación. A su vez, se recomienda entrevistar a mujeres que laboran en el servicio de transporte público modalidad taxi, ya que en esta investigación no hubo presencia de esta población y sus vivencias son diferentes, por su género y por todo lo que esto genera a nivel social.

Además de esto, es fundamental estudiar tomando en cuenta las categorías de ruralidad y urbanidad, pues las economías colaborativas centran su operación en la GAM, por lo que analizar la situación en zona rural representa una oportunidad de investigación valiosa que permite valorar si las condiciones laborales tienen diferencias con lo que sucede en la GAM.

Dentro de lo observado en el análisis hemerográfico, está la importancia de realizar investigación en torno a la sanción mediática de los movimientos sociales realizados por las personas trabajadoras del servicio de taxis o también conocidos como la fuerza roja. Este es un tema de suma importancia a nivel nacional y social cuya connotación negativa de las demandas y la organización de este sector encuentra su lógica en un contexto en el que la organización colectiva y los movimientos sociales son cada vez menos legitimados.

A pesar de esto, se insta a visualizar el ejercicio de la ciudadanía como una expresión de resistencias la cual puede ser caracterizada para una mejor aprehensión.

Se recomienda indagar en el endeudamiento como categoría que complejiza la situación financiera de las personas trabajadoras del servicio de taxi, pues las personas entrevistadas manifiestan que los ingresos han disminuido y tienen muchas deudas por pagar. Conviene analizar estrategias para una mejor calidad de vida.

Por último, se recomienda ahondar en el papel de las instituciones estatales como entes rectores del servicio de transporte público modalidad taxi, las cuales derivan en programas y proyectos implementados, así como en políticas regulatorias de este servicio, pues actualmente son contradictorias y continúan perpetuando la desigualdad y la legitimación del sistema actual.

A la Escuela de Trabajo Social

A la Escuela de Trabajo Social se le recomienda fomentar en el estudiantado el deseo por realizar investigaciones en torno a situaciones cotidianas que afectan y vulneran la realidad de la población costarricense. Esta recomendación se postula a raíz de los vacíos que se encontraron en el estado de la cuestión de investigaciones relacionadas a este tema. El capitalismo contemporáneo lamentablemente pauperiza y pone en condiciones de vulnerabilidad a amplios sectores de la población por lo que Trabajo Social debe estar a la vanguardia en investigación, exposición y defensa de los derechos que se ven violentados.

Ya que en reiteradas ocasiones los temas de investigación son direccionados al estudio de momentos pasados, y a pesar de su importancia también es recomendado visibilizar temas actuales que afectan a la población, su vida individual, familiar y social.

A su vez, se recomienda mantener la apertura dentro de los comités asesores de los trabajos finales de graduación para realizar investigaciones actualizadas, ya que para

el caso de esta investigación fue sumamente enriquecedor el apoyo obtenido por el comité asesor. En consonancia, se recomienda continuar tomando como referencia la propuesta realizada por los sustentantes para el comité asesor, ya que para esta tesis fue necesaria la participación de todas las personas que conforman este comité.

Por último, se reconoce que la formación en la malla académica es reducida en la temática de situaciones de vida, por lo cual se recomienda a la población estudiantil que desee ahondar en el tema informarse previamente por medio de la teoría, lecturas, talleres, capacitaciones, espacios de reflexión, entre otros. Cabe destacar que, desde la formación académica de la escuela de Trabajo Social en la Universidad de Costa Rica, se brindan las herramientas teórico-metodológicas que permiten analizar dichas categorías. Por lo que se observa, la responsabilidad de formarse continuamente, con la finalidad de fomentar un análisis cercano a la realidad de modo que las reflexiones teóricas sean enriquecidas por el ejercicio mismo de la profesión, donde se descifra la realidad que está detrás de la cuestión social y que impacta directamente a las persona, ya que solo así la investigación y los resultados podrán incidir en la transformación de la realidad, desde un proyecto de una sociedad más inclusiva desde la institucionalidad.

A las instituciones públicas que representan órganos rectores para el servicio de transporte público modalidad taxis

Se recomienda que las instituciones públicas que regulan el servicio de transporte público modalidad taxi trabajen en la mejora del servicio, implementando la tecnificación del oficio; se debe fomentar constantemente la atención a los usuarios desde el respeto. Asimismo, se debe incentivar la formación para el manejo de herramientas tecnológicas; de otros idiomas, incluyendo la lengua de LESCO; sus derechos como personas trabajadoras; todo esto en función de mejorar la calidad del servicio.

Se recomienda tanto, al MOPT y la ARESEP como entes que se encargan de supervisar la calidad y la evaluación, implementar planes piloto que busquen modernizar el tema de la fiscalización para que sea una práctica ágil y más accesible para los usuarios del servicio. A su vez, se recomienda que las instituciones puedan brindar información física sobre los monitoreos y los registros donde se pueda indagar información para la investigación de forma verídica.

