

## Empresas con responsabilidad social y ambiental

*Frank Bracho\**

Del 13 al 16 de noviembre pasado se realizó en Miami una inusual reunión en la cual se dieron cita portavoces de centenares de empresas de Estados Unidos, América Latina y Europa a fin de hablar de un tema singular: ¿cómo los empresarios podían mostrar más compromiso social en el mundo de hoy? Un tema que se ha vuelto vital para la supervivencia humana y del planeta.

Por otra parte, se trataba del encuentro de un grupo de experiencias empresariales un tanto dispar. Por un lado, estaban empresas ya con largo camino sobre el tema. Entre éstas podíamos citar como ejemplos a la corporación internacional Aveda, actuando en el ramo de cosméticos naturales; "Albert's Organics", el más grande distribuidor de productos agrícolas orgánicos (sin químicos) en los Estados Unidos; la Fundación Social, un grupo de 14 empresas colombianas dedicado a la promoción y ejecución de negocios centrados en la satisfacción de las necesidades de los pobres en Colombia; Natura Cosméticos, de Brasil; y Energía Global, una compañía dedicada al desarrollo de proyectos de energías limpias y renovables (mini-hidroeléctrica, geotermal, solar, etc.), particularmente activa en Centroamérica. Por otro lado, también se vieron representadas en Miami, bien sea directamente o a través de la presencia de redes de las cuales son miembros, empresas como la Ford Motors Company, la corporación Monsanto (el controversial gigante agroquímico), Coca-Cola, y varias compañías petroleras. Sobre estas últimas el participante LLOYD Timberland, fungiendo como portavoz del Consejo Mundial Empresarial para el Desarrollo Sustentable, del cual varias transnacionales petroleras son parte, reconoció, por cierto, que dichas empresas "estaban entre las más contaminantes del mundo".

La participación en la singular cita de Miami se hacía más compleja e interesante cuando se tenía en cuenta que muchos de los líderes empresariales presentes militaban, además, en lo personal, en diversas agrupaciones sin fines de lucro en el campo ambiental y social. A manera de ejemplos estaban el caso del norteamericano Joshua Mailman, quien, además de su quehacer empresarial, es connotado miembro fundador de diversas iniciativas promotoras de una mayor responsabilidad social y ambiental en el ámbito empresarial, y miembro de Directorio de la organización defensora de los derechos humanos Human Rights Watch; el mexicano Manuel Arango, quien, además de sus negocios en bienes raíces y el comercio, es un destacado filántropo y ambientalista, presidente de varias iniciativas en dichos campos, y el austriaco Horst Rechelbacher, quien además de ser Presidente de la empresa Aveda, es un ecologista de renombre internacional, y también autor, educador y artista.

### En este número:

<b>Empresas con responsabilidad social y ambiental</b> .....	1
<b>La importancia del error estándar</b> .....	5
<b>Puerto Rico y la sociedad postindustrial</b> .....	7
<b>Antropología, desarrollo y cultura: notas etnográficas acerca de la transportación pública en Puerto Rico</b> .....	10
<b>El panorama industrial en los años noventa y el caso de Puerto Rico</b> .....	18

Otro tipo de actor clave en la reunión de Miami fue el del financista o promotor de negocios o inversiones con sensibilidad ambiental y social. En esta categoría estuvieron participantes como el Fondo Social Calvert, de Estados Unidos, que maneja hoy recursos en el orden de los miles de millones de dólares; el Progressive Asset Management, del mismo país, especializado en la consultoría e intermediación entre inversionistas y proyectos; y la red Business for Social Responsibility, que jugó un papel importante en la organización de la Reunión. Esta última organización agrupa unas 1,400 empresas, con activos cercanos a los 900.000 millones de dólares. Su Presidente, Robert Dunn, defendió la pertenencia a ella de empresas como Monsanto y la Ford Motors, diciendo que la filosofía de BSR consciente y deliberada era la de acoger toda empresa que hubiese explicitado un compromiso con el mejoramiento de sus actividades en pro de una mayor responsabilidad social y ambiental (apuesta cuyos méritos y riesgos son para la discusión).

Finalmente, también estuvieron presentes en Miami actores no directamente vinculados a la actividad empresarial, pero en actividades relacionadas con el tema de la Reunión. En esa categoría estuvieron fundaciones sin fines de lucro como tales, investigadores, y hasta el director de la ya citada organización de derechos humanos Human Rights Watch. De su parte, el autor de este artículo se considera invitado a la cita de Miami más que todo por sus aportes conceptuales a la temática que se pretendía discutir, incluyendo sus aportes en los libros *Del Materialismo al Bienestar Integral* y *La Vuelta al Conuco: Producción Naturista para un Mundo en Crisis*. Si bien es cierto que también se tomó en cuenta nuestra vinculación a algunas pequeñas y exitosas empresas activas en el campo del naturismo, con una experiencia práctica que demuestra que es posible hacer negocios *sin dañar* y colocando *los valores humanos por encima de los económicos*.

Las que no estuvieron en Miami fueron empresas tan claramente lesivas al interés humano como las tabacaleras y las licoreras. De hecho, la industria del tabaco fue objeto de severas críticas por varios participantes como paradigma de lo que no se debía hacer. Aunque criticar exclusivamente a una industria como la tabacalera, con todo lo dañina que

haya sido, nos pone en un terreno riesgoso. ¿Por qué entonces no criticar también las industrias de otras "drogas legales" como el café, considerada en botánica como una "planta narcótica", y sobre la cual la agencia gubernamental norteamericana, FDA, ha sugerido que podría ser etiquetada también como "droga"; o el chocolate, sobre el cual se ha establecido que produce tanta adicción como la marihuana, y cuyo fruto (el cacao) esta también considerado en botánica de carácter narcótico? Las principales gaseosas, tan propagandeadas hoy en día, incluyendo a la Coca-Cola no son más que un coctel de químicos, azúcar blanca, cafeína, y esencia de nuez de cola -esta última planta también considerada en botánica como estimulante.

En vista de la heterogeneidad en los participantes, la reunión estaba destinada a presenciar discrepancias; y las hubo. Así, por una parte el presidente de la firma de cosméticos naturales Aveda habló de la importancia de que las mujeres consumidoras de los lápices de labios usualmente disponibles en el mercado estuviesen conscientes de los serios daños a la salud que podían causar los ingredientes petroquímicos contenidos en dichos productos; y, en una similar onda crítica, el presidente de la empresa alternativa Energía Global habló de que en relación a la dominante industria energética (petróleo, carbón y grandes hidroeléctricas) había una "brecha entre las palabras y la práctica" en cuanto a la capacidad para garantizar el cuidado del medio ambiente.

Por otro lado, fue de interés notar que una de las empresas participantes más comprometidas con la temática de la reunión, la empresa Ben & Jerry's Homemade, Inc, ha apoyado, como parte de su responsabilidad social, campañas contra el uso de hormonas sintéticas para el aumento de la producción lechera vacuna, por los riesgos que las mismas significan para la salud de las vacas y de los consumidores humanos; hormonas que, por otro lado, tienen en la corporación Monsanto, también participante en la reunión, una de las principales empresas fabricantes -en particular, con la hormona rBGH, lo cual ha causado gran controversia en los Estados Unidos.

El tema de "la globalización vs. desarrollo local" también fue objeto de discusión. Al tiempo que los más vinculados con el mundo transnacional tendían

a ser más amigos de la globalización, empresarios como el colombiano Alfredo Hoyos y el brasileño Helio Mattar advirtieron sobre sus riesgos. Hoyos se refirió al peligro de que "una globalización y capitalismo salvajes" dañen a las culturas nacionales. Mattar por su parte enfatizó la actual tendencia transnacionalizadora a desemplear mano de obra (por su preferente uso de las máquinas como recurso productivo) y producir inflación (por una insaciable acumulación de ganancias a expensas del poder adquisitivo del consumidor) -lo cual auguró que el capitalismo corre el riesgo de "devorar su propia cola" al quedarse sin mercado de compradores.

En relación a esto último el participante Aroon Azueta habló de la importancia de tener en cuenta hoy en día, citando a lo señalado por el Vicepresidente del Banco Mundial Ismael Serageldin, no solo el capital económico, sino también el "capital humano" (educación, nutrición, salud, etc.), el "capital social" (fortaleza de las comunidades, familias, etc.) y el "capital natural" (valor de la tierra, agua, etc.).

En definitiva, lo más interesante de Miami fue la preocupación compartida, por las razones que fuese, de un amplio número de portavoces vinculados al quehacer empresarial internacional sobre la importancia de que el empresariado asuma una mayor responsabilidad social y ambiental.

Al final, lo anterior permitió arribar a un razonable documento de consenso "salomónico", cuyos principales elementos fueron los siguientes: 1) el acuerdo, en principio, para el establecimiento de un "Foro de las Américas" para fomentar una cultura empresarial de responsabilidad social y ambiental, lo que se concretaría en una nueva reunión en Sao Paulo, Brasil, el año que viene. 2) Previo a dicha reunión, la intensificación de las reflexiones y consultas para afinar los siguientes tópicos: "la explicación y el significado de los conceptos de responsabilidad empresarial, su ilustración con ejemplos de liderazgo empresarial real, la demostración de la relación entre rentabilidad y responsabilidad, la creación de oportunidades para redes de empresas y exploración de maneras para fortalecer las relaciones entre empresas comprometidas con la responsabilidad social". 3) La consecución exitosa de las dos etapas anteriores "podría

conducir a la creación de un Foro Mundial para la responsabilidad empresarial".

En relación al punto de la demostración de la relación positiva entre responsabilidad y rentabilidad, en general todos los expositores en Miami ofrecieron su convicción práctica de que ello era posible. La responsabilidad ambiental y social, y en general las prácticas sustentables y la honestidad, son buen negocio, no solo porque ganan la buena voluntad, reconocimiento y lealtad de los clientes, sino porque hasta son capaces de abrir nuevos y muy lucrativos mercados, como el de la satisfacción de las necesidades de vastos segmentos de "gente pobre" (a través de bienes y servicios de calidad adecuados a su capacidad adquisitiva -tal como lo ha demostrado la exitosa Fundación Social en Colombia) o del saneamiento de daños acumulados en el ambiente (una vasta área que, a medida que crezca en prioridad social, tendrá enormes requerimientos -tal como lo están constatando las crecientes "empresas verdes").

A nuestro modo de ver, en definitiva la responsabilidad social y ambiental de una empresa radica más en su labor propia, que en cualquier labor de beneficencia externa que pueda hacer. Vale decir, de poco sirve que una empresa tenga bonitos "programas ambientales y sociales" afuera si se dedica a producir bienes o servicios dañinos al ambiente y la sociedad. Así como el mejor aporte que puede hacer un político a la sociedad es ser un buen político, el mejor aporte del empresario es ser un buen empresario.

