

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE SOCIOLOGÍA**



**TRANSPORTE COOPERATIVIZADO EN LA URBE PACEÑA:
Estudio de caso de la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda.**

**TESIS DE GRADO PARA OPTAR EL TÍTULO DE LICENCIATURA EN
SOCIOLOGÍA**

Tesista: Alicia Choque Aruhua

Tutor: Rolando Sánchez Serrano, Ph. D.

La Paz – Bolivia
2017

DEDICATORIA

La presente tesis va dedicada con mucho amor y cariño para mis padres Eloy Choque Cruz e Ysabel Aruhua de Choque, quienes me apoyaron continuamente y me motivaron a superarme mediante el estudio.

Asimismo agradezco a mi hermana Primitiva Choque de Apaza y mi cuñado Constancio Apaza quienes siempre me apoyaron para culminar la carrera universitaria. También a mi hermano Javier y tres sobrinos Wily, Yuliza, Yamil.

Además, dedicar a U.C.J. quien me enseñó los valores más importantes como no darme por vencida y concretar mis objetivos propuestos mediante el estudio ya que es uno de los caminos para abrazar los éxitos.

Finalmente, dedicar a todos los integrantes de la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda.

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer profundamente a mi tutor Dr. Rolando Sánchez Serrano, por aceptar la tutoría por su disposición de tiempo para aclarar dudas de manera concreta y sugerencias por ser guía esencial en la elaboración de la presente investigación.

Agradecer a los distintos tribunales quienes revisaron y recomendaron para ajustar la presente tesis: Lic. David Llanos, Lic. Héctor Aguilera, Lic. Rigoberto Espejo Uscamaita, Dr. Mario Yapu, Lic. Rene Pereira Morató, Lic. Carlos Blanco Cazas y Lic. Luis Víctor Alemán Vargas.

Asimismo agradecer al Lic. René Oswaldo Alcón Ramos, Lic. Víctor Hugo Perales, Lic. Javier Copa Uyuni, Lic. Rubén Pinto, Lic. Héctor Cruz Quispe, por sus comentarios realizados para enriquecer la presente tesis.

Por último, agradecer a compañeros/as y amigos/as de la universidad quienes me dieron apoyo para culminar la tesis y compartir momentos de alegrías y tristezas en especial a mis cinco amigas del alma: Celia Salas (*Cecy*), Marina Quisbert (*Marinita*), Alejandra Krings (*Ale*), Tania Duran, Amparo Patty Quisbert (*Amparito*) y María E. Apaza (*Maugue*), Naira, Ruby, Graciela (*Chela*), Marce, Lucia Guarachi (*Lucy*), Juana Quispe P. (*Juanita*), Helen, Lucia, Edel, Tania Estefany, Lenny, Danny Daniel, Juan Carlos (*Juanka*), Osman, David Reynaldo, Wilson, Rodrigo, Joaquín, Salvador, Wilmer, Nelber, Alex, Ronald, Daniel Hernando, Ener, Jesús Luis, Héctor, Víctor, Fabián, Ángel, Iverth, Igor, Fher Guz, Jrrg Luis, Z (*mi súper amigo*), entre otros. Mi gratitud para todos ustedes.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO I

REFERENCIAS TEORICAS METODOLÓGICAS

1.Justificación.....	6
2.Objetivos	7
3.Estado de la cuestión y conceptos básicos.....	8
4.Preguntas de investigación	20
5.Estrategia Metodológica.....	20
5.1.Técnicas de la investigación	20
5.2.Delimitación Espacial y Temporal.....	21
5.3.Procesamiento de información.....	22

CAPITULO II

EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA URBE PACEÑA

1.El transporte público	23
2.La Cooperativa Transportes Kupini Ltda.	29

CAPÍTULO III

ORGANIZACIÓN DE LA COOPERATIVA TRANSPORTES KUPINI LTDA

1.Estructura organizacional de la Cooperativa	32
2.Líneas de servicio y rotación	38
3.Ventajas que ofrece la Cooperativa a los afiliados	40
4. Requisitos para ingresar a la Cooperativa	41
4.1.Formas de ingreso	43
4.1.1.Esfuerzo personal.....	44
4.1.2. Apoyo familiar	45
5. Diferenciación entre los transportistas cooperativistas	46

CAPÍTULO IV

ACTIVIDAD LABORAL DE LOS TRANSPORTISTAS COOPERATIVISTAS

1.Mecanismos de control en el servicio de transporte	48
1.1.Paradas y trameajes	48
1.2.Hombres de choque.....	51
2.Transportistas cooperativistas: K'amanadores y Lateadores	52
2.1.Nivelación de pasajes	54

2.2.Renta y ganancia en el servicio de transporte	56
3.Sanciones y reconocimientos.....	58
CAPÍTULO V	
ACTIVIDADES FESTIVAS Y RECREATIVAS	
1.Bautizo de vehículos: Minibuses	61
2.Aniversario de la Cooperativa Transportes Kupini.....	62
2.1.Aniversarios de grupo	65
3.Carnavales: Ch'allas	65
4.1º de Mayo.....	68
5.Fiestas Navideñas	71
CONCLUSIONES	73
BIBLIOGRAFÍA	77
GLOSARIO	85
ANEXOS	86

LISTA DE CUADROS, GRÁFICAS Y FIGURAS

Cuadros

1. Líneas de servicio y rotación de la Cooperativa de Transportes Kupini.....	40
2. Requisitos para ingresar a la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda.....	42
3. Escala tarifaria del servicio de transporte público.....	54
4. Renta diaria, Ganancia y Gasolina de los Transportistas Cooperativistas.....	57

Gráficas

1. Porcentaje de los transportistas Socio propietario y Asalariados de la Cooperativa Transportes Kupini 2017.....	47
--	----

Figuras

1. Estructura organizativa del directorio central y grupal de la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda.....	33
2. Proceso de ingreso al rubro del transporte público.....	43

INTRODUCCIÓN

Como efecto del crecimiento de las ciudades capitales y también de las ciudades intermedias, el servicio de transporte urbano se ha convertido en una necesidad cotidiana para los habitantes que requieren movilizarse. Pues, en la medida que se ha dado la proliferación de sindicatos de transporte se apropiaron de determinadas rutas de mayor movimiento, donde la demanda está dada por los pasajeros y la oferta está dada por los operadores del transporte.

Sobre el tema de servicio de transporte urbano, se realizaron diferentes estudios desde el ámbito de la ingeniería, economía, derecho, etcétera, -que son analizados más adelante- pero en su gran mayoría enfocan a sindicatos, sin desmerecer mencionados estudios. La investigación ha sido realizada en la zona de Kupini Central perteneciente al Macro Distrito San Antonio del municipio de La Paz.

El desafío e interés de este estudio es conocer la organización cooperativista de transportes y sus formas de convivencias recreativas en base a la siguiente interrogante: ¿Cuáles son las características organizativas y las prácticas socioculturales que se han desarrollado en la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda. de la ciudad de La Paz, en la prestación de servicio de transporte público?. El resultado obtenido en esta investigación espera ser un complemento ante los estudios de transporte público.

En este estudio se muestra la competencia laboral por parte de los transportistas cooperativistas en términos de *lateadores* y *k'amanedores* en el ámbito laboral son las prácticas de competencia entre transportistas en el afán de generar más ingresos económicos. Así también, se aborda las prácticas culturales de convivencia entre los transportistas, por ejemplo, se cree que las ch'allas traen buen augurio de éxito. Las actividades de carácter más social y tradicional como la celebración de fechas festivas (carnavales, navidad,) o aniversarios de los grupos, son espacios de articulación y compañerismo entre los transportistas.

La metodología de abordaje fue principalmente de carácter cualitativo, en la perspectiva de captar y conocer las actividades laborales y socioculturales de los transportistas cooperativistas tratando de describir, interpretar y comprender los diferentes acontecimientos que se configuran en el ámbito laboral y el ámbito de convivencia social. Las técnicas utilizadas son entrevistas semiestructuradas y observación ocasional.

La investigación se realizó en la urbe paceña desde el periodo de 2011, es decir, este tema emerge en la materia de Metodología Cualitativa dictada por el docente David Llanos, donde se ha tenido la oportunidad de acercarse a los actores sociales (transportistas

cooperativistas). En la gestión de 2017 se realizó una actualización de información. Se realizaron un total de 35 entrevistas en diferentes fechas y lugares, aplicadas en base a una guía por contenido temático, donde los entrevistados han expresado sus experiencias, pensamientos y opiniones respecto al desempeño laboral en el transporte cooperativizado.

También se hicieron 10 entrevistas informales a los vecinos de la zona de Kupini, esto para conocer sobre la conformación de la Cooperativa.

La información recopilada del trabajo de campo fue sistematizada tomando en cuenta los siguientes pasos: primero se ha transcrito las entrevistas realizadas, segundo, la realización de resúmenes de cada entrevista y conjuntamente se elaboró los campos temáticos tercero, se ha codificado y agrupado la información por campos temáticos, luego se realizaron resúmenes interpretativos. También, se apoya en datos cuantitativos en cuanto a algunos gráficos e interpretación.

La estructura del presente trabajo está dividida en cinco capítulos. En el primer capítulo se presenta los aspectos teóricos y metodológicos de la investigación desde la justificación, objetivos, estado de la cuestión y conceptos básicos; además el diseño de la estrategia metodológica utilizada en la investigación.

En el segundo capítulo, se presenta el contexto del transporte público en la urbe paceña y la conformación de la Cooperativa Transportes Kupini se expone también la pertenencia zonal existente por parte de los kupiñenos.