Por último, se recomienda que las organizaciones ofrezcan campañas publicitarias en pro del servicio de transporte público, donde se muestran los beneficios, los cambios y mejoras que ha se han tenido, ya que es fundamental que cambie la imagen que tiene el servicio de taxi ante la sociedad costarricense.

A las personas que brindan el servicio de transporte público modalidad taxis

Al gremio de taxistas se le recomienda fortalecer la organización y continuar con la presión para que se tomen medidas concretas para favorecer el escenario de competencia. Paralelamente, exigir más fiscalización en temas de calidad con el fin de que se sancione a concesionarios que no brindan el servicio de manera satisfactoria e ir mejorando la imagen ante los usuarios.

Asimismo se les recomienda a las personas que laboran en el gremio de taxistas continuar luchando en movimientos sociales por sus derechos, por el cumplimiento y validación de estos. Esta lucha debe de ser llevada desde varias direcciones, por ejemplo, en deslegitimar noticias que en muchas ocasiones son amarillistas y brindan un abordaje erróneo sobre la realidad y el objetivo del movimiento social.

De igual manera, es oportuno que ante esta situación complicada en la que su calidad de vida se ve afectada, el gremio en su totalidad se mantenga unido y busque estrategias de apoyo para solventar necesidades financieras, de salud y/o emocionales.

Una de las recomendaciones que se le comparte a este gremio es ser autocríticos respecto a las áreas de mejora necesarias para ofrecer un mejor servicio a la ciudadanía. Aunque no se puede generalizar, lo cierto es que durante las entrevistas estos temas salieron a la luz y aspectos como la presentación personal, la atención al usuario, la negación de viajes o la “alteración” del taxímetro son puntos de mejora que la ciudadanía resiente y que son fundamentales de cambiar.

Referencias

- Acosta-García, S., y Covarrubias, A. (2018). La gobernanza del transporte público urbano en México: un comparativo de las localidades de Hermosillo, Sonora y León, Guanajuato. *Revista de investigación científica*, 18(52), 1-36. <https://doi.org/10.24836/es.v28i52.549>
- Aguilar, M. (2009). Costa Rica en el siglo XX: luchas sociales y conquistas laborales. Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2009. 88 p. (cuaderno de historia de la cultura; 10)
- Aguilar, P (2016). Diseño de una evaluación financiera a 5 años para la empresa de comercio electrónico "Taxi Digital" en la industria del transporte público de pasajeros en taxi en Costa Rica". [Trabajo final de graduación sometido a la consideración de la Comisión del Programa de Estudios de Postgrado en Administración y Dirección de Empresas para optar al grado y título de Maestría Profesional en Administración de Empresas Énfasis en Finanzas]. <http://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/74307/Trabajo%20Final%20de%20Graduaci%C3%B3n%20Maestria%202017%20UCR%20PADE%20VF.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Aguilar, F. (8 de octubre del 2021). *Uber, Rappi, DiDi, Airbnb: ¿Somos realmente dueños de nuestro trabajo?* Chiapas Paralelo. <https://www.chiapasparalelo.com/opinion/invitados/2021/10/uber-rappi-didi-airbnb-somos-realmente-duenos-de-nuestro-trabajo/>
- Alaminos, A. y Penalva, C. (2018). Economía colaborativa: definiciones y escenarios. *SOCIOLOGIADOS. Revista de Investigación Social*, 3(1), 15-36. <https://doi.org/10.14198/socdos.2018.3.1.01>

- Alegría, S. (2016). Las repercusiones de las transformaciones en los regímenes de contrato para la ejecución de servicios sociales tercerizados, en la reproducción del trabajo de profesionales en Trabajo Social. [Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Trabajo Social]. Universidad de Costa Rica. <http://www.ts.ucr.ac.cr/binarios/tfglic/tfg-l-2016-16.pdf>
- Alfaro, J. (12 de septiembre del 2019). *¿Qué dice el nuevo proyecto que intentará regular Uber y otras plataformas de transporte?* Semanario Universidad. <https://semanariouniversidad.com/pais/que-dice-el-nuevo-proyecto-que-intentara-regular-uber-y-otras-plataformas-de-transporte/>
- Antunes, R. (1995). *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo.* <https://catedralibrets.files.wordpress.com/2015/04/ricardo-antunes-adios-al-trabajo.pdf>
- Antunes, R., y Pochmann, M. (2008). *La desconstrucción del trabajo y la explosión del desempleo estructural y de la pobreza en Brasil.* En A. Cimadamore, y A. Cattani (comp). *Producción de pobreza y desigualdad en América Latina* (pp. 191-203). Siglo del Hombre CLACSO.
- Arancibia, K., y López, M. (2017). *Perspectiva de vida de los adolescentes Mototaxistas del Distrito de Pilcomayo Provincia de Huancayo.* [Tesis para optar El grado de Licenciatura en Trabajo Social]. Universidad Nacional Del Centro del Perú. http://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UNCP_a3bd1e577f5b7a682809a50089c160be/Details
- Arias, L., y Vásquez, Y. (2017). UBER: *¿Existe relación laboral entre los conductores que brindan el servicio de Uber y la empresa Uber?* [Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Derecho]. Universidad de Costa Rica. <https://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/09/Tesis.pdf>