Concordamos en este sentido plenamente con lo expresado en el reciente documento de FEDECAMARAS en Venezuela sobre "los valores éticos de la democracia", según lo resumido por el vanguardista empresario Eddo Polesel en El Universal el 5-1-97: "Comprendemos como tarea primordial del empresariado, la creación de riqueza mediante la producción de bienes y la prestación de servicios en la cantidad, variedad y calidad requeridos por la sociedad para su bienestar, en forma eficaz y productiva, dentro del concepto ético de "empresa socialmente responsable" y en cumplimiento de las leyes y legítimos derechos de los demás".

El presidente de la Philip Morris ha declarado recientemente en una de las interpelaciones de que ha

sido objeto por la actual severa campaña contra el cigarrillo en los Estados Unidos, que "su compañía dejaría de producir cigarrillos en caso de que se comprobase de que éstos causan cancer del pulmón" (El Universal, 22-8-97). Tomando de buena fé la inusitada declaración, un tanto tardía, del referido ejecutivo (algo que cuesta hacer, a la luz del comportamiento tan poco creíble y ético que ha mostrado hasta ahora la industria tabaquera), dicha postura debería ser siempre la pauta para todo empresario enterado de que sus productos estén causando daño.

Además de la producción de productos y servicios de buena calidad a precios accesibles, habrían dos otros ingredientes importantes en la labor propia de una empresa responsable. Uno de ellos sería el tener una organización interna adecuada (buen trato y relaciones a nivel del personal, y procesos de producción e instalaciones adecuados). El otro, preocuparse por el bienestar del medio local donde se encuentre ubicada la empresa; una empresa no puede ser un enclave de prosperidad en un vecindario de pobreza al cual sea indiferente; por el contrario, debe nutrirse primero que todo de lo local, en el grado máximo posible, y generar prosperidad local, como base de una más confiable sustentabilidad.

Una vez satisfechos los requisitos de la labor propia, por supuesto quedaría el amplio campo de beneficencia social y ambiental externa, tan grande como sea el corazón y la creatividad del empresario interesado. En este campo tendrían la misma significación las acciones de un pequeño empresario de pueblo y las de alguien como el magnate Ted Turner, propietario de la cadena televisiva internacional CNN, quien recientemente hizo historia con su enorme donación de 500 millones de dólares a las Naciones Unidas. En algunas tradiciones espirituales como la hebraica, cristiana, hindú y musulmana, se consagra el deber social de los productores a través del concepto del "diezmo" (apartar siempre para donación al menos un 10% de lo percibido) o la "primicia".

En definitiva, a los efectos del tema de este artículo, el mensaje principal que se quiere dejar es que, desde el punto de vista de la coherencia y la ética, la naturaleza de la labor propia, más que cualquier acción de beneficencia externa, sería el rasgo más

importante para definir qué tan social y ambientalmente responsable es una empresa. Y en esa producción responsable seguiría estando el aporte principal de toda empresa a la solución de los apremiantes problemas del mundo actual.

En esta época de retiro del Estado, sería un error que el empresariado pretendiera "entronizarse", en forma auto-indulgente, como el nuevo actor de mayor poder. Lo sano es que se volviese a recuperar un sano equilibrio entre el "poder gubernamental", el "poder económico" y el "poder ciudadano o de la sociedad civil", guiados todos por el superior poder de lo espiritual y la ética. Cada uno de dichos poderes debe seguir jugando su indispensable papel propio, en aras de una mayor armonía social.

Sin embargo, quizás si sería apropiado decir que, en las actuales circunstancias, el empresario tiene la mayor capacidad de hacedor, por el carácter eminentemente práctico del quehacer empresarial. Ello le daría una enorme y clave responsabilidad al empresario en la transformación que necesita la humanidad para poder sobrevivir, en armonía consigo misma y el medio ambiente; para evolucionar luego a estados de conciencia más avanzados donde cada ser humano rescate su perdida esencia integral, que incluye al empresario que todos llevamos por dentro para satisfacer eficazmente y responsablemente las carencias humanas.

Dependiendo del grado de coherencia y sinceridad que se muestre en el proceso siguiente, en el futuro la reunión de Miami podría ser recordada como un hito histórico en el proceso de la necesaria responsabilización social y ambiental del mundo empresarial. Se trata de una tarea no fácil y que podría ser socavada por las contradicciones e incongruencias. Pero una tarea digna de ser bienvenida si esta acompañada por un honesto deseo de cambio. Y una tarea clave para la resolución de los graves problemas del mundo de hoy, en vista de la gran capacidad de hacedores que poseen los empresarios.

*\*Consultor en asuntos económicos, ecológicos y relaciones internacionales radicado en Venezuela.*

La importancia del error estándar

Carlos E. Toro Vizcarrondo\*

Sin lugar a dudas la metodología estadística ha contribuido enormemente en el desarrollo de la actividad social y económica durante el siglo 20. Concientes de su importancia el *National Council of Teachers of Mathematics* y la *American Statistical Association* han desarrollado con el auspicio de la *National Science Foundation* un programa de literacia cuantitativa desde el kinder al duodécimo grado. La administración estadounidense reconoce la urgencia de que sus ciudadanos puedan interpretar correctamente los datos cuantitativos y así tratar de evitar que sean engañados fácilmente. Se reconoce que entre los objetivos educativos de la administración Clinton está la literacia estadística.

Reconocemos la preponderancia del método estadístico en la solución científica de la gran mayoría de los problemas a que nos enfrentamos en los problemas de salud pública, en la administración de la política fiscal y monetaria, y en los desarrollos de nuevos mercados. Sin embargo, también se reconocen abiertamente las limitaciones de la metodología estadística.

El autor tiene el privilegio de tener entre sus amigos a varios distinguidos economistas a quienes en muchas ocasiones les ha manifestado en privado lo que hoy plantea públicamente. Lo que se plantea no es nuevo entre la comunidad de profesionales de la estadística pero desafortunadamente, se ha fracasado en llevar este mensaje claramente a otros profesionales y a los ciudadanos de nuestra nación.

La estadística es la aplicación del método científico en la búsqueda de la verdad. Para lograr este objetivo se realizan diseños experimentales y encuestas por muestreo. En un gran número de ocasiones se desea descubrir un valor desconocido en el universo bajo estudio. Para tales propósitos, se desarrollan diversos métodos de estimación basados en los postulados de la probabilidad. A tales fines, se realiza una estimación puntual y el error estándar de la estimación. De manera que si una estimación puntual es 12 y su error estándar es 2, se concluye con gran

seguridad que el valor desconocido en el universo está entre 6 y 18 ( $12 \pm 3^*$  (el error estándar)).

Esta imprecisión inherente a la ciencia estadística causa en muchas ocasiones gran angustia y ansiedad entre los usuarios no estadísticos. De hecho, el estadístico trata de usar métodos que reduzcan a un mínimo el error estándar. Es decir, siguiendo el ejemplo presentado, reducir el error estándar a 0.5 y concluir que el valor desconocido se encuentra entre 10.5 y 13.5. En muchas ocasiones para lograr reducir el error estándar se necesita un presupuesto de recursos sustancialmente mayor al que el usuario dispone.

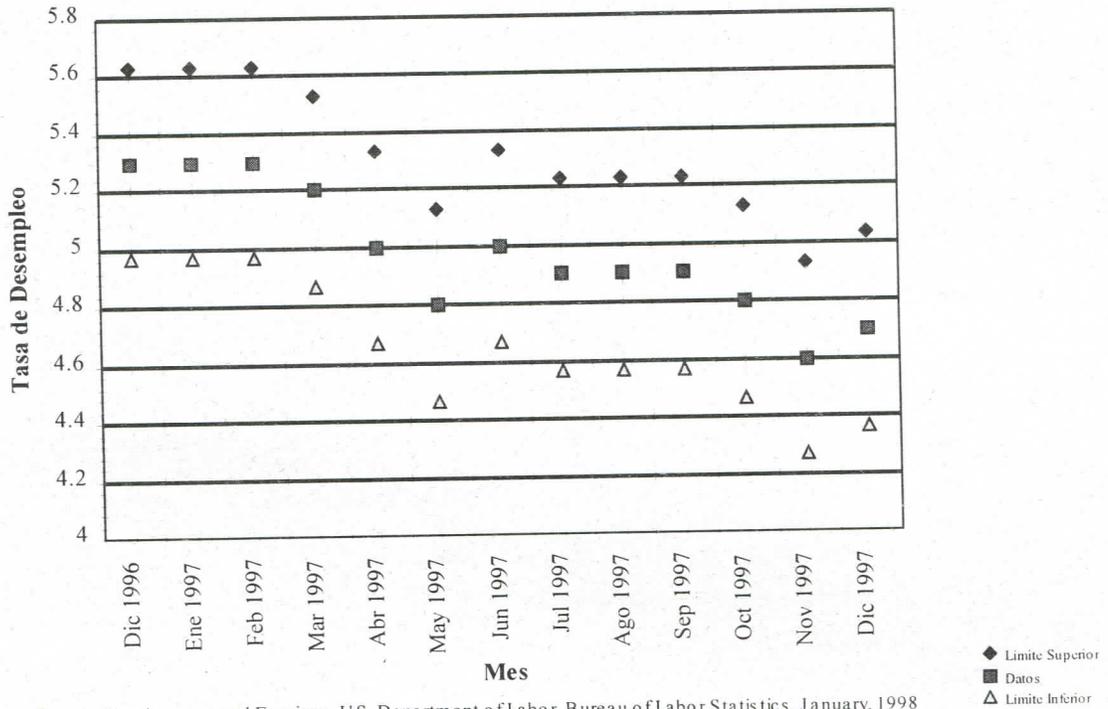
La estimación de las tasas de desempleo de los Estados Unidos es un buen ejemplo para demostrar que a veces se le otorga una importancia a una cifra sin conocer sus limitaciones. La tasa de desempleo publicada por el *Bureau of Labor Statistics* (BLS) para marzo de 1996 fue 5.5% y para marzo de 1997 fue de 5.2%.

Algún periodista quizás señale en la prensa que la tasa de desempleo se había reducido. Nada más lejos de la verdad. ¿Pero cómo? El periodista falló debido a que no utilizó el concepto del error estándar. El *Bureau of Labor Statistics* cumple fielmente su responsabilidad y publica los errores estándar de cada uno de sus estimados. En la página 167, tabla 1-C de la publicación *Employment and Earnings*, April 1997, aparece publicado el error estándar de 0.11 para la tasa de desempleo.

Para estar bien seguros de la inferencia se siguen las recomendaciones del gran estadístico Edward W. Deming y se calculan los intervalos de estimación para tres errores estándar con el siguiente resultado: (1) para marzo de 1996 la tasa de desempleo en la población podría estar entre 5.17 y 5.83, (2) en marzo del 1997 dicho valor podría estar entre 4.87 y 5.53. Estadísticamente se concluye que ambos valores pueden ser iguales porque los intervalos de estimación tienen un segmento en común. Si la diferencia en las tasas de desempleo son menores de 0.66 la metodología nos obliga a concluir con gran seguridad que es muy probable que las tasas aritméticamente desiguales no son estadísticamente diferentes (véase gráfica para ejemplo entre diciembre 1996 y diciembre 1997).