El tercer capítulo, se describe la característica organizacional de la Cooperativa donde se expone el funcionamiento del Consejo de Vigilancia y Administración, sus formas de elección de directorio central y grupal, cómo se desarrolla las líneas de servicio y rotación, las ventajas que ofrece la Cooperativa a sus afiliados, asimismo los requisitos que se requieren para ser parte de la Cooperativa, también se identifican las formas de incorporación esto mediante esfuerzo personal, apoyo familiar y por último la diferenciación entre los transportistas cooperativistas es decir, entre socio propietario y asalariado.

En el cuarto capítulo, se describe la actividad laboral de los transportistas cooperativistas sus mecanismos de control que operan en el trabajo diario de transporte, esto en cuanto a paradas y trameajes, hombres de choque, también la competencia entre *lateadores* y *k'amanedores*, la nivelación de pasajes a la vez comprendida en renta y ganancia, por último se describen las sanciones y reconocimientos.

En el quinto capítulo, se exponen las actividades recreativas y festivas de los transportistas, porque según creen ellos la función ritual y cultural aporta al logro del éxito. Se hace referencia a las actividades de confraternización, las *ch'allas*, la conmemoración del día del trabajador 1^{ro} de Mayo y aniversario de la Cooperativa. También se describe las prácticas relacionadas con ritos de iniciación de la función laboral, como la importancia de “bautizar” a sus minibuses conforme con sus significados y creencias, un sentido de pertenencia y articulación, los mismos juegan un rol significativo que mantienen los transportistas cooperativistas. Finalmente, se exponen las conclusiones de la investigación.

CAPÍTULO I

REFERENCIAS TEORICAS METODOLÓGICAS

1. Justificación

El transporte público en la urbe paceña cumple la labor fundamental de brindar servicio a la población, llegando a las zonas periféricas para conectar con la zona céntrica, dado que la ciudadanía de manera cotidiana utiliza este servicio para desplazarse de un lugar a otro, tanto así que el transporte público urbano ha llegado a convertirse como uno de los servicios básicos para la ciudadanía.

En la actualidad muchos transportistas compiten para generar ingresos económicos pero a la vez se da un aumento del parque automotor en la ciudad de La Paz. Según datos del INE (Instituto Nacional de Estadística) en base al Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT), se reportó para el año 2016, el parque automotor en Bolivia alcanzó a 1.711.005 vehículos, cantidad superior en 8,7% a la registrada el año 2015, cuando llegó a 1.574.552 unidades (Ver Anexo 1) trayendo así consigo el incremento constante.

Asimismo el año de 2016, en el departamento de Santa Cruz se registró 577.553 vehículos, equivalente a 33,8% del total; le siguió La Paz con 407.621 que equivale al 23,8% vehículos y Cochabamba con 363.603 equivalente a 21,3% unidades. Estos departamentos concentraron el 78,83% del total del parque automotor, a nivel nacional (Ver Anexo 2).

Por otro lado, está la emergencia de la inserción laboral a este rubro de transporte, ya que no exige requisitos rigurosos, porque no es necesario contar con altos estudios académicos, el único requisito es contar con el oficio de conductor, debido a esta situación también se han incrementado los chóferes que se dedican al rubro del transporte. En el plano laboral, los transportistas generan diversidad de relaciones de carácter social, económico y cultural. Ostentan sus formas de convivencia en el círculo del transporte, pero no están exentos de los conflictos internos y con la población usuaria; por ejemplo, el cobro arbitrario de pasajes y los trameajes¹ pero que son cuestionados por la población, también se generan los embotellamientos en diferentes lugares.

¹Refiere a que los transportistas van por tramos hasta llegar a su punto de parada, es decir llega hasta un punto específico y los usuarios bajan del minibús pero el transportista continúa con su ruta hasta llegar a su parada, con trameajes el cobro de pasajes se duplica o se triplica.

La Cooperativa de Kupini, en la gestión del 2014 tuvo un conflicto² con el Sindicato Señor de La Sentencia ante la circulación de una determinada ruta, de la línea 358 y 395 para poder circular por los Puentes Trillizos. Este conflicto contó con la participación de los hombres de choque, los que defendieron sus rutas de trabajo. Sin embargo, esta circulación por parte de la Cooperativa solo se efectuó por dos semanas debido a que los vecinos de la zona Kupini no estaban de acuerdo con que las dos líneas vayan a trabajar a la zona de IV Centenario, debido a la falta de movilidades en la zona de Kupini.

Las razones para investigar a la Cooperativa de Transportes Kupini, obedece a que presenta características particulares en su organización en contar con dos Consejos de Vigilancia y Administración que llaman la atención para ser estudiadas, así también la existencia de competencia laboral está fuertemente articulado a las prácticas de tradición cultural, y es movilizadora de diferentes actividades festivas y recreativas la creencia hacia la Virgen de Copacabana donde esta función ritual siempre está presente en sus conmemoraciones. Así pues, la Cooperativa es la única que opera en la urbe paceña (Ver Anexo 3) y tiene un alto grado de pertenencia zonal frente a otros operadores de servicio.

Si bien, existen diferentes estudios en relación al transporte público, pero en su mayoría de estos estudios abordan a los sindicatos y lo que se pretende con esta investigación es complementar con un trabajo sobre la Cooperativa viendo su característica organizacional y la convivencia sociocultural.

2. Objetivos

2.1. Objetivo General

Describir y analizar las características organizativas y las prácticas socioculturales que se han desarrollado en la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda. de la ciudad de La Paz, en la prestación de servicio de transporte público

2.2. Objetivos Específicos

1. Describir la característica organizacional de la Cooperativa Transportes Kupini
2. Estudiar el desenvolvimiento de la actividad laboral de los transportistas cooperativistas
3. Indagar las actividades recreativas y festivas que realizan los transportistas cooperativistas durante el año

²En periódico La Razón, 15 junio de 2012.

3. Estado de la cuestión y conceptos básicos

El contexto urbano desde un enfoque sociológico ha sido trabajado por Castells, quien describe las características de lo urbano y las aglomeraciones espaciales, definiendo la urbanización como la concentración espacial de la población: “En esa perspectiva, el termino *urbano* designara una forma particular de ocupación del espacio por una población, o sea, la aglomeración resultante de una fuerte concentración y de una densidad relativamente elevada, que tendría, como correlato previsible, una diferenciación funcional y social cada vez mayor”. (Castells, 1979: 16).

Esto como resultado de la Revolución Industrial, una gran cantidad de personas fueron desarraigadas de su entorno rural y se desplazaron hacia el área urbana, específicamente por los empleos, ya que crecía de forma constante el sistema industrial y de esta forma se expandió las ciudades y a la vez se generaba la contaminación ambiental, ruido (Ritzer, 1992). El rol importante que juegan los transportes en la medida que realizan intercambios en comunicaciones esto en diferentes sectores funcionales y sociales, donde el transporte se torna en un componente central de la dinámica urbana, en términos de movimiento de personas y productos.

La urbanización está ligada a la revolución industrial porque se inserta en el desarrollo del modo de producción, donde surge la descomposición de las estructuras sociales ampliamente agrarias y la emigración hacia los centros urbanos, donde se proporcionan la fuerza de trabajo a la industrialización y de esa forma se da paso a la económica doméstica con la manufactura y surge la económica de fábrica, lo que hace la constitución de un medio industrial. Las ciudades atraen a la industria justamente por estos factores esenciales que son la mano de obra y mercado, y a su vez la industria atrae nueva mano de obra y nuevos servicios, el proceso de inversión es relevante pues hay facilidades de funcionamiento de las materias primas y medios de transporte, por lo que la industria suscita la urbanización³ (Castells, 1979).

Por otro lado, el estudio de Borja sobre “la ciudad conquistada” hace referencia a la sociedad urbanizada y cómo la ciudadanía se apropia del espacio público convirtiéndose en la forma de vida urbana: “La ciudad tiene una dinámica específica que surge de las conflictividades que generan estas contradicciones. Conflictos entre instituciones, entre

³ No responde al crecimiento económico y desarrollo de Bolivia puesto que se clasifican tres actividades económicas: primarias, secundarias y terciarias. El grupo de actividades primarias refiere a obtener materia prima para explotar los recursos naturales. La actividad secundaria es la transformación de la materia prima permitiendo que las industrias desarrollen un consumo, Por último, la actividad terciaria se refiere al desarrollo de economías humanas, que realizan diferentes servicios e involucra la provisión de servicios consumidos donde se incluyen el comercio, red transporte y comunicación.

colectivos de población, y de las unas con otras. Por ejemplo, en la medida en que la ciudad posee, es, un espacio público, hay más ciudadanía, pero también más conflictos sobre el uso de este espacio”. (Borja, 2003: 23). El autor busca vincular y explicar con el proceso de globalización de las ciudades latinoamericanas que son representadas como mercados y a la vez como espacio público, de esa forma el ciudadano se define por su rol activo.

Asimismo, Weber en su obra *La ciudad* define a la ciudad como un asentamiento de mercado entre consumidores y productores ya que es una actividad lucrativa y de abastecimiento, (Weber, 1987). El autor hace referencia al asentamiento económico por la permanente producción económica con el fin de satisfacer las necesidades de los habitantes. Castells refiere cómo emergen las actividades en áreas urbanas y menciona:

Los transportes colectivos aseguraron la integración de las distintas zonas y funciones de la metrópoli, distribuyendo los flujos internos mediante una relación tiempo/espacio aceptable. La difusión del automóvil, en particular en los Estados Unidos, permitió la dispersión urbana en las grandes zonas de habitaciones individuales, extendidas en toda el área y ligadas por cordones umbilicales (vías rápidas de circulación) a las diferentes actividades (trabajo, comercio, etc.) los transportes cotidianos de productos de primera necesidad benefician de la misma movilidad, y la distribución de los productos agrícolas de zonas incluidas en la región metropolitana depende del sistema de transportes por camión si al cual ninguna gran metrópoli podría subsistir. (Castells, 1979: 91).