- Artavia, L. (2020). *Plataformas digitales y precarización laboral en costa rica*.
https://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/82691/FES_Estudio_Plataformas_digitales_y_precarizacio%cc%81n_laboral_en_Costa_Rica.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. (2021). *¿Quiénes somos?*
<https://aresep.go.cr/>
- Cabezas, A., y Rincón, M. (2016). Autonomía o Múltiples Dependencias: Condiciones de Trabajo de los Conductores de Taxi en Bogotá. [Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Sociología]. Universidad del Rosario.
<http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/12950/Tesis%20Autonom%C3%ADa%20o%20M%C3%BAltiples%20Dependencias%20Condiciones%20de%20Trabajo%20de%20los%20Conductores%20de%20Taxi%20de%20Bogot%C3%A1.pdf?sequence=1>
- Camino, V. (2012). Tecnología y globalización económica. *Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades*, 14(27), 101-119.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28223180006>
- Campos, L., Chavarría, R., y Vindas, L. (2009). Condiciones de empleo y desempleo de la población del cantón de Parrita, una aproximación al análisis desde la categoría trabajo. [Trabajo Final de Graduación para optar por el grado de Licenciatura en Trabajo Social]. <http://www.ts.ucr.ac.cr/binarios/tfglic/tfg-l-2009-08.pdf>
- Carballo, P. (2012). Individualización y descolectivización de las relaciones laborales como tendencias del mercado en Costa Rica. *Reflexiones*, 91(2), 163-174.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=72923962012>
- Castañeda, M. (2010). Precariedad laboral y condiciones de vida: trayectorias laborales de jóvenes trabajadores de la industria del vestido en Torreón, Coahuila (2001-2010).

- [Tesis para optar por el grado de maestra en desarrollo regional]. Tijuana, México.
<https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2010/11/TESIS-Casta%C3%B1eda-Ag%C3%BCero-Marcela.pdf>
- Castillo, C. (2013). Política social y desarrollo costarricense: Orientación y logros. *Reflexiones*, 31(1), 35-42.
<https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/reflexiones/article/view/10870>
- Castro, J. (2020, agosto 26). Productos tecnológicos chinos enamoran a consumidores ticos. *La República*. <https://www.larepublica.net/noticia/productos-tecnologicos-chinos-enamoran-a-consumidores-ticos>
- Castro, J. (2021, marzo 09). Bätse será la única app que podrán usar los taxistas de forma legal. *La República*. <https://www.larepublica.net/noticia/batse-sera-la-unica-app-que-podran-usar-los-taxistas-de-forma-legal>
- Castro, J. (2021, 10 de junio). App Batsë no convence ni a taxistas ni a pasajeros. *La República*. <https://www.larepublica.net/noticia/app-batse-no-convence-ni-a-taxistas-ni-a-pasajeros>
- Castro, J. (2021). Pandemia también golpeó con fuerza a autobuseros y taxistas. *La Republica*. <https://www.larepublica.net/noticia/pandemia-tambien-golpeo-con-fuerza-a-autobuseros-y-taxistas>
- Castro, K. (2017, julio 5). ¿Qué pasa con los taxistas? *CR Hoy*. <https://www.crhoy.com/nacionales/que-pasa-con-los-taxis-rojos/>
- Cartín, M. (2018). Historia de los transportes en Costa Rica. *Mi Costa Rica de Antaño*. <https://micostaricadeantano.com/2018/05/09/historia-de-los-transportes-en-costa-rica/>
- Cea, P. (2016). Estudio comprensivo de dinámicas de ensamblaje de prácticas del trabajo en conductores de una organización del sistema Transantiago. [Tesis para optar por

el doctorado en Psicología]. Universidad de Chile.

<http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/152168/Culturas%20organizaciones%20ensambladas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2009). *La crisis de los precios del petróleo y su impacto en los países centroamericanos*.