Gráfica 1

Tasa de desempleo mensual ajustada estacionalmente para Estados Unidos



Fuente: Employment and Earnings, U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, January, 1998

Este tipo de análisis debe popularizarse de tal manera que los análisis económicos, políticos y de "marketing" se ajusten más al razonamiento científico. Esta manera de proceder incorpora al proceso decisional la inevitable presencia de la incertidumbre en la actividad humana. La estadística es la ciencia de la toma de decisiones en situaciones de incertidumbre y utiliza lo que los árabes llaman "azar" o lo que los estadísticos específicamente denominan el factor

aleatorio. No hay manera de desligarse de la toma de decisiones bajo incertidumbre y es ya tiempo para que se acoja dicha realidad y se utilicen adecuadamente los principios de la teoría estadística incorporando el pleno uso del error estándar.

*\*Profesor de estadística, Escuela Graduada de Administración de Empresas, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras.*

**Puerto Rico y la sociedad postindustrial**

*Santos Negrón Díaz\**

*Análisis de la literatura sobre la situación de la sociedad post-industrial* es un libro de reciente publicación, que analiza en forma abarcadora e identifica y resume los temas e ideas dominantes de la literatura que ha fluido durante los últimos cinco años sobre las perspectivas y orientaciones básicas de la sociedad postindustrial. Se concentra la atención en ciertos aspectos críticos como la evolución de la estructura socioeconómica, las políticas de desarrollo económico, el cambio tecnológico, el papel del Estado, el desarrollo de la telecomunicaciones y la informática, los procesos de globalización y la formación de bloques económicos.

El libro es un informe especial que el autor, Santos Negrón Díaz, preparó en el verano de 1995 para el Capítulo Puertorriqueño del Club de Roma. Este análisis servirá de base para identificar y analizar, en un proyecto ulterior de dicha entidad, los retos y oportunidades que la sociedad puertorriqueña afrontará en el futuro y las estrategias que será necesario implantar para lograr que Puerto Rico tenga una inserción efectiva en el nuevo orden mundial.

El trabajo esta organizado en torno al análisis de un grupo de obras fundamentales sobre la sociedad postindustrial. En cada caso se discute: el alcance de la obra; las principales ideas y conceptos; las tendencias, diagnósticos y pronósticos identificados; y las sugerencias de acción económica, socioeconómica y de política pública y acciones de planificación estratégica sugeridas al nivel de los países y/o regiones.

Algunas de las obras que se analizan son las siguientes: *Global Paradox*, de John Naibitt; *The Third Wave*, de Alvin Toffler; *The End of the Nation State*, de Ohmae Kenichi; *Post-Capitalist Society*, de Peter F. Drucker; *The World in 2020*, de Hamish McRae; *The Work of Nations*, de Robert Reich; *Preparing for the Twenty first Century*, de Paul Kennedy; *Head to Head*, de Lester Thurow; y *The Competitive Advantage of Nations*, de Michael Porter. Luego de un ejercicio de síntesis de los temas y tendencias dominantes, y de la identificación de los

elementos de consenso que sugiere la literatura consultada, se identifican los temas y tendencias de la sociedad postindustrial más importantes para Puerto Rico y se ofrecen las conclusiones y recomendaciones del trabajo.

En lo que respecta a las implicaciones para Puerto Rico de la literatura analizada, el autor llega a las siguientes conclusiones:

- El acelerado cambio económico, social y tecnológico que ha experimentado la Isla durante los últimos cuarenta años hace que Puerto Rico sea uno de los mejores plataformas de observación del fenómeno de la sociedad postindustrial.

- La tradición económica y política de Puerto Rico coloca al país en la corriente general del dominio del capitalismo y de la democracia liberal. Un aspecto interesante es que el tamaño del sector público en Puerto Rico, producto del papel central que jugó el gobierno en la fase inicial de desarrollo económico, corresponde mas bien a la tradición del estado keynesiano, al estilo del Nuevo Trato y de algunos países latinoamericanos como Venezuela, y se aparta por tanto de la corriente de privatización que ya ha tomado cuerpo en muchas de los países altamente industrializados. No es extraño que las acciones de privatización hayan ganado terreno recientemente, como tampoco es raro que éstas hayan afrontado fuerte oposición del sector laboral y de diversos círculos de discusión intelectual de la Isla.

- Deben examinarse con sumo cuidado las implicaciones que tendría para la Isla un proceso de apertura de Cuba, el país mas populoso, la economía de mayor potencial productivo en la región del Caribe y uno de los pocos países que aún se aferran a una versión ortodoxa del socialismo.

- La discusión sobre el papel, el tamaño, la eficacia del gobierno de Puerto Rico, que incluye también la preocupación por el tamaño de la deuda del gobierno y la situación financiera de las corporaciones públicas, ha ganado intensidad durante los últimos años y es sin duda uno de las temas prioritarios en cualquier plan de desarrollo económico.

- Una de las razones por las cuales la tasa de desempleo sigue siendo alta en Puerto Rico (16.0 por ciento en el año fiscal 1994) es que la expansión del empleo total ha estado restringida por la tendencia de las firmas, especialmente aquellas que operan en el sector manufacturero, a adoptar técnicas de producción intensivas en capital, en parte debido a la tendencia ascendente del costo de la mano de obra, y en parte en respuesta a la alta productividad y la reducción del costo de financiamiento de la maquinaria y el equipo

- La difusión de la tecnología de computadoras en Puerto Rico es tan acelerada como en cualquier país altamente industrializado.

- Puerto Rico constituye un caso clásico para examinar empíricamente las tesis del Club de Roma, ya que se observan todos las tendencias que preocupan a los ambientalistas: alto crecimiento poblacional, alta densidad poblacional, significativa participación de la manufactura en la economía, fuerte presión de la actividad económica sobre una limitada base de recursos naturales, acentuada tendencia hacia el consumo y serias dificultades en la disposición de desperdicios sólidos y tóxicos, excesiva dependencia del petróleo para la generación de energía eléctrica, y niveles altos de degradación ambiental (aire, agua, suelos, acuíferos, zonas costa-neras, etc.).

- Aunque Puerto Rico no es una nación-estado (por lo cual no participa directamente en los organismos internacionales) ni tampoco un estado-región dentro de Estados Unidos (lo que implica que no tiene divergencias fundamentales de política económica con esa nación-estado) la estructura jurídico política de la Isla, el Estado libre Asociado, conlleva la autonomía fiscal y un amplio campo de acción propia en el diseño e implantación de la política pública, el desarrollo de la infraestructura, el manejo de la deuda pública, la regulación de los procesos de producción, y el diseño e implantación de las normas de trabajo y de las regulaciones ambientales, para sólo mencionar algunos aspectos básicos.

- Tanto en términos cuantitativos como cualitativos, la inversión en infraestructura ha mostrado una significativa mejora desde mediados de la década de los '80, tendencia que se ha acentuado durante los últimos tres años fiscales.

- El diseño e implantación de una política de desarrollo económico tiene una larga tradición en Puerto Rico, siendo sus más recientes expresiones el trabajo que preparó en 1989 el Consejo Asesor Económico del Gobernador, bajo el título Estrategia para el desarrollo económico de Puerto Rico: Hacia la Segunda Trans-formación Económica, y el documento que redactó en 1994 el Consejo de Productividad Económica, Oficina del Gobernador, con el título de Nuevo Modelo de Desarrollo Económico, en el cual se resume la estrategia de desarrollo económico de la actual administración.

- En la medida en que las ventajas competitivas en la economía global de hoy se determinan a base de activos variables y dinámicos, la gran inversión que Puerto Rico ha hecho en el desarrollo de recursos humanos lo coloca en una posición ventajosa para acumular riqueza y generar ingreso mediante la innovación, la investigación y el desarrollo, la utilización de la tecnología en la producción y la transferencia de conocimiento y tecnología a los países de Caribe y América Latina.

- Existe consenso entre los economistas y otros científicos sociales en Puerto Rico en cuanto a la necesidad de fortalecer las bases de datos y los sistemas de investigación económica y social del gobierno.

- Algunas de las industrias que muestran un futuro promisor en la nueva economía mundial tienen una presencia apreciable en Puerto Rico, a saber: la microelectrónica, la biotecnología ( a través de las farmacéuticas), las telecomunicaciones, y las computadoras más el componente de desarrollo de programación especializada y de alta calidad. La industria de instrumentos científicos y de precisión, uno de los pilares de la manufactura local, depende mucho de la demanda procedente de áreas como la biotecnología, la investigación médica y la protección ambiental, a todas las cuales se le augura auge en el futuro inmediato.

A modo de conclusión, señala el autor que "la interpretación y predicción de los diversos aspectos de la sociedad postindustrial, cada uno de los cuales abrió un espacio intelectual rico y variado, ayudó a forjar una visión de conjunto y cierto grado de consenso con respecto a la realidad actual y la evolución futura de la

sociedad postindustrial. Reflejada en los componentes básicos de ese consenso, la sociedad puertorriqueña luce a la altura de los tiempos, inmersa en la avasalladora corriente de cambio de la comunidad global, y obligada a tomar una vasta gama de decisiones económicas, sociales y políticas que serán determinantes para que se logre un desarrollo económico sostenible y un orden social que permita que cada puertorriqueño logre su pleno potencial como ser humano”.

Los lectores interesados en obtener una copia electrónica de este libro --en “diskette” de 3.5”, Microsoft Word 7.0, Formato PC-- pueden escribir a la siguiente dirección:

Econoplan, Inc.  
Calle 60, BC-16  
Hill Mansions  
Río Piedras, PR 00926

*\* El autor es Presidente de Econoplan, Inc., firma que se dedica al análisis económico, la planificación estratégica y la economía forense. Es editor de dos publicaciones de la firma: **Econofax**, un boletín de análisis de eventos, tendencias y pronósticos económicos que se prepara semanalmente y, como su nombre sugiere, se envía por vía de facsímil a los subscriptores del servicio; y **Tendencias Económicas**, una revista mensual de análisis económico que se envía a los subscriptores de **Econofax** y a diversas personas e instituciones interesadas en el desarrollo de pensamiento económico en la Isla. Ambas publicaciones concentran su atención en los eventos, tendencias y pronósticos de las economías de Puerto Rico y Estados Unidos, pero también dan paso a la discusión sobre la evolución de la economía mundial.*

**Antropología, desarrollo y cultura:  
notas etnográficas acerca de  
la transportación pública en Puerto Rico**

*John H. Stinson Fernández\**

**Introducción<sup>1</sup>**

El presente trabajo representa un acercamiento novedoso al estudio de los sistemas de transporte colectivo del tipo de lo que popularmente se conoce en Puerto Rico como la **AMA** (i.e.: Autoridad Metropolitana de Autobuses). Este trabajo también comprende un estudio del sistema privado de operarios de vehículos conocido oficialmente como **Porteadores Públicos**, pero que las personas le llaman "guaguaitas pequeñas" y en algunas ocasiones; "pisa y corre" (i.e.; *pisicorre*). Por lo general la literatura que existe con respecto a los estudios que se hacen sobre la operación y manejo de este tipo de sistema de transportación colectiva se caracteriza por privilegiar un acercamiento metodológico cuya tendencia es a utilizar las técnicas

---

<sup>1</sup>. Parte del trabajo de campo ha sido posible gracias al apoyo del Decanato de Estudios Graduados e Investigación a través de su programa de Fondos Menores. Quiero agradecer a la Dra. Ether Riós de Orlandi, a la Profa. Teresita Blanes y al Dr. Edgar Danielsen quienes siempre han mostrado entusiasmo e interés por este trabajo.