Por otra parte, Wingo (1972) sostiene que los sistemas y subsistemas de transporte organizado cumplen un rol fundamental en la movilidad y el desarrollo social, económico y cultural de las personas: “...todos las personas nos trasladamos de un lugar a otro donde todas estas actividades tienen un resultado económico y que la calle o terreno que pisamos cuenta con un valor...” (Wingo, 1972: 33-34).

Asimismo, García realiza una tesis doctoral con el tema de actitudes hacia modos de transporte urbano en las ciudades de Madrid y Barcelona, el elevado precio de las viviendas resultan la expulsión de la población hacia las zonas periféricas metropolitana con precios más accesibles para las familias (García, 2008).

Por lo que se puede destacar, que las personas siempre buscan un medio de transporte para desplazarse a diferentes puntos de la ciudad, y poder desarrollar sus actividades sociales y económicas. Los medios de transporte tienen una relevancia extraordinaria en la sociedad porque permiten la circulación de personas y mercado. Esto significa que el servicio de transporte público está al servicio del *interés público* de la ciudadanía, donde la demanda está dada por las personas (denominado pasajeros) y la oferta está dada por los vehículos, los servicios y los operadores de transporte público.

Estudios de transporte público en América Latina

Existen diferentes estudios en América Latina, donde es abordado desde diversos enfoques, También, se realizó un estudio *movilidad para la accesibilidad*⁴ en este estudio indica que las economías modernas en la cotidianidad, cómo los habitantes mueven el desarrollo de las urbes, donde es posible aprovechar las oportunidades que ofrece la ciudad, el transporte público juega un rol importante en la forma de como los habitantes se mueven de un lugar a otro.

El autor sostiene que la movilidad depende de los recursos económicos e institucionales, en el cual es posible mejorar la calidad de la vida de los ciudadanos partiendo, de resolver problemas viendo el bienestar social, eliminando la congestión vehicular maximizando los recorridos de las personas y/o personas, ya que el transporte motorizado produce la inseguridad vial y contaminación vehicular.

Toma por ejemplo, los programas de restricción vehicular en Bogotá y Quito con los programas de programa de las horas pico y numeración de placa pero también teniendo efectos contrarios debido a que incentivan el aumento vehicular. Si bien, la ampliación del transporte público es uno de los medios más usados en la región.

Así, Mundó (2002) utiliza la metodología de análisis de sistemas para entender la complejidad de los sistemas que han sido utilizados para la planificación del transporte urbano, ya que garantiza el mejor servicio de las demandas de la población. Este análisis da cuenta que, en el desempeño del rubro del transporte público intervienen un conjunto de factores organizativos, sociales, económicos y culturales; los mismos son dinamizados por los operadores, y denota las formas a través de las cuales la organización del sistema de transporte satisface las necesidades y expectativas de toda la sociedad en general.

Asimismo, Mares (1996) describe el área Metropolitana de Monterrey, mostrando la calidad del servicio del transporte urbano y tomado en cuenta el contexto histórico, así como los problemas de desplazamiento, como demoras, robos, malos tratos por parte de los choferes, falta de limpieza en las movilidades; es decir, que el usuario no tiene un eficiente servicio de transporte. Por otro lado, los transportistas se enfrentan a un congestionamiento⁵ vehicular de forma diaria lo que ocasiona perdida de combustible y tiempo.

⁴ Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: un desafío para América Latina (2017).Banco de Desarrollo de América Latina, Reporte de Economía y Desarrollo (RED) (pp. 119-170) en <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1090>). Consultado el 13 de noviembre de 2017.

⁵ El Diccionario de la Lengua Española (Real Academia Española, 2001), define la palabra congestión como “acción y efecto de congestionar o congestionarse”, en tanto que “congestionar “significa “obstruir o entorpecer el paso, la circulación o el movimiento de algo”, y lo vemos en la cotidianidad con el servicio de transporte público.

Por otra parte, Bonilla (2006) muestra la ciudad de Huancayo (Perú), realizando una descripción de la evolución del transporte de los años 1990 hasta 2003, donde la ciudad de Huancayo ha ido creciendo de forma desordenada, culminando en congestionamientos, ocasionado contaminación ambiental, acústica. Es decir, que el crecimiento de la población fue un factor relevante para la expansión del transporte público trae consigo el congestionamiento de las vías de la ciudad, de la misma forma hace descripciones de las ciudades de Sudamérica como de: Curitiba, Bogotá, Quito y Santiago de Chile.

Hernández realiza una reflexión en Montevideo sobre los obstáculos básicos para el acceso de transporte ya que el dinero es parte del capital para poder acceder al servicio de transporte, por ejemplo una persona puede contar con una residencia en una excelente zona y contar con un acceso a la red de transporte pero si no puede cancelar la tarifa no puede hacer uso de este transporte. El autor afirma que la integración social es por la ampliación de la estructura para mayores oportunidades ante el acceso de movilidad (Hernández, 2013).

Francisco García describe la cuestión de transporte y territorio, donde analiza capital de movilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana, (Cali) su interés es evaluar la conexión existente en la movilidad cotidiana y la configuración de nuevos barrios, por lo que se enmarca el estudio en tres dimensiones, la oferta de acceso, las competencias de los sujetos y la apropiación. También afirma sobre las capacidades diferenciales entre los sectores ya que surgen disputas de control que es producido por las empresas públicas o privadas que suministran este servicio de transporte y esto es consumido por los clientes. El autor describe las diferentes preferencias en el desplazamiento que realizan, puede ser vehículos privados pero también pueden hacer uso del transporte colectivo lo que representa poca comodidad y rapidez de la misma (García, 2016).

Sánchez realiza una investigación en torno a alternativas de movilidad de la población de la ciudad de México a través del sistema de transporte público de pasajeros, en el cual explica sobre el sistema organizacional del transporte público identificando como metro, metro bus, trolebús, tren ligero buscando cuáles son las causas de la problemática, identifica como una consecuencia es la desarticulación y desatención como el congestionamiento y la contaminación del medio ambiente y el deterioro físico de la ciudad de México esto ocasionado por las actividades urbanas, como el uso de las calles y los espacios públicos. También existe el incremento del sector particular del autotransporte, lo que supera la capacidad vial, incrementando también la contaminación ambiental (Sánchez, 2013).

Por otra parte Naranjo (2014) realiza una investigación desde un enfoque de arquitectura, en torno al impacto de la implementación del sistema de la metrovía en la trama urbana y las actividades del centro de Guayaquil, indicando los impactos urbanísticos y ambientales

que son ampliamente ocasionados por el transporte público, por la diaria utilización de los carriles y estaciones y que no existe una reducción de movi­lidades, dado que el servicio diario de este transporte contamina de gran manera al medio ambiente.

Las investigaciones sobre el transporte público en América Latina son estudiadas desde diferentes perspectivas, de cómo el área urbana son principalmente actividades económicas y cómo está presente lo económico, social y cultural cómo las personas se desplazan de un lugar a otro de forma diaria. Estos estudios no muestran las características organizacionales de una Cooperativa en cuanto a formas de actividades laborales y recreativas y festivas.

Investigaciones sobre transporte en Bolivia

Las investigaciones en Bolivia en torno al sector del transporte público se han realizado en diferentes contextos. El trabajo de Urzagasti (2014) realizado en la ciudad de Santa Cruz, analiza la lógica organizacional, de gestión, de relación con el Estado y de intervención en el territorio urbano de este sector. Según este autor, los operadores del servicio de microbuses son organizaciones gremiales que tienen una estructura social (sindicatos) que realizan actividades económicas en beneficio de los propietarios y en desmedro de los usuarios.

También pone de relieve que ante la ausencia del Estado como instancia de regulación y decisión, los sindicatos de propietarios de microbuses establecen y negocian las rutas con las juntas de vecinos que se traducen en acuerdos o convenios en función de intereses específicos. A los sindicatos les interesa el monopolio del servicio en los barrios alejados y de concentración poblacional y los vecinos buscan contar con este servicio por necesidad de movilidad.

Esta investigación muestra que el transporte público se encuentra sin rumbo, por lo que requiere desafíos de modernización pero, existen dificultades porque el sector es homogéneo ya que cuentan con normativas orgánicamente desde la confederación a nivel nacional y que existe coerción ante situaciones de negociación por ejemplo si se quisiera modernizar sacando al sector del transporte sería imposible porque el sector gremial está ampliamente fortalecida dado que cuentan con representantes departamentales, concejales y municipales.

El trabajo de Espinoza (2002), analiza la disponibilidad de los recursos necesarios de los transportistas en el desempeño del servicio de transporte, en el cual establece por ejemplo, la factibilidad organizacional y económica de los transportistas, así también muestra cómo se reproducen las estrategias de implementación del sistema de transporte masivo en la ciudad de La Paz. Según este autor, en la medida que se van implementando el sistema de transporte “masivo” produce cambios, los sindicatos van renovando su estructura

organizacional ante el incremento masivo del parque automotor, así también van surgiendo nuevas políticas de ordenamiento vehicular.

Sin embargo, este trabajo no explora con mayor amplitud el tipo de competencias laboral que se establece en la organización de transportistas; es decir, cómo compiten los transportistas al interior de su organización y con otras organizaciones de sindicatos o cooperativas; sabiendo que toda competencia laboral en un negocio o en un servicio depende de muchos factores que llevan al éxito o al fracaso.

Por otro lado, el trabajo de Alemán (2010) analiza el sindicato en términos de proceso de trabajo y su organización del transporte público, en el que enfoca, el acceso a los medios de trabajo, en base a la adquisición de un vehículo y el establecimiento de líneas a partir del cual se desarrolla la mano de obra y la relación laboral como transportista del servicio público. Al mismo tiempo, hace mención sobre la productividad y la rentabilidad que se produce en el grupo Hito 45, a partir de las formas de acceso a los medios de trabajo y las variaciones del ingreso en bruto o en su totalidad, en base a la productividad de las líneas de transporte.