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/25972/LCmexL908_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Chaves, M., Golen, B., y Miranda, L. (2009). *Un análisis en el marco de las transformaciones del Estado y la política social costarricense*. [Tesis para optar por el grado de

licenciatura en trabajo social]. Universidad de Costa Rica.
<http://www.ts.ucr.ac.cr/binarios/tfglic/tfg-l-2009-10.pdf>

Consejo de Transporte Público. (2020). *Cantidad de unidades de taxis registradas por provincias*. <https://www.ctp.go.cr/>

D'Alolio, I. (2007). Algunas características del sector transporte en Costa Rica y su influencia en el consumo de hidrocarburos, 1965-2004. Estudiante de la Maestría Historia Centroamericana. Ileana D'Alolio Sánchez. *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, 7(2), 19-45. <https://doi.org/10.15517/DRE.V7I2.6192>

Delgado, L., Jiménez, M., y Morales, B. (2014). Desempleo en Costa Rica: repercusiones para Trabajo Social. [Seminario sometido a consideración para optar por el grado de Licenciadas en Trabajo Social]. Universidad de Costa Rica.
<http://www.ts.ucr.ac.cr/binarios/tfglic/tfg-l-2014-12.pdf>

Díaz, I., y López, M. (2019). *Economía colaborativa e innovación disruptiva: los casos de Airbnb y Uber*.

<https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/32349/tfg%20Diazleante%20inigo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Engels, F. (2017). *El origen de la familia, la propiedad privada y el Estado*. Archivo Marx-Engels de la Sección en español del Marxists Internet Archive.. https://www.marxists.org/espanol/m-e/1880s/origen/el_origen_de_la_familia.pdf
- Contraloría General de la Republica. (2018). *Encuesta Nacional de percepción de los servicios públicos*. <https://www.cgr.go.cr/03-documentos/publicaciones/encuestas-nac.html>
- Esquirol, J., Sánchez, J., y Santamaría, E. (2017). *La revisión bibliográfica, base de la investigación*. https://www.researchgate.net/publication/319260924_La_revision_bibliografica_base_de_la_investigacion/citation/download
- Estado de la Nación. (2007). *Resumen del TLC Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, República Dominicana y Estados Unidos*. San José, Costa Rica. <https://www.tlc.estadonacion.or.cr/documentos/pdfs/61PEN2007.pdf>
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *EURE*, vol. XXXI(94), 41-53. <http://www.redalyc.org/pdf/196/19609403.pdf>
- Fonseca, L. (2009). Los servicios públicos en Costa Rica ante el impacto de las políticas macroeconómicas y fiscalistas. *Revista de Ciencias Económicas* 27(1), 131-144. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/economicas/article/view/7124>
- Gamboa, A. (2014). *Análisis hemerográfico comparativo de las notas informativas publicadas en Siglo XXI y Prensa Libre con relación a la migración infantil*. [Tesis para optar por el grado de licenciatura en comunicación]. Universidad de San Carlos de Guatemala. http://www.repositorio.usac.edu.gt/1715/1/16_1153.pdf
- García, A., Prada, R., Tapia, L., & Vega, O. (2010). *El Estado. Campo de lucha*. Muela del Diablo. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/coediciones/20100906123706/ElEstado.pdf>

- Gómez, E., Navas, D., Aponte, G., y Betancourt, A. (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *Dyna*, 81(184), 158-163. <http://dx.doi.org/10.15446/dyna.v81n184.37066>
- Gonçalves, B., Ribeiro, T., Brito, J., Alves, A., Casotti, C., y Nagib, E. (2016). Influência da condição de trabalho na qualidade de vida de taxistas. *Revista Baiana de Enfermagem*, 30(1), 365-374. <https://doi.org/10.18471/rbe.v1i1.14138>
- González, E. (2013). Transporte público en Costa Rica: desafío en la Gran Área Metropolitana Hacia un sistema sectorizado, moderno, intermodal y bajo en emisiones. *Revista Perspectivas FES Costa Rica*. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/fesamcentral/10443-20140121.pdf>
- Granados, G. (2021, junio 07). 21 taxistas se suicidan ahogados por deudas. *Diario Extra*. <https://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/451705/21-taxistas-se-suicidan-ahogados-por-deudas>
- Guimenez, S. (2012). Neoliberalismo y precariedad laboral en el estado argentino (1990-2007). *Revista de Ciencias Sociales*, I-II(135-136), 141-150. <http://dx.doi.org/10.15517/RCS.V0I135-136.3673>
- Harvey, D. (2007). *Breve Historia del Neoliberalismo*. Impresiones AKAL. <http://www.economia.unam.mx/academia/inare/pdf/inare4/u114.pdf>
- Hernández, Y., y Galindo, R. (2016). Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana? *Espacios Públicos*, 19(47), 157-175. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=676/67650281008>
- Hobsbawm, E. (2010). *La era del capital: 1848-1875* (6ª Ed.). Crítica. http://blogs.fad.unam.mx/asignatura/ingrid_sosa/wpcontent/uploads/2017/08/H1975Capital.pdf

- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2011). *Clasificación de ocupaciones de Costa Rica (COCR-2011). Estructura y notas explicativas.*
- Koepff, J. (2015). El Transporte Público en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. *Revistas Perspectivas* N° 1-2015, 1-15. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/fesamcentral/12310.pdf>
- Kurokawa, J., Vargas, C., y Villareal, C. (2018). *UBER TECHNOLOGIES INC. PLAN ESTRATÉGICO 2018 - 2021.* [Trabajo de Investigación presentado para optar el Grado Académico de Magíster en Administración]. https://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/2267/Juan_Tesis_maestria_2018.pdf?sequence=1
- La Gaceta. (2012). Ley reguladora del servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi. Ley No. 7969 de 22 de diciembre de 1999. <https://www.csv.go.cr/documents/10179/19830/Ley+reguladora+del+servicio+p%C3%ABlico+de+transporte+remunerado.pdf/be52400a-b3d6-49bb-8e8c-7d3ddae888c7>
- Lara, J. (2018, julio 15). Taxis vs Uber: Conductores en dos bandos sufren mismas penurias. *La Nación*. <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/taxis-vs-uber-conductores-en-dos-bandos-sufren/GYBDINDZIVGKXGYWWGDTJQD72E/story/>
- Lara, J. (2021, febrero 9). CTP obliga a 11.800 taxistas a usar aplicación móvil para fiscalizar servicio y nivelarlos frente a Uber. *La Nación*. <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/ctp-obliga-a-11800-taxistas-a-usar-aplicacion/T72WG2L4MVEZNLWJKXYTK7J5TQ/story/>

- Lessa, S. (2000). Lukács: El método y su fundamento ontológico. En: E. Borgianni y C. Montaña (Orgs.) *Metodología y Servicio Social: Hoy en debate* (pp. 199-222). Cortez Editora.
- Lenin, V. (1966). *El imperialismo, fase superior del capitalismo. Ensayo Popular*.
<https://www.proletarios.org/books/Lenin-Imperialismo-fase-superior-del-capitalismo.pdf>
- Lukács, G. (2003). *Las bases ontológicas de la actividad humana*. Cortez Editora.
- Madriz, P., y Castro, N. (2010). *Las transformaciones en el contrato y contratación laboral de profesionales en trabajo social en entidades públicas (MEP, CCSS y Poder Judicial)*. [Tesis para optar el grado de licenciatura en trabajo social]. Universidad de Costa Rica. <http://www.ts.ucr.ac.cr/binarios/tfglic/tfg-l-2010-04.pdf>
- Mandel, E. (1969). *Tratado de economía marxista. Tomo II*. Ediciones Era.
<https://pdfslide.net/documents/ernest-mandel-tratado-de-economia-marxista-tomo-ii.html>
- Marín, D. (2012). *Flexibilización Laboral del Trabajo Social en la terciarización de Servicios Sociales en el espacio de Coopesalud R. L.* [Tesis sometida a consideración para optar por el grado de Licenciatura en Trabajo Social]. Universidad de Costa Rica.
<http://www.ts.ucr.ac.cr/binarios/tfglic/tfg-l-2012-08.pdf>
- Markovic, M. (1981). *Teoría del método dialectico*.
<https://www.kerwa.ucr.ac.cr/handle/10669/11094>
- Márquez, L., y Revelo, M. (2013). *Globalización económica y transformaciones laborales: el papel de las normas internacionales de trabajo*.
<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/44735/4%20globalizacion%20econ%C3%B3mica%2053-72.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Marx, K. (1967). Capítulo X: La jornada de trabajo. En: *El Capital. Crítica de la economía política Tomo I.* (pp. 26,64). Editorial Librerías Allende.
- Marx, C. (1975). *El capital, Tomo I.* Siglo Veintiuno Editores.
- Marx, C. (1976). *Ideología Alemana.* Ediciones de Cultura Popular.
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2011). *Manual de transporte público.* (3 ed.). EUNED. <https://www.educacionvial.go.cr/Proc-Req/Te%C3%B3ricos/Documents/manual-Transporte-publico.pdf>
- Martinez, K., Marroquin, J., y Rios, H. (2019). Precarización laboral y pobreza en México. *Análisis económico*, 34(86), 113-131. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-66552019000200113&lng=es&tIng=es.
- Mataix, C. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental.* Obra social Caja Madrid. <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0536159.pdf>
- Maturana, M. (2008). *Problematización sobre la centralidad del trabajo a partir de una mirada conceptual del mercado del trabajo y la situación del vendedor de mercancía fuerza de trabajo.* [Tesis para optar al Título Profesional de Sociólogo]. Universidad de Chile. <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/106626/Problematizacion-sobre-la-centralidad-del-trabajo.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Mejía, M. R. (2015). Reconfiguración del capitalismo globalizado y resistencias desde América Latina. *Nómadas (Colombia)*, (43),(2015). <https://www.redalyc.org/pdf/1051/105143558010.pdf>
- Mendieta, G. (2015). Informantes y muestreo en investigación cualitativa. *Investigaciones Andina*, 17(30), 1148-1150. <https://www.redalyc.org/pdf/2390/239035878001.pdf>