La fase de estudio que comprende el área de Bayamón fue realizada gracias al apoyo de la Fundación Puertorriqueña de las Humanidades. Varias fases de la investigación en este trabajo han sido posible gracias al apoyo económico que los señores Decanos, Dr. José Luis Méndez y la Dra. Irma Roca de Torres de la Facultad de Ciencias Sociales me otorgaron. También quiero extender mis agradecimientos al Dr. Jalil Sued Badillo, Director del Departamento de Ciencias Sociales General por su apoyo e interés a mis gestiones de investigación y cátedra.

Quiero agradecer también a la gerencia y trabajadores en la Autoridad Metropolitana de Autobuses quienes siempre han estado interesados en este proyecto de investigación y han puesto a mi disposición su tiempo e información necesarias para la continuidad y conclusión de este proyecto.

Finalmente quiero destacar el trabajo solidario y desinteresado de Gabriel De La Luz Rodríguez y Gibrán D. Medina González, queridos amigos, colaboradores y colegas, quienes en más de una ocasión trabajaron conmigo sabiendo que no podía pagarles sus horas de trabajo. A ustedes dos va dedicado este trabajo.

de recopilación de datos que hace uso de sondeos, encuestas y el análisis estadístico que resulta ser siempre de tipo descriptivo. Otra porción muy significativa de la literatura refleja una preocupación por aquellos aspectos relacionados con el diseño técnico, la ingeniería que se utiliza en los equipos y el adiestramiento de la fuerza de trabajo empleada. Una parte también importante de la literatura de trabajo refleja un interés por los términos políticos contenidos en la administración pública y fiscal de los sistemas operarios de transportación pública, y el tipo de legislación que regula los mismos, particularmente en los Estados Unidos.

Resulta ser un hecho que a pesar del amplio desarrollo que ha tenido el estudio antropológico de la ciudad --particularmente en esferas pertinentes al desarrollo, la migración y la geografía cultural de las comunidades urbanas que se constituyen en la ciudad --, no existen al presente trabajos que estén interesados en abordar las actividades económicas y cotidianas que se originan como parte de un modo y medio de transportación.

**Etnografía de la Geografía del Espacio Urbano**

El desarrollo y crecimiento urbano de San Juan, Bayamón, Carolina y Caguas ha resultado en un conglomerado de ciudades que crean una megalópolis de tamaño compacto, pero que en principio es una combinación de varias ciudades dentro de un espacio geográfico. Cada una de estas ciudades posee un conjunto de características propias, que aunque la percepción oficial y popular tiende a verlas dentro de un contexto lleno de similitudes, cuando se estudian esto no es así. Desde la óptica de una Antropología de la cotidianidad urbana, a la que se suma el estudio de las actividades económicas, cada una de estas ciudades se presenta con unas formas culturales claramente distintivas y propias.

Una de las variantes más importantes que caracteriza el entorno urbano puertorriqueño es la traslación de un punto a otro de forma motorizada y en espacios vehiculares privados. En otras palabras, el carro es el medio de transportación por excelencia, y al cual se le asignan unos valores y un "ethos" cultural que están llenos de significados y representaciones que no se limitan a manifestar la utilidad del vehículo de

transportar una persona o un grupo de personas, de un punto a otro. Esta cultura del automóvil tiene como una de sus muchas consecuencias la enorme congestión vehicular y la incapacidad objetiva y real que enfrenta el Estado para poder proveer carreteras que puedan acomodar el alto tráfico de vehículos. Hay que recordar que no solamente transitan por nuestras carreteras y calles vehículos privados; también lo hacen camiones de carga, camionetas, "vans" comerciales y todo tipo de vehículos comerciales. La geografía y la alta densidad poblacional y por consiguiente, vehicular, incapacita al Estado para mantener las políticas de expansión de carreteras por áreas de una densidad urbana.

Por otra parte, el diseño urbano puertorriqueño ha creado una multiplicidad de centros periféricos en la Zona Metropolitana que tienen características de dispersión en la construcción de edificaciones, así como en la infraestructura. Esto ocurre, dentro de un espacio geográfico caracterizado por la alta densidad poblacional. La combinación de la ciudad de San Juan y Bayamón arrojan una densidad poblacional de 8,500 personas por milla cuadrada, haciéndola una de las más altas del mundo. Sin embargo, dentro de ese espacio geográfico entre estas dos ciudades aún quedan extensiones de terrenos mal utilizados o con poca construcción de edificaciones. Dando la impresión entonces, de un sentido de dispersión y de espacios abiertos con características horizontales. Dentro de este cuadro de dispersión la AMA opera un sistema de autobuses.

#### **Notas Metodológicas del Trabajo: La Etnografía**

El trabajo que se llevó a cabo está inspirado en el acercamiento metodológico conocido como la **Etnografía**. La etnografía es una metodología cualitativa cuyos objetivos son la recopilación de los datos mediante el uso de cuatro técnicas: la observación, la observación participante, el diseño de mapas etnográficos (i.e.; mapping) y la entrevista. La información obtenida refleja una amplia descripción y análisis producto de las observaciones que se hacen en el campo. Estas observaciones contienen la información detallada que incluye cuatro importantes aspectos: (1) una descripción del espacio geográfico físico, edificado, sus usos y distribución espacial; (2) una descripción de las actividades humanas observadas

en las que se incluyen los intercambios entre los sujetos con el espacio físico de interacción; (3) una descripción dibujada de los espacios y las actividades humanas; y (4) la transcripción de las entrevistas y conversaciones que se llevaron a cabo y sobre las cuales no siempre se utilizó una grabadora. En todos los casos, las notas de campo incluyen una descripción de la participación que tuvo el investigador como parte de las actividades de interacción que fueron objeto de documentación.

#### **Tema de la Investigación: Trasfondo**

Originalmente se había definido el tema de la investigación dentro de los términos establecidos por un marco de referencia donde se pretendía contestar la pregunta sobre por qué en Puerto Rico --particularmente en la Zona Metropolitana-- no existía un sistema de transportación colectiva eficiente. Además, a esta pregunta se le añadía como parte integral un intento por responder al hecho que una ciudad de las dimensiones geográficas y demográficas tan amplias como Bayamón, careciera de un sistema de transportación pública en masas. Esta idea primaria se desprende de mi experiencia personal de haber vivido en ciudades más pequeñas que Bayamón en los Estados Unidos que poseen un sistema de tránsito basados en guaguas de tipo urbano. El examen de varias ciudades de un tamaño similar a Bayamón en varios puntos geográficos de los Estados Unidos reveló que todas estas ciudades tienen sistemas de tránsito colectivo para la transportación.

Del tema inicial de estudiar la situación antes descrita en Bayamón, el autor tuvo que moverse a estudiar el único sistema de transportación colectiva en masas que existe en Puerto Rico: la **Autoridad Metropolitana de Autobuses**. El hecho de que además de investigador, soy usuario del servicio también influyó significativamente los primeros pasos en el diseño del estudio. Es importante añadir dado el caso de que en Puerto Rico una parte significativa del diseño, manejo y administración de las rutas de transportación pública están en manos de los Portadores Públicos --bajo la tutela de la Comisión de Servicio Público--, motivó que este sistema fuera también incluido en el estudio.

Una vez se realizaron las primeras observaciones de campo en el área de Bayamón entendí que aunque la idea inicial para llevar a cabo el estudio era válida, el problema de investigación tenía que ser redefinido y ampliado para incluir el concepto y práctica política de lo que se conoce como el **Desarrollo** y el impacto que el diseño e implementación de las estrategias de desarrollo tienen en tanto al cambio cultural y la manera en que se organiza las experiencias con la vida cotidiana en la ciudad.

### Presentación del tema de investigación

El tema de investigación se describe de la siguiente manera: La estrategia de desarrollo económico en Puerto Rico está basada en un diseño urbano de los espacios en la ciudad que favorece la separación de esos espacios, una pobre densificación de los espacios y en un continuo incremento en la construcción de una infraestructura asfaltada. Esta realidad crea unas condiciones particulares en las que un sistema de transportación colectiva está obligado a funcionar como parte de un entorno económico, político y urbano que le son contraproducentes y antagónicas al funcionamiento más eficiente de este sistema. El sistema de transportación pública se convierte entonces, en un "espacio" urbano donde se producen formas específicas para organizar la vida social en la ciudad y cómo éstas a su vez son experimentadas. En otras palabras, se desarrolla una forma particular, pero articulada de cultura urbana. Este sistema es a su vez, producto de un conjunto de estrategias de desarrollo que se han venido implementando durante los pasados cincuenta años en Puerto Rico.

### Descripción Etnográfica del Proyecto: El Trabajo de Campo

El período de duración del trabajo de campo se extendió entre el mes de enero de 1995 y culminó para el mes de octubre de 1996. En ocasiones en que se entendió meritorio abrir un corto período para la recopilación de datos, se ha hecho. Estos periodos han correspondido a instancias de cambios observados en la AMA, como por ejemplo, la reciente adquisición y llegada de nuevos vehículos RTS-NOVA II entre los meses de marzo y abril de 1997 y los cambios en el

diseño y operación de rutas que comienza para el mes de octubre de 1997.

El trabajo de campo estuvo dividido en cinco fases de trabajo las cuales no se organizaron de manera cronológica. Con esto se quiere decir que debido a las características propias del sistema de transportación --tales como la operación y mantenimiento de la flota, el diseño de las rutas y la interacción entre los conjuntos de personas que forman la actividad cotidiana de la AMA y los Porteadores Públicos-- así como a la magnitud geográfica y demográfica del tipo de trabajo de campo que se habría de hacer, se hizo necesario que las fases de recopilación de los datos se llevaran en la mayoría de los casos de forma paralela. Las primeras observaciones de campo tuvieron lugar durante los meses entre enero y marzo de 1995. Durante este tiempo no se recopilaron de manera sistemática notas de campo basadas en la observación. Por el contrario, se trató de hacer la mayor cantidad de recorridos posibles en las diferentes rutas de la AMA para poder familiarizarse con el recorrido de las rutas, el espacio urbano y las ocurrencias que se suceden como parte de los viajes y esperas de la guagua. Durante los primeros meses también se trabajó con identificar y crear un fichero bibliográfico de fuentes dedicadas no necesariamente al estudio sociológico de sistemas de transportación pública, sino a la literatura más pertinente al diseño e ingeniería de los vehículos utilizados, al mantenimiento de estos equipos y a la información pertinente al diseño y estructura de rutas y de los sistemas operarios de transportación. También se identificó un acervo bibliográfico que hablara sobre las características descriptivas del trabajo de chofer y mecánica (i.e.; tallerista) y de las estrategias de administración y gerencia que por lo general caracteriza a estos sistemas en los Estados Unidos y Canadá. Como parte del trabajo de investigación bibliográfica también se identificó una serie de leyes y regulaciones que existen a nivel de la jurisprudencia federal estadounidense y que regula la organización, funcionamiento, servicio y seguridad de los sistemas operarios y sus equipos.