Este autor también hace referencia a que los transportistas gremialistas realizan un manejo de tiempo para generar más ingresos económicos. Explica que a través de la existencia del sistema de redistribución de ingresos que a nivel del grupo de transportistas se visibiliza en el fondo ceremonial del Pro-deportivo, que luego permite desarrollar actividades culturales que tienen el objetivo de cohesionar al grupo y también que este sistema redistributivo ocurre por el carácter colectivo que asume el uso de la ruta como medio de producción. En este sentido la centralización y redistribución de recursos cumple el rol fundamental de cohesionar al grupo en un contexto de alta competitividad económica. Si esto no ocurriera, el acuerdo de asociación se vería constantemente afectado por las disputas.

Asimismo, Alanoca (2011), plantea que ante el incremento acelerado del sistema de transporte en la ciudad metropolitana de la ciudad de La Paz surge la necesidad de implementar la educación vial obligatoria a conductores tanto a público y privado, guardia municipal, tránsito. Este trabajo analiza con detenimiento la problemática de ascenso acelerado de líneas de transporte debido al crecimiento urbano de las ciudades capitales; es decir, según el autor, a medida que van apareciendo los nuevos asentamientos en las zonas periurbanas de la ciudad también van estableciéndose nuevas organizaciones de servicio (sindicatos, cooperativas) de transporte, los mismos definen sus rutas desde zonas alejadas hasta llegar a la zona céntrica de la ciudad de La Paz. No obstante, su análisis ante esta problemática el autor solo ve el trabajo único de los transportistas para que tengan educación vial obligatoria tanto público y privada, en este estudio no explora con detenimiento cómo funciona una organización del transporte público, por ejemplo de qué

depende que una organización de transportistas esté fortalecida o debilitada; cuáles son los mecanismos de control o auto control que opera.

En el estudio de Huanca (2009) realizado desde una perspectiva socioeconómica, analiza el grado de incidencia de las tarifas del servicio público de transporte automotor urbano sobre la rentabilidad del sector sindicalizado en la ciudad de La Paz. Plantea que la rentabilidad está relacionada con la capacidad de producir o generar un beneficio adicional sobre la inversión o esfuerzo realizado, también muestra que la rentabilidad económica estaría relacionada con el beneficio comparado con los recursos que emplean los transportistas para obtener sus beneficios, y la rentabilidad financiera sería el beneficio comparado con los recursos propios invertidos para obtener los beneficios. En este trabajo se sostiene que a medida que suben de precio los insumos de mantenimiento y reparación del vehículo, y por la mayor oferta de los autobuses en el mercado laboral va bajando el nivel de rentabilidad.

Otra investigación desarrollada por Escobar (2009) ante masificación del servicio de transporte público en las décadas de los 70 del siglo XX, específicamente en los propietarios micreros donde anteriormente sus herramientas de trabajo funcionaban con gasolina (GLP) y que realizaron el cambio al combustible del (GNV⁶); ahora bien, su interés es de analizar las condiciones sociales y económicas que realizan los transportistas ante la aparición de nuevos sindicatos de minibuses, es decir, como hacen los transportistas micreros para poder sobrevivir en el mercado de la competencia laboral ya que se encuentra saturado por minibuses y micros, ya que se desafilieron del Sindicato Litoral de la urbe paceña y se organizan como sindicato en la Ciudad de El Alto, este servicio de los transportistas micreros se mantiene por la reconversión al combustible de (GNV).

Por otra parte, ante la implementación del transporte masivo Pumakatari en la gestión de 2014, del Gobierno Municipal de La Paz, pone en marcha el proyecto denominado La Paz Bus, surge un estudio denominado *Evaluación de impacto del Transporte Público Masivo PumaKatari*⁷, que mediante los indicadores de tiempo, seguridad, comodidad se obtienen resultados sobre el favoritismo del uso del Pumakatari sobre el transporte público. Las rutas de evaluadas son (Chasquipampa-PUC, Villa Salomé-PUC, Inca Llojeta-PUC)⁸. Pero a la vez, aún se debe buscar estrategias sobre el tiempo de espera en paradas en horarios picos esta implementación de transporte masivo acompaña la educación vial sobre el uso de parada, ya que el objetivo principal es mejorar la calidad de vida de la población paceña.

⁶ Gas Natural Vehicular.

⁷ Este estudio, es realizado por el Instituto de Investigaciones Sociológicas “Mauricio Lefebvre” (IDIS) de la Universidad Mayor de San Andrés (UMSA) y la Fundación ARU.

⁸ Se realizó, una muestra total de 2964 encuestas (840 encuestas en el tramo Villa Salomé-PUC, 756 encuestas en el tramo Inca Llojeta-PUC y 1368 encuestas en el tramo Chasquipampa- PUC).

Nichols (2015) hace referencia sobre la inseguridad y victimización en vehículos que supuestamente están al servicio público, cómo la ciudadanía hace uso del transporte para dirigirse de un lugar a otro para realizar sus actividades económicas o para dirigirse a su domicilio, en el trayecto de ruta de circulación es que sufren robos y secuestros. El autor se centra en la víctima que sufre estos robos o secuestros al interior de la movilidad sufriendo experiencias traumáticas que marcan su vida de forma permanente de la persona (usuario) y como esto ha venido creciendo de forma acelerada por lo que menciona que faltan acciones preventivas y concientización para poder minimizar estos hechos delictivos.

Dicho todo esto, en los estudios expuestos se aborda poco sobre una organización cooperativista de transporte en la urbe paceña; así en la presente investigación se estudia específicamente la Cooperativa de Transportes Kupini, viendo sus características organizacionales y actividades socioculturales. Es en este sentido que se plantea el problema de investigación⁹.

Conceptos básicos

Transporte público urbano

Según Sánchez, “el transporte, junto con las vialidades y servicios colectivos urbanos, es uno de los fenómenos socio urbanos presentes en las ciudades. Es responsabilidad de los gobiernos intervenir en su ordenamiento, ya que impacta al medio ambiente, el desarrollo sustentable, el sostenimiento de empleo y la actividad económica con la movilidad mediante el transporte y sus soportes materiales como vialidades e infraestructuras” (Sánchez, 2013: 18). Por tanto, podemos mencionar que el transporte es una actividad económica y social. El transporte son medios que se emplea para trasladar a personas y mercancías, en ese traslado se genera la circulación de vehículos.

Según Bonavia (1956), citado por Alemán menciona que, “el transporte es, por así decir, una mercancía instantánea: tiene que suministrarse en el mismo momento en el que se consume. En muchos casos, una gran parte de su valor para el consumidor depende de que éste sepa que podrá disponer efectivamente del mismo en el preciso instante en que lo necesitara” (Citado en Alemán, 2010: 5). Por lo que el autor hace referencia que el valor agregado no se transforma por el uso que realiza en usuario en el traslado de un lugar a otro.

⁹ En la presente investigación los objetivos y pregunta de investigación eran más generales, sin embargo, se definieron mejor por la elaboración del estado de la cuestión, donde a partir de ello se readecuaron los objetivos y las preguntas de investigación.

Por otro lado Sánchez afirma que el “el transporte público de pasajeros es el sistema de transporte que opera con rutas y horarios predominadas y que puedan ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago establecido” (Sánchez, 2013: 20). Por consiguiente, entenderemos que el transporte público urbano está conformado por transportistas que recorren determinadas rutas y horarios establecidos, para los desplazar a los usuarios de un lugar a otro.

Organización social del trabajo

La organización social, se entiende como aquella entidad formada por partes donde se establecen relaciones de coordinación entre sus miembros Horton y Hunt definen que las organizaciones sociales son “(...) una red de relaciones entre los individuos y los grupos que los une en una sociedad” (Horton y Hunt, 1977: 137), por lo que los individuos para poder satisfacer sus necesidades en el desempeño laboral siempre han buscado formar grupos, constituyendo así la vida social y creando diversas formas de organización social del trabajo. Como afirma Alemán:

...la producción del servicio de transporte público, se establece a partir de la administración del espacio de producción (las rutas). La forma en la que este insumo se administra marca la organización del trabajo en el transporte público...primero, si el derecho de usufructo de un espacio determinado recae sobre una sola persona o empresa, el acceso al espacio y el trabajo de organización, obtenga el mayor beneficio posible...segundo, si el derecho de usufructo de un espacio determinado recae sobre una organización de personas, cada una de las unidades económicas independientes, el acceso al espacio y el trabajo se organizan de tal manera que el conjunto de las personas, y sus unidades económicas, obtengan el mayor beneficio posible. (Alemán, 2010: 49)

Rossel y Rojas definen que “La organización del trabajo...consiste en la distribución de tareas por secciones ‘grupos’ de trabajo interconectados entre sí, y en los que convergen conjuntos de trabajadores...en determinadas funciones...”. (Rossel y Rojas, 2001: 37). Comprendiendo que en la actividad laboral existe la división del trabajo y jerarquías de cargos.

Por consiguiente, entenderemos que la organización social del trabajo presenta características organizativas, con la existencia de dos Consejos; Vigilancia y Administración esto a nivel central dirigenal, donde el objetivo principal es controlar a todos sus miembros mediante normas, estatutos y sanciones para no exista un desorden por parte de sus integrantes en el servicio de transporte público. Así mismo, en su interacción social diaria tienen intereses de forma colectiva son: económico, social y cultural.

Cooperativas

En Bolivia existen diferentes tipos de cooperativas¹⁰, como: Cooperativas Mineras, Financieras, Transportes, Ahorro y Crédito, Electrónicas, donde estas formas de organización nacen con una idea en común, el de llevar un negocio mediante administración conjunta y compartida entre todos los socios; tal como sostiene Michard: “Una asociación autónoma de personas que se han unido de forma voluntaria para satisfacer sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales en común mediante una empresa de propiedad conjunta (...)”. (Michard, 2008: 8).