- Míguez, P. (2009). *EL NACIMIENTO DEL ESTADO MODERNO Y LOS ORÍGENES DE LA ECONOMÍA POLÍTICA*. *Nómadas*, 22(2), (2009)
<https://www.redalyc.org/pdf/181/18111430012.pdf>
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2017). *Política Sectorial de Modernización del Transporte Público Remunerado de Personas Modalidad Autobús*.
<https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/4271935d-52a0-4936-aa9a-8aba9b326612/Politica+actualizada.pdf?MOD=AJPERES>
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. Área de Análisis del Desarrollo (2016). *Guía para la elaboración de políticas públicas*. Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica.
https://www.inder.go.cr/acerca_del_inder/politicas_publicas/documentos/Guia-de-Elaboracion-de-PP.pdf
- Monge, G. (2018). *La Resolución Alternativa de Conflictos Laborales, bajo un enfoque de derechos, en el Programa Grupo de Apoyo Técnico del Hospital San Juan de Dios*. [Trabajo Final de Graduación para optar por el grado de Licenciatura en Trabajo Social Memoria de la Práctica Dirigida]. <http://www.ts.ucr.ac.cr/binarios/tfglic/tfg-l-2018-10.pdf>
- Montero, M. (2021, febrero 15). Solo 3.000 taxistas rojos se han registrado en app obligatoria. *Teletica*. https://www.teletica.com/nacional/solo-3000-taxistas-rojos-se-han-registrado-en-app-obligatoria_279773
- Molina, M., Benitez, N., y Ernst, C. (2018). *Cambios tecnológicos y laborales. Sus implicancias en el mercado de trabajo de Argentina*. Oficina de País de la OIT para la Argentina. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-buenos_aires/documents/publication/wcms_635947.pdf

- Mora, A. (2005). Guía para elaborar una propuesta de investigación. *Revista Educación*. 29(2), 77-97. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/educacion/article/view/2241/2200>
- Morales, M. (2016, 1 de febrero). Los conflictos de Uber alrededor del mundo. *Revista Perfil*. <https://www.revistaperfil.com/vida/cultura/los-conflictos-de-uber-alrededor-del-mundo/LPBORUPIGNGQFHLLLVVVIKJA4E/story/>
- Navio, J., Santaella, J., Portilla, J., y Martín, J. (2017). *Informe sobre economías colaborativas*. https://www.aeit.es/sites/default/files/migrate/content/downloads/20160608_informe_economia_colaborativa_9720405c.pdf
- Netto, J. (1992). *Capitalismo monopolista y servicio social*. Cortez Editora. <https://trabajosocialaquiyahoraonline.files.wordpress.com/2019/11/capitalismo-monopolista-y-servicio-social.pdf>
- Netto, J. (2012). El método de Marx: una larga elaboración teórica. En *Trabajo Social: crítica de la vida cotidiana y método en Marx*. (pp. 55-78). Productora del Boulevard.
- Pastorini, A. (2000). ¿Quién mueve los hilos de las políticas sociales? Avances y límites en la categoría "concesión-conquista" [en línea] En: E. Borgianni, y C. Montañó, *La política social hoy*, pp. 207-232. Cortez.
- Pelaez, A. (2014). *Factores determinantes del consumo colaborativo como nuevo paradigma económico*. https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/4051/71467693T_GCI_Diciembre14.pdf;jsessionid=BD7F707B5B7E3902BB78CCF797949E06?sequence=1
- Pineda, M. (2018). Honduras: precariedad laboral en la clase asalariada durante el modelo de acumulación neoliberal. *Revista de Ciencias Sociales*, (63), 101-123. <https://dx.doi.org/10.17141/iconos.63.2019.3421>

- Pineda, M. (2019). Honduras: precariedad laboral en la clase asalariada durante el modelo de acumulación neoliberal. *Revista de Ciencias Sociales*, (63), 101- 123. <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/iconos/article/view/3421>
- Pontes, R. (2003). Mediación: categoría fundamental para el trabajo del asistente social. En: E. Borgianni, Y. Guerra, y C. Montaña (Orgs.), *Servicio Social Crítico: Hacia la construcción del nuevo proyecto ético- político profesional* (pp. 201-220). Cortez Editora.
- Programa Estado de la Nación. (2018). Vigésimotercer Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. <https://estadonacion.or.cr/>
- Robinson, W. (2013). *Una teoría sobre el capitalismo global: producción, clase y Estado en un mundo transnacional*. Siglo XXI Editores. <http://www.scielo.org.mx/pdf/igeo/n84/n84a11.pdf>
- Rocco, M. (2009). *Satisfacción Laboral y Salario Emocional: Una aproximación teórica*. [Tesis para optar por el grado de licenciatura en psicología]. Universidad de Chile. <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/106232/Satisfaccionlaboral.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Rodríguez, I. (2013). Percepción del usuario del transporte público con respecto a la calidad y al nivel de servicio ofertado, en las zonas metropolitanas de Aix-en-Provence, Francia y Monterrey, México. [Tesis presentada para la obtención del grado de Maestría en Ciencias con Orientación Asuntos Urbanos]. Universidad Autónoma de Nuevo León. <https://cd.dgb.uanl.mx/bitstream/handle/201504211/5746/21142.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Rojas, A. (2017). *La coordinación en el proceso de implementación de la Reforma del Transporte en Lima Metropolitana: el caso del Corredor Azul*. [Tesis para optar el