Resumiendo las cinco fases del trabajo de campo son: 1. selección de la ruta, 2. recorrido de la ruta, 3. estudio de la operación de los porteadores públicos, 4. estudio de la administración y operación de la AMA y 5. la etnografía del viaje de la AMA.

### Análisis de los Datos: Etnografía de la Cultura de la Guagua

La mayoría de quienes hoy residimos en la llamada Zona Metropolitana tenemos un concepto bastante vago sobre como este complejo de varias ciudades-municipios se ha convertido en el espacio de interacción e intercambio que hoy conocemos como tal. Para muchos la ciudad es simplemente un lugar donde transcurre su diario vivir, conceptualizado éste como una condición normativa --o sea, muy normal--, por lo que no hay nada de especial en ello. Esta manera de pensar está definida por aquellos aspectos sociológicos y económicos, considerados cónsonos con la posición de clase social a la que se pertenece. Además, esta manera de pensar se constituye como una representación ideológica de una clase media urbanizada la que reserva la condición de "no-normal" para aquellos cuyas vidas se suceden al margen de lo "normal" y por lo tanto, de lo que se ha culturalmente expresado y constituido como deseado.

Tal construcción ideológica en la cultura se reserva la clasificación de quienes viven al margen social de la ciudad para lugares y personas en los caseríos, barriadas; y en general, "en la calle". Uno de los márgenes más comúnmente asignados en nuestra sociedad está reservado para aquellos quienes hacen uso de la transportación pública.

La guagua es aquella "cosa" que existe "...para los que no tienen carro". Esto es así sobretodo cuando la "norma" de lo establecido en Puerto Rico es que todo el mundo tiene --y debe-- tener carro. Como consecuencia, problematizar esa cotidianidad dentro del marco antropológico descrito en la Introducción de este ensayo, debe resultar para muchos en un ejercicio absurdo de pérdida de tiempo y esfuerzo. Esta observación no solamente es un reflejo de la mediocridad hecha cotidianidad como expresión de un valor cultural, sino que por sobretodo, es un reflejo de la ignorancia científico social que muchas veces los discursos populares, así como los oficiales que emanan del Estado y otras instituciones de la sociedad civil, tienden a menospreciar el valor del conocimiento y las aportaciones que la ciencias sociales y en especial, la Antropología, puede hacer a la comprensión del desarrollo de un crecimiento urbano en un espacio geográfico, así como a un entendimiento práctico

acerca de nuestra vida cotidiana urbana y los problemas de tipo de calidad de vida que existe en la ciudad; y su posible(s) soluciones prácticas.

### La Guagua

La guagua puede ser considerada como uno de los pocos espacios públicos dentro del entorno urbano puertorriqueño donde personas de todo tipo de origen de clase social y de distribución demográfica comparten por un periodo de tiempo el espacio de interacción social. Esto ocurre como parte de un modelo urbano donde la mayoría de los ciudadanos se encuentran en espacios sociales segregados y antropológicamente dispersos uno de los otros. Este es el caso por ejemplo de Plaza Las Américas cuando lo comparo con otro espacio como la Avenida Borinquen en Barrio Obrero. En ambos espacios existen una multiplicidad de interacciones sociales, pero éstas ocurren dentro de condiciones antropológicas (i.e.; cotidianas y de clase social) mutuamente excluyentes. Esto hace que la guagua se convierta en un punto de convergencia que resulta necesaria para una diversidad de personalidades en el espacio urbano puertorriqueño. Esta característica permite el surgimiento o la formación de una **cultura de la guagua**. Esto quiere decir, la interacción de una serie de personas que comparten y experimentan con unas situaciones particulares de su vida social creando por consiguiente una vida cotidiana.

Esta cultura prescribe una serie de normas y valores las cuales están cargados de símbolos y significados entre aquellos que utilizan el servicio, y para aquellos que son los trabajadores del servicio. Entre las normas y valores establecidas se encuentra la familiaridad que tiene el usuario frecuente de una o varias rutas con el chofer, el turno de éste y el sentido de satisfacción por el servicio, lealtad y expectativa de que el itinerario se va a cumplir, y que "*la guagua va a venir*". Esta expectativa se basa en la idea de que itinerario se cumple porque existe una relación filial de confianza entre los usuarios conocidos y familiares con el chofer de turno, no porque exista un criterio administrativo para la operación del servicio que establece que la guagua saldrá a una hora fija. Aún cuando esto ocurre, la responsabilidad de la salida y llegada de la guagua recae en última instancia en el chofer de turno y no siempre en su despacho.

A esta cultura de la guagua se añade las relaciones filiales entre los pasajeros que se conocen por años de viajes, quienes ven en la guagua y la ruta que comparten un lugar de cita diaria, que les permite comenzar su día de trabajo o de actividad económica de una manera distinta a la persona que viaja sola en su automóvil. La interacción entre estas personas se da dentro de un espacio seleccionado de la guagua la cual se le considera como posesión del grupo de personas que por uso y costumbre realizan su viaje en esa guagua en particular. En estos viajes, muchos de los cuales son por la mañana, el chofer es parte de los intercambios entre este grupo de personas familiares, inclusive el chofer recibe de estas personas obsequios en la forma de café, el periódico, frutas, pan y golosinas para "*....que te entretengas en el viaje*".

La familiaridad y sentido de afiliación entre quienes comparten el espacio de viaje de la guagua puede ser entendido como parte de un concepto que varios antropólogos han definido como **parentesco social** (i.e.; social kinship). Esto significa que las relaciones sociales y los intercambios entre un grupo de personas que forman una unidad de actividad común pueden resultar en el desarrollo de vínculos de familiaridad y lealtad. En estos casos, se establecen una serie de normas y expectativas entre quienes son parte del grupo. Estas relaciones de lealtad e intercambio son entendidas dentro de un esquema de parentesco.

Entre los miembros de la comunidad de usuarios en muchas de las rutas de la AMA y de los Portadores Públicos se desarrollan estrechos lazos de afiliación que influyen y determinan el funcionamiento mismo del servicio. En el caso de la AMA, existen rutas que en horas entre las 7:00am y 11:00am se dan cita personas --por lo general envejecientes-- para quienes la guagua significa no solamente el medio para trasladarse, sino que también es el lugar de encuentro con aquellos con quienes se comparten una serie de actividades de intercambio social y económico. En la mayoría de los casos, el chofer --aún los que han venido a formar parte de la fuerza de trabajo los últimos dos años-- viene a formar parte de la unidad de intercambio. Como parte de la cultura de la guagua, estas unidades de intercambio solamente se contextualizan dentro de la guagua o en relación a la guagua. Esto quiere decir, que las personas no mantienen los vínculos de interacción fuera del

contexto de la guagua. Como por ejemplo, visitarse en sus casas. De hecho, es muy común que las personas no conozcan el lugar de residencia de aquellos con los que interactúan. Aunque esto ocurra todos los días. Sin embargo, esto no quiere decir que no se desarrolle una forma extendida de parentesco social donde los vínculos emocionales y filiales sean tan intensos como los que se pueden suceder en las relaciones familiares cosanguíneas.

Este es el caso de lo que por espacio de seis meses entre los meses de octubre de 1995 a febrero de 1996 se documentó todos los días en viaje en la Ruta 45 con salida a las 6:00am de Bayamón a Río Piedras. La guagua asignada era una NOVA RTS-II metanol (AMA# 92129). Todos los días un grupo de seis mujeres entre las edades de 68 y 53 años se daban cita en el terminal de Bayamón para tomar la guagua en dirección hacia diferentes sectores comprendidos entre la Avenida Jesús T. Piñero a la altura de la Avenida Andalucía y la Avenida Domenech después de las antiguas facilidades del Colegio La Merced. Estas mujeres compartían no solamente el viaje, sino que un espacio de conversación, apoyo mutuo, ..y el desayuno. Desayuno que también compartían con el chofer --quien venía trabajando la ruta desde 1981. Este grupo de seis mujeres permitió al investigador entrar a su mundo de intercambios, donde se compartían vivencias del diario vivir, problemas personales, historias del Bayamón de décadas pasadas, vivencias familiares, recetas, dolencias, trabajo, dinero y comunalidad. Sin embargo, ninguna conocía la dirección residencial de las otras, solamente el nombre de la barriada o la parcela --lugares todos en la dirección sur del municipio de Bayamón, menos una de ellas que venía desde Comerío y otra desde el barrio Pájaros en Toa Baja. Para el mes de febrero una de las mujeres --la tercera de mayor edad de entre las seis (61 años)-- dejó de venir. Al principio se pensó que estaba enferma ya que ella siempre había hecho hincapié sobre su padecimiento cardíaco. Por las próximas dos semanas ella no se presentó al viaje regular de la mañana. No fue hasta que un día una de las mujeres que siempre demostró saber más acerca de las demás y de sus vidas personales, anunció que la mujer había muerto de una ataque al corazón. Se enteró por terceras personas que le conocían en el barrio Vans Scoy de Bayamón y que frecuentaban su iglesia. La noticia tuvo un impacto entre los viajeros de la mañana, incluyendo al

investigador. Cuando se hizo público la noticia el chofer detuvo la guagua a la altura del Centro Judicial de Bayamón y pidió un minuto de silencio. Este acto de parte del chofer resultó ser de mayor impacto ya que él siempre fue una persona de pocas palabras. A partir de ese día el grupo de mujeres se separó y el chofer pidió traslado a otra ruta (Metrobús II).

El ejemplo anterior ilustra el tipo de interacción e intercambios que se suceden en el espacio de la guagua y del conjunto de relaciones filiales que en ella se constituyen. Este tipo de constitución cultural basada en una familiaridad y un principio de lealtad al espacio de intercambio no es propio de otros espacios urbanos --particularmente aquel que está dominado por la individuación que resulta del uso del automóvil. Tal individuación tiene como uno de sus valores el principio ideológico que prescribe que quienes ocupan el espacio de la guagua son inferiores e indeseables. Siempre hay un "personaje" que aborda la guagua y el cual todo el mundo conoce, pero que se le considera indeseable. La indeseabilidad hacia esta persona se demuestra también por medio de una familiaridad que envuelve el rechazo y la distancia. Esto quiere decir, "*que no se me siente al lado*". En la mayoría de los casos estos "personajes" son inofensivos y solamente buscan en la guagua satisfacer su necesidad de compañía y de relación filial con otras personas que ya le conocen. Aunque esta relación de intercambio y familiaridad sea una caracterizada por el rechazo.