Desde esta perspectiva, podemos decir, que el sistema de cooperativa de transporte agrupa a los transportistas del servicio público para el logro de sus objetivos comunes y llevar a cabo la actividad laboral de transporte; en el cual se comparten normas, principios y elementos culturales. En este caso, el cooperativismo valora la cooperación en el rango económico y social como medio para lograr que los integrantes obtengan un beneficio para la satisfacción de sus necesidades.

También podemos señalar que en un sistema cooperativa predomina cooperación y ayuda, donde se trabaja en colectividad, y no de manera individualista, aunque este ideal no siempre puede darse como tal; por ejemplo, en una cooperativa minera por lo que Quispe nos manifiesta: “El objetivo original de las cooperativas era la abolición de las desigualdades existentes entre los empresarios y los trabajadores. Por tanto, según la visión del cooperativismo, los trabajadores son explotados en el sistema de producción capitalista, siendo el objetivo de las cooperativas romper las brechas existentes entre empresarios y los trabajadores...”. (Quispe, 2001: 9).

Sin embargo, esta idea de cooperativa que nació para organizar el desempeño de una actividad bajo la lógica de cooperativismo en la actualidad pervive, se ha fortalecido en el plano laboral, y ha trascendido también al plano financiero, como se dijo, existen grandes minerías que funcionan bajo la modalidad de cooperativa, transportistas que operan como cooperativas en las ciudades capitales, así también existen cooperativas agrarias, o las cooperativas de ahorro y crédito. Ahora bien, entenderemos que una Cooperativa funciona

¹⁰ Si nos retraemos a los antecedentes históricos del origen mismo de la idea cooperativa, Moller (1986) nos dice que esta forma de organización ha sido importada en su teoría y en su práctica, que vendría de la incorporación de obreros, campesinos, artesanos, pequeñas industriales, profesionales y trabajadores, donde la idea original del *cooperativismo* se habría encontrado por reflexión con las formas autónomas de las culturas indígenas latinoamericanas. Señala que, el punto de partida efectivo del movimiento cooperativo se inicia el 24 de octubre de 1844 en Inglaterra cuando un grupo de 28 trabajadores de la industria textil de la ciudad de Rochdale que se habían quedado sin empleo tras una huelga, constituyeron una empresa que se llamó Sociedad Equitativa de los Pioneros de Rochdale, a la cual aportaron cada uno la cantidad de dinero.

mediante normas y estatutos, definidos sus sanciones y reconocimientos ante los comportamientos de los miembros que la componen, en el cual cada integrante tiene valores fundamentales como; solidaridad, responsabilidad, cooperación y equidad.

Competencia laboral

En una actividad laboral económico la “competencia” es un factor predominante que se manifiesta para el logro de los objetivos, ya sea ésta en la marcha de un negocio, o en la prestación de un determinado servicio. El concepto de competencia refiere que: “En su aceptación técnica, cualificación para una tarea. Económicamente, lucha pacífica entre los miembros de una colectividad para la obtención de recursos con relación a las necesidades” (Giner y otros, 2004: 125). Esto significa que, la competencia en su acepción teórica hace referencia a un conjunto de atributos que los miembros de una determinada organización poseen y le permiten desarrollar acción efectiva en determinado ámbito.

Ahora bien, las formas de competencia pueden cambiar en la medida que los miembros del grupo adoptan otras estrategias de acción que más convenientes sean para el logro de sus objetivos. El factor de la modernidad, por ejemplo, ha incidido en los modos de producción (intercambio de bienes, o en la prestación de servicios) basada en mecanismos de regulación por oposición a la tradición; de ahí que también las formas de competencia se manifiestan con matices más mercantilistas, donde los miembros de un grupo laboral organizado deben renovar constantemente sus estrategias para alcanzar sus metas. Esto quiere decir:

...como recorrido que hace el productor del servicio de transporte público con un vehículo (de su propiedad o no) sobre una ruta y en un tiempo determinado, con el objetivo de transportar la mayor cantidad de pasajeros, de un lugar a otro, y de esta manera generar mayor valor. Pero este proceso no es tan sencillo como parece, los transportistas deben saber cuándo y dónde se presentan los pasajeros, ellos deben de predecir como fluctúa la demanda del transporte público, esto hace el oficio del transportista... (Aleman, 2010: 43).

Asimismo, entenderemos que la competencia laboral consiste en como el transportista ya sea socio propietario o asalariado tiene el afán de obtener un mayor beneficio económico, donde es representado en la renta y ganancia diaria.

Convivencia socio cultural

La integración de los miembros de una colectividad está motivada por un cierto tipo de prácticas y valores culturales, los mismos que orientan el comportamiento humano.

Thompson (2013)¹¹ plantea que la práctica cultural puede ser entendida como un sistema de apropiación simbólica, como el conjunto de comportamientos, de acciones, de gestos, de enunciados, de expresiones y de conversaciones portadoras de un sentido, en virtud de los cuales los individuos se comunican entre sí y comparten espacios, expresiones representadas y creencias: “El sistema de valores y normas es transmitido oralmente como una forma de herencia social y cultural y se funda en la solidaridad, el trabajo comunitario, la cooperación, la reciprocidad, la participación, la convivencia, la unidad, el consenso, la solidaridad y la búsqueda dinámica de la armonía para mantener la convivencia comunal”. (Flores, 2007: 302).

Como también Ginner (2006) plantea de como los individuos se hallan ligados unos a otros por los aspectos culturales y morales dentro de una sociedad las cuales son compartidas de manera diaria y frecuente.

Por otro lado, sobre las culturas Sánchez (2007) plantea en términos de tejido social que se configura a partir de las relaciones cooperativas que se establecen entre personas y grupos, y la cohesión interna de las agrupaciones sociales y sus efectos sobre el desarrollo económico, la cual también permite resolver con menos dificultades los problemas de interés colectivo.

Estos aspectos culturales se basan en valores de la confianza, reciprocidad, cooperación, honestidad y solidaridad que fortalecen en la interacción social y “...las ideas o visión del mundo que tienen las personas y los grupos humanos ejercen una influencia sobre la conducta personal que en cierto sentido es independiente de otras fuerzas sociales, y que las creencias o valores son tan reales en su forma de actuar como las fuerzas materiales (el trabajo y las relaciones sociales se configura)”. (Picó, 1999: 80).

A partir de los conceptos expuestos, entenderemos que los aspectos socioculturales son valores y creencias compartidas por los actores sociales y que son asumidas como forma de vida social referente a determinadas prácticas culturales de su entorno de trabajo y familiar. Ahora bien, de esas definiciones conceptuales se hizo la operacionalización de conceptos principales que son: transporte público, organización social del trabajo, cooperativas, competencia laboral y convivencia socio cultural, que se exponen detalladamente. (Ver Anexo 4).

¹¹ “Consumo y prácticas culturales”. En <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2875/10.pdf>. Consultado el 24 de junio de 2015.

4. Preguntas de investigación

4.1. Pregunta General

¿Cuáles son las características organizativas y las prácticas socioculturales que se han desarrollado en la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda. de la ciudad de La Paz, en la prestación de servicio de transporte público?

4.2. Preguntas Específicos

1. ¿Qué característica organizacional tiene la Cooperativa Transportes Kupini?
2. ¿Cómo se desenvuelve la prestación de servicio de transporte público de los cooperativistas?
3. ¿Qué actividades recreativas y festivas realizan los transportistas cooperativistas durante el año?

5. Estrategia Metodológica

Se consideró apropiado abordar la investigación desde un enfoque cualitativo tomando en cuenta los criterios metodológicos que plantea Barragán: el “interés por el significado: como la gente piensa, vive, cómo lo interpreta. Más allá de las distintas corrientes, lo que se buscan son los significados constituidos socialmente” (Barragán y otros, 2008: 98). En este sentido el análisis cualitativo permitió comprender, interpretar y describir las actitudes y comportamientos de los diferentes acontecimientos que configuran en relación al ámbito laboral y convivencia sociocultural de los transportistas cooperativistas.

5.1. Técnicas de la investigación

La recopilación de información se hizo mediante la observación, entrevistas, documentos y materiales visuales. Por consiguiente, para la presente investigación se utilizaron las siguientes técnicas de recolección de información:

a) Entrevistas semi-estructuradas: Se realizaron entrevistas a dirigentes y a los transportistas cooperativistas de diferentes grupos los mismos fueron realizados en diferentes fechas y lugares, como en los eventos de confraternización y de lugares de trabajo de los transportistas, como también en la sede social de la Cooperativa. Las entrevistas que se aplicaron es por contenido temático, son “...conversaciones cuya finalidad es obtener información en torno a un tema...”. (Barragán y otros, 2008: 140) en el cual se conversó y dialogó con los informantes sobre los temas propuestos.

La recopilación de información se realizó a partir de 2014 y se complementó con entrevistas a principios de 2017. Se culminó por saturación teórica, es decir, cuando: "...comience a repetirse, [la información] se considera agotado el tema y ya no incluirán más personas para la realización de las entrevistas" (Córdova, 2015: 136), se aplicó un total de 35 entrevistas individuales¹² de esa forma ya no se recolectó más información de trabajo de campo.

b) Entrevistas informales: Se realizaron 10 entrevistas informales a los vecinos de la zona Kupini, esto con la finalidad de conocer la conformación de la Cooperativa.

c) Observación ocasional: Se participó en asambleas, eventos sociales como los aniversarios de la cooperativa y de los diferentes grupos, también se observó los juegos deportivos, como partidos relámpagos y fechas de 1^{ro} de Mayo en la cancha deportiva de césped sintético de la zona de Kupini, de la misma forma se observó las diferentes manifestaciones por parte de los transportistas cooperativistas ante sus demandas, toda la información fue muy útil para enriquecer el presente estudio.