Título de Licenciado en Ciencia Política y Gobierno]. Universidad Católica del Perú.
http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/10152/ROJAS_GARCIA_GONZALO_COORDINACION.pdf?sequence=1

Rojas, P. (2021, abril 6). ¿Impacto por COVID-19 da oportunidad de oro para los taxistas? *CRhoy*. <https://www.crhoy.com/nacionales/impacto-por-covid-19-da-oportunidad-de-oro-a-los-taxistas/>

Rojas, P. (2020, octubre 9). Diferencias emergen a lo interno de los taxistas en medio de los reclamos de UBER. *Crhoy*. <https://www.crhoy.com/nacionales/diferencias-emergen-a-lo-interno-de-los-taxistas-en-medio-de-reclamos-por-uber/>

Sáez, B. (2013). Empleo informal y precariedad en el Chile actual. [Tesis de grado para optar al Título Profesional de Sociólogo]. Universidad de Chile.
<http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/116820/Tesis%20de%20grado%20-%20Pedro%20Benjamin%20Saez%20Rubilar.pdf?sequence=1>

Sabogal, J. (2015). El modo de producción capitalista, su actual crisis sistémica y una alternativa posible. *Sociedad y economía*, (28), 75-94.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=996/99634857006>

Salazar, M. (2017). *Análisis de la posible sujeción del servicio de transporte de personas prestado mediante plataformas tecnológicas al régimen jurídico del transporte de personas modalidad individual en Costa Rica*. [Tesis para optar por el grado de licenciatura en Derecho]. Universidad de Costa Rica.
<http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/handle/123456789/5667>

Sánchez, L. (2018). Diagnóstico sobre la situación del transporte y la movilidad en Costa Rica. *Programa Estado de la Nación*.

Sandoval, L., Baiocco, V., Damsky, M., Ortega, C., y Machado, L. (2006) Trabajo Domiciliario ¿Cómo afectan las condiciones de trabajo en la salud de los

trabajadores de la papelera Unión Papelera Platense de Ringuelet? Tesis para optar por el grado de licenciatura en Trabajo Social]. Universidad Nacional de La Plata Uruguay. <https://studylib.es/doc/3166406/c-mo-afectan-las-condiciones-de-trabajo-en-la-salud-de-lo>

San Martín, D. (2014). Teoría fundamentada y Atlas.ti: recursos metodológicos para la investigación educativa. *Revista Electrónica de Investigación Educativa*, 16(1), 104-122. <http://redie.uabc.mx/vol16no1/contenido-sanmartin.html>

Sanabria, S. (2010). El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del siglo XX. *Apuntes Del CENES*, 27(46), 141-182. <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/cenes/article/view/240>

Schetinni, P., y Cortazzo, I. (2015). *Análisis de datos cualitativos en la investigación social: procedimientos y herramientas para la interpretación de información cualitativa*. Editorial de la Universidad de La Plata.

Serrano, C. (2016, agosto 16). La evolución de los taxis. *La Nación*. <https://www.nacion.com/opinion/foros/la-evolucion-de-los-taxis/Z2MHOYODBNERVGSRDXQ74YGOT4/story/>

Sistema Costarricense de Información Jurídica. (2020). *Reglamento sobre características del servicio Público Modalidad Taxi N° 33526*. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=58867&nValor3=70258&strTipM=TC

Soto, J. (2020, agosto 3). Gobierno desconvoca proyecto para regular plataformas como Uber y DiDi. *Monumental*. <https://www.monumental.co.cr/2020/08/03/gobierno-desconvoca-proyecto-para-regular-plataformas-como-uber-y-didi/>

Tobón, G. (2014). Del estado benefactor al estado penitenciario. La política social en el neoliberalismo. *FORUM, Revista departamento de Ciencias Política*, (5).