Precisamente el día 5 de diciembre de 1995, durante el recorrido de la Ruta 45 (AMA # 88026) desde Río Piedras a Bayamón, un anciano de unos 83 años de edad, hombre negro, delgado, pero en muy buena salud, "[aunque] con los achaques de artritis...", y que con mucha regularidad usa el servicio de guaguas AMA en Bayamón, se encontraba dentro del vehículo. En algunas ocasiones *Don Sebastián* gusta de tomarse unas cervezas, lo que lo hace más "conversador" que de costumbre. En muchas ocasiones Don Sebastián viaja con su guitarra en mano, que según él "...siempre me acompaña como una fiel trigueña para animar mis tristes días de soledad". En esta ocasión Don Sebastián decidió que como estamos en época de Navidad, muy bien podía ganarse su aguinaldo cantando unas piezas musicales.

Para el momento en que la guagua hizo su recorrido por la Universidad a través de la Avenida Gándara, ésta se había llenado, y fue ese el momento que Don Sebastián decidió comenzar a cantar. Su voz frágil, pero llena de energías, obtenidas pues, de sus varias cervezas, le permitió cantar de manera desentonada y en combinación de varias canciones en una sola copla de versos. Yo pude reconocer "Aguinaldo Navideño", "Guadalajara", "Granada", "La Borinqueña", "Preciosa" y "El Chupacabras". Todas sus canciones Don Sebastián las terminaba con un "*Ayyh.. ayyah*". Al principio muchos de los estudiantes universitarios comenzaron a hacerle bromas, pero como Don Sebastián continuaba sin molestarse, pronto se hicieron parte de sus coros y versos. Esta es una de las pocas veces en que pasajeros de todas las edades comparten durante "la hora de las escuelas" sin que haya tensión. En un momento dado, a la salida de la Escuela Superior Trina de Padilla, unos jóvenes entraron y comenzaron a hacer bromas pesadas y de mal gusto hacia la persona de Don Sebastián alterando el orden establecido de diversión, pero respeto. Esto provocó la intervención de los estudiantes universitarios quienes en un principio habían hecho bromas sobre el acto de Don Sebastián, pero que luego se solidarizaron, convirtiéndose en sus protectores.

Entre otros de los aspectos de la cultura de la guagua, se encuentra el orgullo o la crítica que se pueda tener con respecto a la apariencia del vehículo. Para muchos de los pasajeros diarios del servicio la apariencia del vehículo es muy importante. Se molestan cuando el mismo no ha sido limpiado de una manera satisfactoria o se lamentan cuando el mismo ha sido y/o continúa siendo vandalizado por jóvenes de los sistemas escolares públicos y privados de la Zona. La presencia durante la hora de salida de las escuelas en la Zona de los estudiantes en las guaguas es motivo de preocupación o de molestia por parte de muchos de los pasajeros, particularmente aquellos de edad avanzada que en muchas ocasiones--y con razón--observan que estos jóvenes no demuestran respeto hacia la propiedad pública o hacia sus personas. Surge entonces un conflicto entre el escándalo provocativo y amenazante de muchos de los jóvenes frente al conflicto representado por el silencio y el lenguaje corpóreo de los pasajeros, quienes desean sacar a estos jóvenes de la guagua, pero temen el ser agredidos por éstos de forma física o verbal.

### Interpretación: Antropología, Desarrollo y Cultura

Para poder hablar sobre las características político-económicas que tiene la cotidianidad cultural de la transportación colectiva en Puerto Rico hay que hablar de qué es **Desarrollo**. Digo esto porque lo que hoy se manifiesta como una actividad cultural caracterizada por la traslación entre un punto y otro, los vínculos que tiene esa traslación con las actividades económicas que en ellas se inspiran o que en ella se forman y los intercambios sociales que se dan en diferentes espacio urbanos como parte de la traslación; en Puerto Rico son el resultado de una estrategia de desarrollo económico que tuvo como uno de sus más preciados componentes la planificación, construcción y promoción de un medio de transportación que desde sus orígenes estuvo basado en la posesión y uso del automóvil. El argumento antes expuesto trae consigo la pregunta necesaria, pero que no está limitada simplemente a contestar qué es desarrollo, sino qué fuerza a que se explique qué entiende la Antropología por desarrollo.

Se puede argumentar que para la Antropología el concepto desarrollo tiene consigo una variante con dos caras. Por una parte, el vocablo *desarrollo* se ha utilizado para explicar los procesos bioevolutivos en el ser humano. Tal idea tiene como punto de enfoque el proceso biológico de evolución el cual se piensa a partir de un principio de origen que antecede a la especie y que en sucesión progresiva de etapas multivariadas, resulta en el presente estadio de evolución, a la misma vez que su continuidad. Por otra parte, el concepto desarrollo hace referencia al origen y formación de la actividad social del ser humano como cultura. Esto quiere decir, que se producen un conjunto de acciones por parte del ser humano que tienen como resultado la organización de las condiciones materiales de existencia social que se suceden en diferentes instancias históricas del desarrollo cultural y social. En ambos casos el concepto desarrollo se visualiza a través de un crisol filosófico cuya intensión es expresar una idea de movilidad, progreso y evolución. Esta manera de pensar en cuanto al desarrollo de cultura se transfiere a la formulación del problema sobre los componentes de la cultura. Una parte constituyente de la cultura son las actividades económicas.

Cuando la Antropología aborda el estudio de la organización de la economía lo hace a partir de la inmensidad de formas, instancias y prácticas en las que el ser humano a dado pie a tres importantes componentes de la cultura. Estos son las formas de la **producción, distribución y reproducción**. Estos tres componentes son estrictamente de tipo social. En otras palabras, su propia condición de existencia es humana. La acción humana dentro de esta perspectiva no debe ser comprendida como una cuya ocurrencia es al azar o que se puede interpretar como neutral, cuando no lo es. Por el contrario, la organización de las actividades económicas de producción tiene como su más importante variante demostrar el carácter fundamentalmente material que posee la acción humana. Esta acción humana ocurre como una de apropiación de las cualidades y propiedades de la naturaleza donde esta última se hace entonces naturaleza humana o cultura. Las actividades económicas son un reflejo de que el ser humano actúa para producir sus condiciones de existencia. De otra manera, si la acción no fuera cultura, entonces la acción como trabajo no existe. Esto por supuesto, no es así. Con lo antes expuesto, tenemos entonces los componentes formativos de lo que la Antropología debería entender por *desarrollo*.

**Desarrollo** se puede definir como el conjunto de procesos concertados, más sin embargo, variados, por los cuales una sociedad organiza sus actividades de producción, distribución y reproducción social para que de esta manera buscar establecer una continuidad y progresión con respecto al tiempo y enmarcado en la formación de cultura y donde existen vínculos sociales entre el presente y las sucesivas generaciones. De acuerdo a los antes dicho, desarrollo no está limitado ideológicamente a una temporalidad del presente, aunque la intencionalidad de su práctica así lo prescriba. Esta definición no tiene como objetivo limitar su alcance al uso tradicional que se le da al término, como por ejemplo, bajo los estatutos interpretativos establecidos por los acuerdos políticos de Bretton Woods. Sin embargo, no cabe duda que cuando se trabajan las prácticas organizadas en las estrategias de desarrollo económica de los diferentes Estados se encuentra que las mismas están totalmente inmersas en las posibilidades de expandir las formas de acumulación de capital --en los últimos años particularmente entendidas dentro de un marco estrictamente monetario-- sin que la posibilidad de

expansión y su consonante, crecimiento, traiga consigo los beneficios generalizados de la implementación de tal estrategia.

En el caso que aquí se ocupa, el conjunto de estrategias de desarrollo económico que se han venido implementando en Puerto Rico desde los días de Manos a la Obra han favorecido la construcción masiva de vías para el rodaje de vehículos de motor, sin que necesariamente el ordenamiento de ese diseño favorezca una racionalidad económica basada en la transportación a diferentes espacios lugares de la actividad económica de un número significativo de personas; a tenor con el menor costo posible en lo que respecta a la inversión monetaria, gasto público y uso de energéticos. Por el contrario, la estrategia de desarrollo ha favorecido la movilidad individualizada y motorizada entre los diferentes espacios de actividad económica en la ciudad. Esta estrategia por una parte requiere de una continua y considerablemente alta inversión fiscal por parte del Estado en infraestructura de carreteras. Por lo general la prescripción política de esta estrategia ha sido una entre otras cosas, destinataria de una inversión fiscal que genere empleos, aunque estos sean a corto plazo. Además, esta práctica está acompañada por un incentivo al alto gasto personal destinado para el consumo de automóviles, combustible y gastos de mantenimiento. Esto tiene como resultado un continuo endeudamiento personal por concepto del ingreso disponible para el consumo y un alto gasto de energéticos. Esta situación resulta en que el Estado haya mantenido una continua actividad de intervención monetaria en la forma de subsidios directos o indirectos para una infraestructura construida de asfalto necesaria para mantener el rodaje de vehículos de motor. Esta estrategia además, ha estado necesariamente acompañada por un absoluto abandono de una posible inclusión de un sistema de transportación colectiva para

las zonas urbanas del país. Tal estrategia a su vez, ha venido acompañada por los resultantes estilos de vida y organización de la vida cotidiana dominada por el traslado de un punto a otro utilizando un automóvil. Como las posibilidades para mantener una continua expansión de las áreas construidas en asfalto es limitada --entre otras cosas por un factor objetivo de la geografía, aunque por otra, como resultado mismo del diseño de prioridades económicas para la construcción de espacios urbanos-- la demanda para que se provea más espacio físico al paso del automóvil es mayor. Pero la posibilidades reales que existen para poder proveer para esto se van reduciendo. Es entonces que tenemos que la vida cotidiana del tránsito se caracteriza por la alta congestión vehicular, un número más alto de vehículos de motor en las carreteras de los que el diseño de la carretera ha contemplado, uso de las aceras como estacionamientos, la virtual eliminación del peatón como sujeto de la ciudad, una creciente e insaciable demanda para que se provea de espacios de estacionamiento sin que esto conlleve asumir un costo social y económico por concepto de la designación de ese espacio para ese uso, hostilidad y agresividad entre conductores y la resultante segregación e individuación de los espacios abiertos de interacción en la ciudad.

Dentro del esquema social y cultural antes descrito se puede argumentar que en Puerto Rico los sistemas de transportación pública como la AMA y los Portadores Públicos se convierten en espacios sociales únicos para la interacción y el intercambio social; donde personas de diferentes orígenes demográficos, y muchas veces de clase, coinciden para compartir una cotidianidad en el tránsito.

*\*Profesor del Departamento de Antropología,  
Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras.*

**El panorama industrial en los años noventa y el caso de Puerto Rico**

*Pedro Silva Velázquez\**

**Introducción**

Este trabajo contiene dos partes fundamentales. En la primera se destacan algunos de los principales aspectos del contexto internacional que sirven de marco a las relaciones industriales y la segunda parte se dedica a tratar aspectos específicos del caso puertorriqueño.

**El contexto internacional: ¿cómo hemos llegado a los años 90 ?**

Partiendo específicamente del entorno empresarial, se llega a los años noventa con las grandes empresas habiendo pasado por procesos de reestructuración que conllevaron en la mayor parte de los casos una reducción importante de sus plantillas y de la propiedad directa de sus actividades productivas. Se ha caracterizado este proceso como la *reingeniería*, y hasta se ha planteado como el nuevo paradigma, extrapolado hasta para tratar de solucionar los problemas del sector público.