5.2. Delimitación Espacial y Temporal

Esta investigación se realizó en la ciudad de La Paz, en la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda, viendo de esta forma al transporte cooperativizado en la urbe paceña. A lo que refiere a la delimitación temporal, el presente estudio se enmarca desde 1990 desde su fundación donde el año de 2011¹³ se tiene interacción con los transportistas cooperativistas, conociendo su organización de trabajo y las actividades festivas y recreativas que llaman la atención.

Para seleccionar esta población de estudio se identificó que la Cooperativa de Transportes Kupini, es la única existente en la ciudad de La Paz con el modelo de cooperativismo, ya que en su gran mayoría predominan los sindicatos de transporte público. Por consiguiente, se tomó en cuenta a los transportistas cooperativistas como; socios propietarios y asalariados, de los 8 grupos.

¹² Ver Anexo N° 5

¹³ Este tema de investigación emerge en la materia de Metodología de investigación Cualitativa materia dictada por el Lic. David Llanos donde se continuó con esta investigación hasta llegar a esta versión oficial.

5.3. Procesamiento de información

La información recopilada se ha sistematizado tomando en cuenta tres pasos principales: En *primer momento*, se transcribieron las entrevistas grabadas, formando un texto “Transcripción de entrevistas”, después se clasificó todas las entrevistas realizadas por fechas. En *segundo momento*, se pasó a la lectura de cada entrevista de esa forma se realizó un texto de “Resumen de entrevistas” esto con la finalidad de generar ejes temáticos.

En *tercer momento*, de acuerdo a los ejes temáticos (Ver Anexo 6) se regresó al texto de “transcripción de entrevistas” para codificar las entrevistas de acuerdo a los ejes temáticos, lo que permitió generar un texto “agrupación de temas” donde se agrupó información como “organización del transporte urbano cooperativizado” y así sucesivamente de los 8 ejes temáticos.

Y en *cuarto momento*, se realizaron los resúmenes de interpretación y análisis de la información, para luego proceder con la redacción del informe de resultados de investigación. No obstante, la investigación se apoya también en datos cuantitativos, y esta información se encuentra representada en gráficos, así también para su mejor comprensión los temas que resaltan en el presente trabajo se representó en figuras, y al mismo tiempo se respaldan con registros fotográficos.

5.5. Otras fuentes:

a) **Fuentes hemerográficas:** Se revisó diferentes periódicos; La Razón, El Diario, La Prensa, Pagina Siete, que estén relacionados con el tema de investigación de las gestiones de 2014-2017.

b) **Revisión documental:** Se revisó y se analizó los documentos que cuenta la Cooperativa de Transportes Kupini como; sus normas, actas, resoluciones, convocatorias y otros documentos relacionados con el funcionamiento de la cooperativa, los mismos permitieron corroborar con información complementaria.

CAPÍTULO II

EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA URBE PACEÑA

En el presente capítulo se hace una descripción sobre los antecedentes históricos del transporte en la urbe paceña¹⁴ y ubicación geográfica de la Cooperativa Transportes Kupini y la conformación de la misma también la pertinencia zonal existente por los kupiñenos.

1. El transporte público

El transporte público para la ciudadanía cumple un rol muy relevante ya que permite la conexión de diferentes lugares de la ciudad, donde las personas hacen uso de este transporte para poder realizar actividades económicas, sociales y recreativas. En la ciudad de La Paz, a principios del siglo XX surge la implementación de los ferrocarriles, con la tranvía de una empresa francesa The Bolivian Rubber and General Enterprise Limited donde las tranvías se caracterizaban por los colores; rojo, amarillo y verde ya que tenía un significado de status social por ejemplo; la línea roja era para la gente de primera clase y el costo de pasaje era de 0.20 centavos y la línea amarilla era para la segunda clase y valía 0.10 centavos y la línea verde era mixta.

Fotografía N° 1



La evolución del transporte paceño: de las carretas al teleférico. Ferrocarril, Av. Buenos Aires. La Paz, 15 de junio de 2015.

De 1909 a 1950 funcionaron cinco líneas del tranvía, la primera línea realizaba el recorrido por la estación central-Chijini–San Jorge y la segunda desde Loayza hasta Sopocachi; la tercera desde la avenida 12 de Julio (actual avenida Montes) hasta el Cementerio General;

¹⁴ La ciudad Nuestra Señora de La Paz fue fundada, el 20 de octubre de 1548 por el capitán Alonzo Mendoza.

la cuarta desde Plaza Murillo hasta Miraflores y la quinta desde San Jorge hasta Obrajes. Por los costos y problemas por la mantención desapareció ese medio de transporte.¹⁵

Fotografía N° 2



La evolución del transporte paceño: de las carretas al teleférico. Tranvía que se caracterizaban de los colores rojo, amarillo y verde. La Paz, 15 de junio de 2015.

Desde 1950-1980, ante la necesidad de trasladarse de un lugar a otro, se da la emergencia de los sindicatos donde en la ciudad de La Paz y El Alto emergen sindicatos notables, el sindicato Eduardo Abaroa, Villa Victoria, Simón Bolívar, San Cristóbal y Pedro Domingo Murillo, donde predominaba el monopolio (Escobar, 2009) y también el Sindicato Litoral.

Fotografía N° 3



Transporte urbano paceño data desde siglo XIX, Micro Mercedes Benz del sindicato “Eduardo Abaroa”. La Paz, 15 de junio de 2015.

¹⁵La evolución del transporte paceño: de las carretas al teleférico”. En <http://www.noticiasfides.com/g/sociedad/la-evolucion-del-transporte-paceno-de-las-carretas-al-teleferico-35532/>. Consultado el 15 de junio de 2015.

Para los años de 1983 se logra crear la Empresa Nacional de Transporte Automotor (ENTA) que era dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el cual se adquirieron 421 vehículos con la capacidad de 85 pasajeros para lograr cubrir las rutas de La Paz – El Alto, sus paradas se ubicaban en la plaza San Francisco, Casa de la Cultura, en la Ceja, Villa Adela, Río Seco y Alto Lima¹⁶.

Fotografía N°4



La evolución del transporte paceño: de las carretas al teleférico, Transporte (ENTA) era dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pero se transfirió al municipio de La Paz donde se lo denominó (EMTA). La Paz, 15 de junio de 2015.

Ya en 1985 con el Decreto Supremo 21060¹⁷ Escobar (2009) ocasionó el cierre de muchas empresas como: la fábrica manufacturera Forno, Said, etc. y por otro lado se da el proceso de privatización de empresas estatales como: Lloyd aéreo Boliviano (LAB), Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) y la relocalización de los mineros se genera el desempleo masivo de la población, y con las indemnizaciones que tenían, lograron comprarse una movilidad propia (micros, minibuses, taxis) de diferentes capacidades para realizar el servicio de transporte público y también se dedican al comercio informal.

Alemán (2009) sostiene, que se puede destacar tres momentos en la emergencia del transporte, la primera se caracteriza específicamente la relación de sindicatos y gobiernos militares y la segunda que data de 1979 donde se restituye la democracia por la ruptura de la relación clientelar establecida entre los sindicatos de transporte público y los gobiernos militares dictatoriales y por último, el tercer momento de los siguientes años de 1985 surge el incremento del servicio de transporte en cuanto a rutas y vehículos. Las causas de estos tres momentos son la relocalización de las minas, la implementación del minibus, y por último la ampliación de sindicatos.

¹⁶ (Ibid). Consultado el 15 de junio de 2015.

¹⁷ Decreto Supremo N° 21060 de 29 de agosto de 1985 promulgado por el presidente entonces, Víctor Paz Estenssoro.

En la misma gestión de 1985 la empresa de ENTA se transfirió al municipio de La Paz donde se lo denominó (EMTA) Empresa Municipal del Transporte Automotor, logrando una conexión entre las urbes de La Paz y El Alto donde su funcionamiento duró por el lapso de cinco años, pero ante la poca eficiencia de la administración, el servicio se suspende de forma definitiva¹⁸.

En este mismo año nacen las Cooperativas empezaron a brindar el servicio de transporte público a los barrios más alejados, tratando de terminar con los monopolios existentes por parte de los sindicatos, "...ya que estos servicios se encontraban monopolizadas por cuatro personas que se hacían llamar Sindicatos de Transporte, quienes a su mejor parecer decretaban paro de transporte y la población quedaba sin servicios". (Miranda y otros, 1995: 69). Las cooperativas de transportes requieren ciertas regularidades de carácter administrativo, ante las autoridades competentes como la personería jurídica que respalde su legalidad, afiliadas a la Federación de Cooperativistas de Servicios y Transportes Ltda y amparada en la Constitución Política del Estado.

En este contexto se da la aparición de los minibuses de la capacidad de 14, 11 y 7 pasajeros donde se da el crecimiento de los sindicatos y cooperativas la ampliación de rutas y líneas de servicio de transporte por lo que representa un congestionamiento vehicular en la urbe paceña, por otro lado, representa la incomodidad para el usuario ante este contexto.

Fotografía N° 5



Minibuses de la capacidad de 14 pasajeros. La Paz, 18 de junio de 2015.

A su vez, como una forma de renovación y modernización a la ciudad de La Paz, se da la incorporación a los buses denominados PumaKatari¹⁹, administrado por el servicio de

¹⁸ (Ibid). Consultado el 15 de junio de 2015.

¹⁹ Significa literalmente "Puma Serpiente" y se puede observar en los autobuses ilustraciones tiwanakotas que representan el símbolo de su destreza frente a los obstáculos.