<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/66054/48923-238948-1-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Vargas, I. (2012). La entrevista en la investigación cualitativa: nuevas tendencias y retos. *Revista Calidad en la Educación Superior Programa de Autoevaluación Académica Universidad Estatal a Distancia*, 3(1), 119-139. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3945773.pdf>
- Veléz, M. (2007). *Un acercamiento metodológico al aprendizaje organizacional y el proceso de toma de decisiones*. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2668687>
- Ventura, V. (2017). Los desafíos del capitalismo global para la transformación social-ecológica de América Latina. *Revista de la Fundación Friedrich Ebert*. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/13944.pdf>
- Vera, M. (2013). *Análisis de la demanda de taxis con capacidad superior a cuatro personas y propuesta de plan de marketing para empresa VIPCAR*. [Proyecto de Tesis que se presenta como requisito para optar por el título de Licenciada en Publicidad y Mercadotecnia]. Universidad de Guayaquil. <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/1084/1/Tesis%20Ma.%20Gabriela%20Vera%20finalizado.pdf>
- Villanueva, C. (2005). *Chile: informalidad Laboral en el Nuevo Modelo Económico. Un estudio sobre Trayectorias Laborales de Trabajadores Informales*. [Tesis para optar al título profesional de Socióloga. Universidad de Chile]. <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/113554/cs39villanuevac261.pdf?sequence=1>
- Zeitling, I. (1975). *El manantial Marxista. Ideología y Teoría sociológica*. Amorrortu Editores.

Zerda-Sarmiento, Á. (2012). Crisis y transformaciones del trabajo en el nuevo modelo de acumulación. *Revista de Salud Pública*, 14(1s), 68-83.
<https://doi.org/10.1590/S0124-00642012000700007>

Anexos

Anexo 1

Instrumentos para la realización de las entrevistas

Entrevista implementada para personas informantes claves (ARESEP)

Fecha de la entrevista:

Nombre de informante clave:

Participantes:

Ocupación:

Interrogantes:

- 1- ¿Cuántos años tiene de trabajar en la institución?
- 2- ¿Cuál es el rol o las funciones que tiene la ARESEP en el tema del servicio público modalidad taxis y la situación con las economías colaborativas?
- 3- ¿Cuáles otras funciones tienen en común el ARESEP y el CTP?
- 4- ¿Qué impacto ha tenido la llegada de las plataformas de economía colaborativas en los servicios de transporte público?
- 5- ¿Considera usted que la institucionalidad se ha quedado corta ante la situación de las economías colaborativas? ¿Por cuáles razones?
- 6- ¿Cómo describiría usted la situación actual del servicio público modalidad taxis?
- 7- ¿Cuáles estrategias han planteado desde la ARESEP para solucionar la situación de las economías colaborativas y la prestación del servicio público modalidad taxis?
- 8- ¿Cuál ha sido el papel de la ARESEP en la situación de los taxistas?
- 9- ¿Cuál considera usted que ha sido el papel del Estado en este tema?
- 10- ¿Cuál considera que ha sido el grupo más afectado?
- 11- ¿Cómo visualiza usted el servicio de taxis, presente y futuro?

Anexo 2

Instrumentos para la realización de las entrevistas

Entrevista implementada para personas informantes clave (trabajadores del servicio de transporte público modalidad taxis)

Nombre de la persona entrevistada:

Fecha:

Interrogantes:

- 1- ¿En qué año empezó a trabajar como taxista?
- 2- ¿Cuántas horas labora al día?
- 3- ¿Tiene algún otro trabajo además de ser taxista?
- 4- ¿Cómo visualiza usted la situación actual de los taxistas?
- 5- ¿Qué cambios ha experimentado usted en términos de ingresos, jornada laboral, riesgos a lo largo de su tiempo laboral como taxista?
- 6- ¿Qué piensa sobre las acciones del gobierno en torno a esta situación?
- 7- ¿Conoce usted alguna estrategia que se plantee para mejorar la situación?

Anexo 3

Instrumentos para la realización de las entrevistas

Entrevista implementada para personas informantes clave (dirigente de la Unión de Taxis)

Nombre de la persona informante clave:

Participantes:

Ocupación:

Interrogantes:

- 1- ¿Qué acciones se han tomado ante esta situación?
- 2- ¿Cuáles han sido las situaciones que han pasado a lo largo de la historia que inciden en la situación actual de los taxistas?
- 3- ¿Cuáles son las razones que no permiten que se elimine UBER o las plataformas del país?
- 4- ¿Dónde inician los acontecimientos que inciden en la situación actual de los taxistas?
- 5- ¿La llegada de las plataformas únicamente ha afectado a los taxistas o también al servicio de autobuses?
- 6- ¿Cómo considera usted que ha sido la respuesta del Estado ante esta situación?
- 7- ¿El CTP y el ARESEP trabajan en conjunto?
- 8- ¿El Plan Nacional de Desarrollo del bicentenario incluye dentro de su estrategia a los taxistas?
- 9- ¿Cuál ha sido el sector de taxis que ha sido más impactado por estas situaciones?