En su lucha por sobreponerse a los altos costes y al estancamiento generalizado de su competitividad, las grandes empresas internacionales y muchas de tamaño mediano adoptan la reingeniería (una combinación entre reducción de plantilla, automatización y eliminación de operaciones poco lucrativas). Se acentúan de esta manera características que venían perfilándose desde los años 70: los trabajadores de producción se convierten en una minoría (privilegiada en algunos casos por poseer empleo y por su alto nivel de cualificación), se acrecienta la identificación entre trabajadores y sus empresas (tanto por sus aspiraciones como por la mejora de su nivel de vida), y el divorcio entre las relaciones de propiedad y de control al nivel de los procesos industriales (toyotismo y subcontratación). Se llega a los años 90 con las mayores empresas internacionales reducidas en su tamaño operacional y sus plantillas, pero fortalecidas en sus beneficios.

Cada uno de los elementos mencionados ha llenado miles de páginas y cientos de disquetes. Por lo tanto, sólo se podrán considerar parcialmente para fundamentar la hipótesis/predicción de trabajo y algunas consideraciones sobre Puerto Rico. La hipótesis plantea que la aplicación de la reingeniería apoyada en la automatización de la producción industrial hacen harto difícil una mayor participación de las personas en la riqueza producida en la sociedad contemporánea.

Este nuevo modelo industrial es excluyente, tanto para la participación en el trabajo como en los aspectos de la distribución del ingreso y en el consumo. Es decir, hay muy pocas posibilidades de fomentar programas sólidos para la creación de empleo en un sector económico, el industrial, que continúa reduciendo su mano de obra.

**Desempleo**

El planteamiento del desempleo estructural se debe interpretar como la incapacidad de la sociedad para reformar su estructura productiva (esferas de producción y de comercialización) de manera que de cabida a la población en condiciones de trabajar. Es un planteamiento que denota impotencia, falta de creatividad o el desempeño de políticas económicas de poco alcance en la satisfacción de los problemas sociales.

En Puerto Rico, y en muchos otros lugares del mundo, estos problemas han llevado a la existencia de una población sobrante, que no puede ser ocupada. Estos seres humanos sobrantes son atendidos con las transferencias y por los programas asistenciales públicos y privados, lo que ha generado una serie de trastornos sociales y un campo fértil para las actividades de la economía subterránea.

En este tipo de sistema los desempleados son un problema que el Estado debe resolver. Ni siquiera las organizaciones obreras tienen en cuenta a algunos de sus antiguos miembros. En este entorno la privatización brinda unas respuestas muy limitadas, pues la nacionalización de los costos no implica necesariamente una mayor provisión de servicios ni una mejora en la calidad de los mismos.

**Las acuerdos internacionales**

En términos generales los acuerdos de libre comercio se han interpretado como negativos para la economía de Puerto Rico. Esta perspectiva se toma desde la consideración de Puerto Rico como región periférica de la economía norteamericana. Este carácter periférico, tanto en lo geográfico como en lo económico, lleva a la economía puertorriqueña a funcionar como una zona poco ventajosa que debe competir con los *estados* continentales. La principal ventaja de PR se deriva de las leyes contributivas y estos acuerdos compensan esa ventaja al ir eliminando paulatinamente los aranceles y otras medidas proteccionistas entre los países miembros.

**El Acuerdo de Libre Comercio (NAFTA)**

De acuerdo a un estudio encargado por el Banco Gubernamental de Fomento y al análisis presentado por la Junta de Planificación (1994), las repercusiones del NAFTA para la economía de PR son positivas para las industrias de alta tecnología y negativas para los sectores económicos intensivos en mano de obra. Específicamente deben salir beneficiados las industrias que producen medicamentos, la de instrumentos científicos y de maquinaria y equipo eléctrico. Las industrias más perjudicadas serían la de ropa y textiles, productos de cuero y calzado. (Junta de Planificación, 1994, Capítulo IV, p. 4)

El traslado de algunas fábricas a la zona fronteriza de México con los EU ya se ha dado y es una realidad que tenemos que aceptar. Pero aceptarlo no implica que se deba establecer una lucha contra lo inevitable sino que se debe mirar hacia otros sectores. Esa búsqueda de otras alternativas es la que se echa en falta desde la perspectiva de la administración pública.

**El Acuerdo de Libre Comercio Hemisférico (ALCH)**

Este es otro acuerdo cuyo objetivo es crear una zona de libre comercio de dimensión continental agrupando el NAFTA, Mercosur y el Pacto Andino para el 2005. Las ventajas inmediatas de esa inmensa zona económica deben ser para las empresa que tengan la capacidad de operar en un nivel internacional. De acuerdo al análisis de Castañer (1995), la economía de

Puerto Rico enfrentará serios retos a su posición actual en el mercado norteamericano.

Tanto el NAFTA como el propuesto ALCH facilitan el acceso al mercado de los Estados Unidos. Puerto Rico se considera una zona del mercado norteamericano, pero una zona que está obligada a realizar su comercio marítimo usando una de las marinas mercantes más costosas del mundo. Lo que antes era una ventaja, el acceso privilegiado al mercado norteamericano, deja de serlo. Una alternativa que propone Castañer en su trabajo es aumentar los flujos de comercio con la zona del Caribe, aprovechando la experiencia de las plantas gemelas.

**Tabla 1**  
COMERCIO EXTERIOR DE PUERTO RICO CON EL CARIBE  
(millones de dólares, años fiscales)

	1992	1993	1994	1995	1996
Exportaciones	777.6	775.1	783.2	913.2	873.6
Importaciones	862.7	858.6	735.9	849.0	934.4

Fuente: Estadísticas Seleccionadas del Comercio Exterior de Puerto Rico 1996, Junta de Planificación

**Puerto Rico en los años 90**

Las principales respuestas desde el gobierno ante los cambios internacionales son el objeto de esta sección. La síntesis de estas reacciones son: la aceptación del fin de la Sección 936, los megaproyectos de infraestructura, la privatización como medio para lograr eficiencia y el fomento del sector turístico como alternativa para la creación de empleo.

Los años 90 se caracterizan, en el plano industrial, por la defensa de la que se ha presentado como la principal ventaja comparativa de la isla, la Sección 936 del Código de Rentas Internas de Estados Unidos. Esta sección garantizó la repatriación a Estados Unidos de beneficios libre de impuestos (bajo ciertas condiciones) a las empresas con operaciones industriales en territorios estadounidenses (Vélez, 1996). Esta sección luego de sucesivas limitaciones y restricciones por parte del Congreso fue derogada en

## El panorama industrial en los años noventa

agosto de 1996. El enfoque de este trabajo tiene en cuenta otros factores que se han considerado determinantes para el buen funcionamiento de las empresas multinacionales en PR, como la paz laboral, las excelentes infraestructuras de transporte terrestre, marítimas y aéreas, el alto nivel de preparación y desempeño de los trabajadores, y la laxitud en la aplicación de los controles para evitar la contaminación (Vélez, 1996).

### El modelo industrial y la creación de empleo

El planteamiento desde el gobierno de lo que debe ser la economía de Puerto Rico se recoge en el llamado Nuevo Modelo de Desarrollo Económico, documento redactado por el Consejo de Productividad Económica en 1994. Este consejo asesor traza una serie de objetivos estratégicos dirigidos a proponer este escenario del Siglo XXI. El enfoque tiene bastante en común con el marco anterior de una economía exportadora industrial girando en torno a la inversión extranjera directa.

La propuesta básica es aumentar la capacidad de atraer capitales con un programa neoliberal de corte clásico, utilizando frases como *reinventar el gobierno* en vez de privatización. De manera que la propuesta es ofrecer las mejores condiciones a la inversión extranjera, promover las exportaciones, que deberán aumentar el producto y promover el empleo.

**Tabla 2**

EMPLEO (miles de personas, años fiscales)

Años	Empleo Total	Empleo en Establecimiento	Empleo por cuenta propia
1987	862	746	84
1988	909	796	81
1989	948	832	79
1990	963	841	86
1991	977	838	104
1992	977	844	99
1993	999	862	103
1994	1,011	879	98
1995	1,051	912	105
1996	1,092	926	134

Fuente: Junta de Planificación, (1997)

Notas: (1) Excluye al sector agrícola y las personas que trabajan por cuenta propia.

(2) Estimación propia.

Lo que parecen olvidar los promotores del *nuevo modelo* es que una mayor productividad no necesariamente está correlacionada con unos mayores niveles de empleo, de acuerdo a las tendencias recientes de la economía internacional que se mencionó en la primera parte de este trabajo. El argumento gana mayor peso aún si consideramos que los sectores industriales considerados estratégicos por el *nuevo modelo* son los de alta tecnología<sup>1</sup>, a los que aplican de manera destacada los procesos de reingeniería.

**Tabla 3**

DISTRIBUCION DEL INGRESO NETO  
(años fiscales, millones de dólares corrientes)

	1993	1995	1996
<b>Ingreso Neto Total</b>	21,185.2	22,096	23,230.6
Compensación a empleados	16,041.5	16,720.9	17,595.3
Porcentaje	(75.7)	(75.7)	(75.7)
Ingresos procedentes de la propiedad	5,143.7	5,375.2	5,365.3
<b>Industria</b>	14,462.2	15,605.2	16,614.3
Compensación a empleados	3,329.6	3,403.5	3,551.9
Porcentaje	(23.0)	(21.8)	(21.4)
Ingresos procedentes de la propiedad	11,132.5	12,201.7	13,062.3
<b>Industrias de alta Tecnología</b>	10,473.3	11,387.6	12,388.2
Compensación a empleados	1,748.9	1,797.7	1,910.1
Porcentaje	(16.71)	(15.78)	(15.42)
Ingresos procedentes de la propiedad	8,724.5	9,589.8	10,478.3

Fuente: Informe Económico al Gobernador 1995, Capítulo I, p.8 y Capítulo VI, p. 5

1. No incluye al sector Resto del Mundo

<sup>1</sup> Los sectores considerados de alta tecnología son: químicos y derivados (que incluye la producción farmacéutica), maquinaria, excepto eléctrica, maquinaria y equipo eléctrico, equipo de transportación e instrumentos profesionales y científicos.

### Privatización

La privatización aparece como la solución de todos los males, especialmente uno que desaparece por arte de magia, la mala administración pública. El principal problema que se nota en el programa privatizador del gobierno es la falta de análisis y la aplicación de la privatización como una receta ideológica válida siempre. Un caso particular que ilustra los efectos dañinos de esa visión es el representado por un complejo hotelero situado en una zona turística muy importante que antes de ser vendido fue mal administrado y descuidado a pesar de la alta afluencia de turistas que ha caracterizado los últimos años.