Transporte Municipal (SETRAM) a cargo del Gobierno Autónomo Municipal (GAMLP) donde se inaugura el 24 de febrero 2014, como primera fase se logra adquirir 61 buses²⁰, iniciando con tres rutas de servicio, Chasquipampa, Villa Salomé, Incallojeta a posterior se van incorporando las rutas de Caja Ferroviaria, Irpavi II, Kajalahuira ampliando sus rutas de servicio. (Ver Anexo 8)

Fotografía N° 6



Inauguración de los buses, PumaKatari. La Paz, 20 de junio de 2015.

El costo de tarifas en horario de 05:00 a.m. a 23:00 p.m. es de Bs 2.30 pero para personas menores de 18 años, personas adultas de 60 años y personas con capacidades distintas, su costo de pasaje es de Bs 1.50 pero de forma general en horario de 23:00 p.m. 05:00 a.m. el costo de pasaje único es de Bs 3.

Por otro lado, el gobierno nacional crea la Empresa Estatal de Transporte por cable “Mi Teleférico” que permite una conexión entre las dos urbes El Alto y La Paz, realiza el traslado de personas a la vez es un atractivo turístico de la ciudad maravilla, iniciando sus operaciones el 30 de mayo de 2014 como la primera Fase I: 3 las líneas en operación (Rojo, Amarillo, Verde²¹) y continuando con sus operaciones la línea Azul, Naranjado de la II fase entra en también en funcionamiento. Se tienen proyectados un total de 16 líneas de diferentes colores que conectara con diferentes zonas de la urbe paceña y alteña. Sus horarios de atención son de lunes a sábado de 06:00 a.m. hasta las 23:00 p.m. y los domingos de 07:00 a.m. a 21:00 p.m. con su tarifa de Bs. 3 y tarifa preferencial de Bs. 1.50 para las personas estudiantes, adultas y con capacidades diferentes²²

²⁰ Estos buses son fabricados por una empresa china llamada King Long

²¹ Ver Anexo N° 9

²² Fuente: www.miteleferico.bo. Consultado el 21 de junio de 2017.

Fotografía N° 7



El teleférico de la ciudad de La Paz, con las líneas rojo, amarillo y verde, azul y naranjado. La Paz
29 de noviembre de 2017.

2. La Cooperativa Transportes Kupini Ltda.

La Cooperativa de Transportes Kupini se encuentra en la zona de Kupini Central, perteneciente al Macro Distrito San Antonio del municipio de La Paz, Provincia Murillo del departamento de La Paz, en la Av. Rogelio Carrillo N° 243. Referente a la ubicación geográfica (Ver Anexo 10).

Fotografía N° 8



Sede de la Cooperativa de Transportes Kupini, diciembre de 2015.

A finales de los años ochenta del pasado siglo, en la zona de Kupini, solo había un operador de transporte público, el sindicato de San Cristóbal, con micros, con las líneas Y y 16 por la poca cantidad de micros dificultaba el traslado de los usuarios de un lugar a otro, y ocasionaba el incumplimiento de las rutas establecidas, por lo que los usuarios no contaban con un servicio eficiente de transporte. Estos detalles se observa en la información que proporciona el siguiente entrevistado:

No había pues muchas movilidades, solo trabajaban los micros del sindicato San Cristóbal, el pasaje era de Bs 1 íbamos hasta el centro pero estos micros solo nos dejaban hasta la zona de Villa Armonía porque eran pocos como unos 10 micros no más trabajaban y teníamos que caminar muchas cuadras hasta llegar a nuestras casas y eso era todos los días y estábamos cansados. Un día en una asamblea general de vecinos se quedó que los vecinos que tenían minibús trabajen para la zona con el servicio de transporte así ya no caminar muchas cuadras. (Entrevista informal a Vecino de la zona de Kupini, agosto de 2014).

No obstante, existe un sentido de pertenencia zonal porque la Cooperativa de Transportes Kupini lleva el nombre de la misma zona porque en gran mayoría de los transportistas socios propietarios y asalariados que brindan este servicio de transporte son los propios vecinos de la zona de Kupini (kupineños), es decir, que el vecino de Kupini pasa a ser operador de servicio de transporte público. Tal como declara el entrevistado:

Nosotros en su gran mayoría somos vecinos de esta zona de Kupini, y hemos pasado por varias dificultades porque antes de que conformemos y se funde la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda., existía el transporte sindicalizado que monopolizaban el sector de transporte público, el sindicato de San Cristóbal donde brindaban el servicio y nos abandonaban más que todo por la zona de Villa Armonía y eso era todos los días y de ahí como vivíamos en la zona de Kupini teníamos que caminar hasta llegar a nuestras casas más de una hora, hasta en horarios nocturnos. También, que desde esa vez la Cooperativa se ha fortalecido frente a los sindicatos aunque tienen 20 a 30 líneas, pero como cooperativa nos hemos mantenido y progresamos ahora tenemos 8 líneas de servicio de transporte. (Entrevista a Presidente del Consejo de Vigilancia de la Cooperativa, Noviembre de 2017).

De esa forma los dirigentes de las juntas vecinales de la zona de Kupini, vieron la pertinencia de que trabajen los vecinos que contaban con minibuses propios y choferes, en ese contexto que se funda la Cooperativa de Transportes Kupini el 29 de julio de 1990 con un grupo mínimo de transportistas cooperativistas, se llega a conformar tres grupos de trabajo con la modalidad de minibuses con las líneas de 226, 271, 294 como resultado, estos grupos se van ampliándose ante la incorporación de transportistas propietarios y choferes.

La Cooperativa se encuentra afiliada a la Federación Departamental de Cooperativas de La Paz (FEDECOOTRANS LP.) asimismo a la FECONTRANS BOLIVIA y la Confederación Nacional de Cooperativas de Bolivia (CONCOBOL) ya que es la que aglutina a todas las cooperativas del país de Bolivia.

Al transcurrir nueve años de su fundación, se trató de realizar una fusión con el Sindicato de San Cristóbal, sin embargo no se ha tenido éxito pues el sindicato de San Cristóbal intento apropiarse de las oficinas y líneas de servicio pertenecientes de la Cooperativa ante ese desacuerdo se realizan marchas y bloqueos por parte de los transportistas cooperativistas y sindicalistas, generaron pérdidas económicas esto ante la ruptura de los vidrios de los minibuses entre ambas partes. Al respecto, uno de los entrevistados amplía la información:

Se trató de realizar una fusión con el Sindicato de San Cristóbal pero no se ha tenido éxito pues, ellos se apropiaron de nuestras líneas y rutas de trabajo y oficinas que nosotros hemos conseguido con sacrificio y el sudor de nuestra frente, llegamos a pelearnos entre nosotros se han roto los vidrios de los minibuses y por eso había pérdida económica en la reparación

de nuestras herramientas de trabajo”. (Entrevista a Ex-Secretario de Conflictos, agosto de 2014).

Sin llegar a un acuerdo los dirigentes de la Cooperativa basándose en la Ley general de Cooperativas (Ley No 356) realizan un Amparo Constitucional llegando de esa forma al departamento de Sucre donde el 8 de septiembre de 2003 donde tienen resultados favorables dado que logran recuperar sus respectivas líneas de trabajo.

Actualmente la Cooperativa de Transportes Kupini logró ampliar sus fuentes laborales, es decir, cuenta con 8 grupos con su modalidad específica de minibuses en las capacidades de 7, 11, 14 pasajeros, también cuentan con una línea otorgada por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP) que es la 509, donde solo entra en funcionamiento en horas de las noches desde las 18:00 p.m. hasta las 23:30 p.m. donde los transportistas cooperativistas que se encuentran en restricción vehicular brindan este servicio nocturno.

CAPÍTULO III

ORGANIZACIÓN DE LA COOPERATIVA TRANSPORTES KUPINI LTDA

En este capítulo desarrollaremos la característica organizacional el funcionamiento mediante los Concejos de Vigilancia y Administración su forma de elección como central y grupal, sus líneas de servicio y rotación las ventajas que ofrece la Cooperativa a sus afiliados los requisitos que se requieren para ser parte de la misma. También veremos el proceso de incorporación mediante el esfuerzo personal, apoyo familiar y la diferenciación social existente entre socio propietario y asalariado.