Otro ejemplo lo constituye la oferta de venta de la Telefónica (PRTC, por su siglas en inglés) por parte del gobierno en 1997. La importancia de la PRTC estriba en unos activos de \$2,566 millones, y beneficios brutos 129.6 y 127.1 millones de dólares en los años de 1994 y 1995. Estos beneficios se destinan entre otras cosas a completar programas del Departamento de Educación. Otro aspecto importante son los 8,200 empleados de la Autoridad de Teléfonos afectados por la transacción que quedan prácticamente sin seguridad de empleo.

En 1990 se llevó a cabo un intento de privatizar la PRTC. Aquel proceso impulsado por la administración del gobernador Rafael Hernández Colón no llegó a materializarse. La actual administración del gobernador Pedro Rosselló pretende contar con un apoyo popular mucho mayor y está por verse si con el liderato del movimiento sindical siguen las acciones y manifestaciones colectivas que permitan detener la proyectada venta.

### Los "megaproyectos" de infraestructura

Se puede caracterizar la política pública como una política de apoyo a la producción industrial fundamentada en las premisas tradicionales. A pesar de las manifestaciones que se citan más abajo haciendo referencia a un *nuevo modelo para el desarrollo* que toma en cuenta la nueva infraestructura, la distribución de los gastos plantea una acción contradictoria, pues la mayor parte de las inversiones van precisamente a la infraestructura tradicional. Cosa que por otro lado no es sorprendente dado el avanzado deterioro de esta infraestructura.

"En la visión de Puerto Rico para el año 2000 que presenta el Nuevo Modelo de Desarrollo Económico (Consejo de Productividad Económica, 1994) se traza como meta que para esa fecha Puerto Rico cuente con una infraestructura avanzada, comparable con la mejor a nivel mundial, que le provea a la Isla ventajas competitivas en la economía internacional. Se alude no sólo a la infraestructura física o tradicional, sino también a lo que se denomina la nueva infraestructura. Es decir, dimensiones tan diversas como la investigación científica y tecnológica; las telecomunicaciones y la informática; la educación; el medio ambiente urbano; y los servicios sociales y de salud." (Junta de Planificación, 1995, Cap.VI, p. 1)

**Tabla 4**

DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN  
INFRAESTRUCTURA EN LAS PRINCIPALES  
CORPORACIONES PUBLICAS  
(Años fiscales 1994 al 1996; \$6.050 millones)

Corporación	Porcentaje del total
Autoridad de Acueductos y Alcantarillados	19.0
Autoridad de Carreteras y Transportación	22.0
Autoridad de Edificios Públicos	12.3
Autoridad de Energía Eléctrica	21.0
Autoridad de los Puertos	4.1
<b>Subtotal para infraestructura tradicional</b>	<b>78.4</b>
Autoridad de Teléfonos	16.1
Compañía de Fomento Industrial	1.7
Universidad de Puerto Rico	4.1

Fuente: Junta de Planificación, 1996, Capítulo IV, p. 7.

### El turismo como alternativa

El esfuerzo en el turismo es loable, pero aparece viciado desde sus orígenes por considerar el crear un ambiente favorable y cómodo, casi completamente divorciado de la realidad y de los recursos locales. El esfuerzo se dedica fundamentalmente a la construcción de más habitaciones. De manera que hay una infrautilización clara de los recursos turísticos disponibles. Además, la orientación es hacia el mercado norteamericano, olvidando la ya antigua premisa de la diversificación.

En el *Informe Económico al Gobernador 1993* (Junta de Planificación, 1994, Capítulo III, p. 13) se explican las metas del gobierno:

"La Junta de Planificación, conjuntamente con la Compañía de Turismo, está elaborando un plan estratégico para el turismo y, además, está concluyendo los trabajos que culminarán en el desarrollo de un Plan Maestro para la Región Nordeste con un fuerte énfasis en esta actividad. Mediante este Plan, se agilizará la construcción de facilidades hoteleras en la región y se acortará el tiempo requerido para la obtención de los permisos..."

El autor de este trabajo llama la atención sobre el aspecto de la diversificación, pues la dependencia del sector turístico del mercado norteamericano le ha llevado a confrontar diversas crisis en los años 70. Aunque la economía norteamericana ha experimentado una notable mejora y los turistas norteamericanos son atraídos masivamente, más temprano que tarde habrá que contar con la competencia de Cuba, y en la República Dominicana ya se han instalado bastantes proyectos hoteleros de buena calidad. Además, la diversificación debe superar la parte de la demanda para incluir también la oferta.

### Conclusiones y recomendaciones

El gobierno ha trazado un plan para desarrollar una infraestructura que permita elevar la capacidad de la Isla para atraer inversión extranjera. Esto de por sí constituye un esfuerzo loable, pero incompleto, si no se incluye en el *plan* el potencial de recursos sin explotar que están disponibles.

El esfuerzo y la visión centrados en promover la implantación de empresas de alta tecnología y la privatización como herramientas únicas y superiores para mantener un nivel aceptable de desarrollo plantean serias dificultades. Se están tomando opciones como si fueran caminos únicos sin tomar las precauciones necesarias. Recordemos que las empresas de alta tecnología emplean poca mano de obra especializada y que las empresas privadas no están exentas de fracasos (quiebras) ni están generalmente orientadas a buscar el bien común. Dado que la actual administración se encamina decididamente por los caminos antes mencionados, descansa en la opinión pública y en las acciones organizadas, posiblemente lideradas por el movimiento sindical, llamar efectivamente la atención sobre otras alternativas de carácter social.

Los altos sueldos de las industrias de alta tecnología contrastan con el poco empleo que generan y contribuyen a la acentuación de la concentración del ingreso. Aún contando con los empleos indirectos la mano de obra ocupada sería escasa y su impacto sobre la distribución del ingreso muy reducida.

Existe una creciente preocupación por las nuevas fuentes de empleo, dado que todavía no conceptualizamos otra forma para distribuir el producto social en amplios sectores de la población. Los esfuerzos desde el gobierno se dan por la vía tradicional de la infraestructura física, facilitar los trámites y privatizar. Este esfuerzo del estado puede ser efectivo para la creación de mayor riqueza. Sin embargo, desde el estado debe haber una mayor preocupación por la creación de proyectos que promuevan la creación de empleos, sin necesariamente mirar al pasado. La solución no está en los bajos salarios, las industrias intensivas en mano de obra o las industrias contaminantes. Tampoco en enfrascarse en macroyectos de infraestructura que no superan la visión clásica de la economía por sectores. Lo global debe ser más abarcador en su concepción que el mero concepto de mercados globales, para lograr incidir en iniciativas creadoras de empleo multisectoriales y respetuosas con el entorno sectorial.

Al tratar el tema de las nuevas fuentes de empleo no se trata de despreciar el esfuerzo realizado por el gobierno de Puerto Rico. Se trata de llamar la atención a que se preste mayor atención a los aspectos microeconómicos, tanto en el nivel de la empresa

individual como al considerar las pequeñas y medianas empresas como fuentes muy importantes de empleo. Además, es importante comenzar a mirar los problemas y necesidades de los asalariados como posibles fuentes de nuevas empresas, mayor empleo y mejor calidad de vida.

En las pequeñas y medianas empresas las relaciones de trabajo deben ser contempladas de otra manera. El acercamiento entre los patronos y los empleados es real y puede dar base a una futura visión compartida en muchos objetivos y valores de aspecto humano. De manera que no se puede dejar de lado conceptos como racionalización, competitividad y automatización, sino retomar los mismos en un esfuerzo de investigación que permita discernir entre los variados caminos respetuosos de los valores humanos y del entorno natural que lleven a una mayor participación de los seres humanos en el producto social.

#### Referencias

- Alameda, J.I. y A. Mann (1993) *Puerto Rico's Regional Economy and the U.S. Business Cycle 1961-1989*, **Unidad de Investigaciones Económicas**, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras.
- Castañer, J. A. (1995) *El Acuerdo de Libre Comercio Hemisférico*, **Unidad de Investigaciones Económicas**, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras.
- Catalá, F.A. (1996) *Ruta crítica de la economía de Puerto Rico*, **Unidad de Investigaciones Económicas**, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras.
- De Jesús, I. (1995) *Análisis del "Nuevo Modelo de Desarrollo Económico"*, **Unidad de Investigaciones Económicas**, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras.
- Junta de Planificación (1997) **Estadísticas Seleccionadas del Comercio Exterior de Puerto Rico 1996**, San Juan, Puerto Rico.
- Junta de Planificación **Informe Económico al Gobernador**, San Juan, Puerto Rico. (Varios años desde 1993 al 1996).
- Osborne, D.E. (1992) **Reinventing Government**. Massachusetts: Addison-Wesley.
- Pissart, F. (1995) *Los servicios de proximidad con destino a los asalariados*, **Revista de Economía y Sociología del Trabajo**, núm. 29/30, septiembre-diciembre.
- Rifkin, J. (1995) **The End of Work**. New York: G.P. Putman's Sons.
- Vélez, W. (1996) *El impacto de la Sección 936 en la economía de Puerto Rico*, **Unidad de Investigaciones Económicas**, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras.
- Yoshimori, M. *De quién es la empresa. El concepto de corporación en Japón y Occidente*, **Harvard-Deusto Business Review**, núm. 77, marzo-abril.

\*Profesor, Departamento de Economía, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras

**PRÓXIMO BOLETÍN DE ECONOMÍA**  
(Índice Tentativo)

Vol. III, Núm. 4

abril - junio 1998

<b>Building Bridges in the Caribbean</b> .....	<i>Pedro Rivera</i>
<b>Societies at risk? The Caribbean and Global Change</b> .....	<i>Norman Girvan</i>
<b>El Caribe Insular en la dinámica de la integración hemisférica</b> .....	<i>Miguel Ceara Hatton</i>
<b>Sociedad Civil, democratización e integración en la Cuenca del Caribe</b> .....	<i>Andrés Servin</i>
<b>Production, Prices and Incomes in the Caribbean Economy: A Basic model</b> .....	<i>Vanus James</i>
<b>Teoría del crecimiento evolucionista y formas de realismo</b> .....	<i>Patricia Northover</i>
<b>Temas comunes del pensamiento económico del Caribe Angloparlante de la postguerra</b> .....	<i>Mark Figueroa</i>

El Boletín de Economía es una publicación trimestral de la Unidad de Investigaciones del Departamento de Economía, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras. Los artículos son responsabilidad del autor por lo que no representan necesariamente las opiniones o posiciones de la Unidad de Investigaciones.

Unidad de Investigaciones Económicas  
Departamento de Economía  
Universidad de Puerto Rico  
Recinto de Río Piedras  
Apartado 23345  
San Juan, Puerto Rico 00931-3345  
Tel (787) 764-0000 Ext. 2451/ 2458  
Fax (787) 763-5599  
economia@rrpac.upr.clu.edu

**Junta Editora**

Jaime Bofill Valdés

Jaime del Valle Caballero

**Colaboradores**

Frank Bracho

Carlos E. Toro Vizcarrondo

Santos Negrón

John H. Stinson Fernández

Pedro Silva Velázquez

**Diseño Gráfico y Base de Datos**

Maribel Rodríguez Rivera

Maribel Picorelli

Miguel A. Valentín