1. Estructura organizacional de la Cooperativa

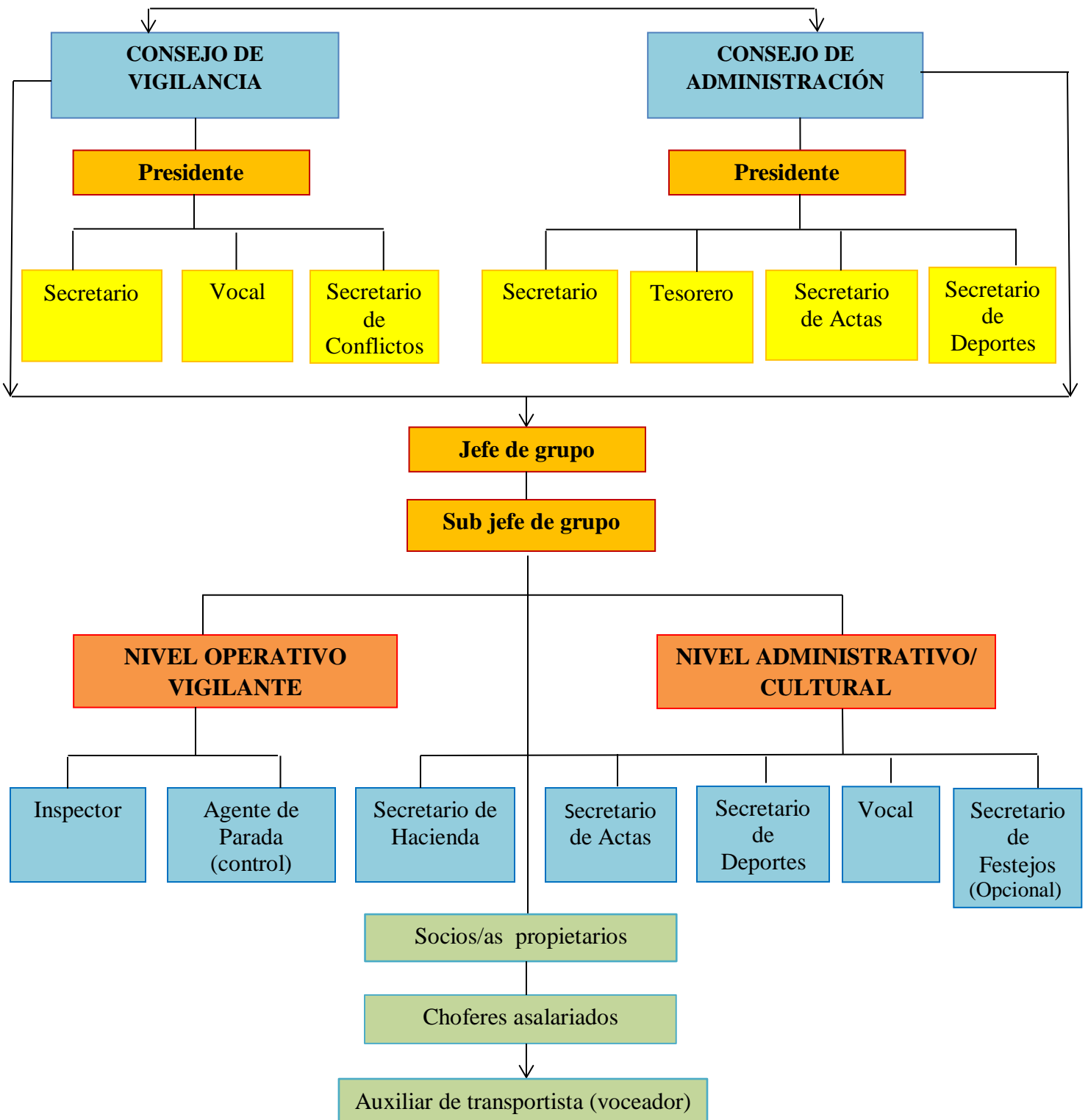
La Cooperativa de Transportes Kupini, cuenta con su Estatuto Orgánico, donde hace referencia a cómo llamar a las elecciones para que ocupen cargos a nivel central y grupal, por ejemplo para los cargos en los Consejos de Administración y Vigilancia los postulantes deben presentar los siguientes documentos:

- ✓ Ser socio activo de la Cooperativa con antigüedad de 5 años.
- ✓ Tener bien inmueble registrado a su nombre.
- ✓ Ser vecino de la zona de kupini y/o zonas aledañas.
- ✓ No tener deudas económicas con la Cooperativa ni procesos legales en los estrados judiciales.

Para la postulación a Jefe de Grupo, son elegidos democráticamente en cada grupo, donde el único requisito es que sea socio activo y cada uno de los socios integrantes de cada grupo, está obligado a asumir la jefatura de manera correlativa y por su antigüedad.

La conformación de las planchas a nivel central se puede generar por afinidad de los diferentes grupos para ocupar los cargos existentes, también pueden postularse las jefaturas de los diferentes grupos para ocupar los cargos a nivel central. Pero en el caso de que no existieran candidatos se prioriza la antigüedad de trabajo de 5 años y se elige a dedo a los transportistas socios propietarios antiguos para que ocupen los diferentes cargos del Directorio Central y Grupal existentes dentro de la misma, con roles establecidos en su estatutos orgánico, teniendo así una responsabilidad determinada para el funcionamiento de la Cooperativa. Esto se puede observar con mayor detalle en la siguiente Figura N° 1: A nivel central cuentan con dos Consejos de Administración y Vigilancia:

Figura N° 1: Estructura organizativa del directorio central y grupal de la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda.



Fuente: Elaboración propia en base a documentos de la Cooperativa.

Con un orden de relación de jerarquía, donde cada representante asume el cargo por dos años, los postulantes deben ser socios y contar con su herramienta de trabajo (minibús) ya que es un requisito indispensable. Velando así, el funcionamiento de los ocho grupos de manera cotidiana si existen problemas, se reúnen entre afiliados en asambleas ordinarias y extraordinarias para poder resolver ese problema, por ejemplo, tratar problemas internos y externos, asimismo estas asambleas cuentan con la potestad de tomar decisiones relevantes.

Consejo de Administración. Este Consejo está constituido por un Presidente, Secretario, Tesorero y Vocal los cuales son elegidos de forma democrática por el voto secreto en la asamblea extraordinaria de socios sus funciones duran por un periodo de 3 años donde tienen la opción de ser reelegidos por los socios propietarios. Pueden ser removidos de sus cargos por no rendir cuentas en los plazos establecidos por tomar determinaciones que afecten a la Cooperativa por la negligencia de sus funciones.

En el caso de no asistir más a cinco reuniones consecutivas sin causa justificación pueden quedar fuera de su cargo, este consejo tienen la potestad de gestionar y adquirir equipos necesarios para los diferentes servicios y debe de cuidar los libros de contabilidad de forma ordenada y con una anotación correcta.

Tiene que presentar en la Asamblea General de socios a los 120 días concluida la gestión un balance general, también puede deliberar sobre la admisión y expulsión de algún socio por las faltas cometidas por parte de los socios propietarios socios, tiene que elaborar planes de operación para las distintas actividades que tiene que cumplir la Cooperativa y por último, verificar la entrega inventariada de los bienes de la Cooperativa del tesorero saliente y su sucesor las cuentas debidamente balanceadas y del efectivo²³.

Presidente del Consejo de Administración. Ejercer la representación legal de la Cooperativa y suscribir conjuntamente con el secretario la correspondencia oficial, contratos, etcétera, también debe de convocar a asambleas extraordinarias y ordinarias.

Secretario de Administración. Tiene las facultades de ejercer funciones del Presidente en su ausencia esto por delegación, como también podría ser por renuncia del presidente o fallecimiento del titular, tiene que levantar actas en sesiones del Consejo de Administración y en las asambleas extraordinarias y tiene que llevar un registro de asistencia de los socios.

Tesorero de Administración. Las funciones de poder firmar con el Presidente todos los documentos que requieran la firma de los dirigentes, tiene que informar de forma mensual sobre el estado económico de la Cooperativa con registros respectivos, tener en custodia

²³ Reglamento Interno de la Cooperativa.

todos los bienes de la cooperativa, con ayuda de un profesional contable tiene que presentar el balance general al Consejo de Administración y también debe depositar los recursos financieros en la cuenta corriente de la Cooperativa dentro de 48 horas de recibido el efectivo es el directo responsable de la recaudación de los ingresos propios de la Cooperativa.

Vocal del Consejo de Administración. Como fueron elegidos democráticamente pueden reemplazar a los dirigentes del Consejo Administrativo en caso de licencia, renuncia a exclusión o muerte por lo que la función principal es colaborar al Consejo de Administración.

Consejo de Vigilancia. Está constituido por un Presidente, Secretario, Tesorero, Secretario de Actas, Secretario de Deportes. Este consejo hace referencia al órgano de fiscalización y supervisión de la Cooperativa sus funciones duran por el lapso de tres años y pueden ser reelegidos una sola vez en caso de ausencia o impedimento del Presidente puede asumir al cargo el secretario quien a su vez será remplazado por el vocal.

Este Consejo sesiona ordinariamente por lo menos una vez al mes una asamblea extraordinaria, los postulantes a estos cargos no pueden ser no parientes de primer grado de consanguinidad, para formar quórum legal y todos los acuerdos establecidos deben de registrar en el libro de actas con la firma de todos los representantes en el caso de que el Consejo de Vigilancia no asistiera a reuniones con ser consecutivas o cinco podrían quedar relegados de sus funciones.

Como roles específicos es supervigilar funciones del Consejo de Administración viendo los balances o inventarios revisando esto de forma periódica los registros contables, también tiene que examinar los planes de trabajo e inversiones que representa, tiene la facultad de llamar a reuniones extraordinarias y ordinarias para asuntos concretos y por ultimo todos los miembros del Consejo de Vigilancia son responsables y solidarios con el Consejo de Administración.

Secretario de Conflicto. Su función principal es controlar a los transportistas para que cumplan con su trabajo de parada a parada y apoyar, asesorar a los transportistas cooperativistas en cuanto a las normas establecidas por de tránsito y reglamento interno de la Cooperativa, también efectúa inspecciones sorpresas a los diferentes grupos, y solucionar los diferentes conflictos esto ante circunstancias de choques y accidentes o reclamo de los conductores, capturas por infracción boletas de infracción y demás si en caso que las infracciones fueran graves procede de acuerdo al reglamento interno.

Por tanto, debe de proveerse de un presupuesto mensual, para gastos de representación ante el tránsito de los diferentes transportistas. Su rol consiste de coadyuvar y solucionar como pérdidas de herramienta de trabajo (minibús) realizando la denuncia correspondiente, dotando con llantas de auxilio, ruptura de vidrios para brisa, etc. también debe de promover la creación de líneas y ramales de acuerdo a las necesidades de la Cooperativa tiene todas las facultades de realizar exámenes a los conductores nuevos y exigir la documentación y garantías esto con la finalidad de garantizar al socio propietario ante la contratación de los transportistas asalariados y por último es el intermediador de la Cooperativa ante diferentes instituciones en cuanto a públicas, privadas y juntas vecinales.

Por lo que se puede mencionar que existen dos presidentes con actividades específicas. En estas elecciones central y grupal solo participan los socios propietarios que son efectuadas en una asamblea extraordinaria de esa forma eligen democráticamente a sus representantes y no así los asalariados por su condición social la falta de herramienta de trabajo (minibús) lo que le impide participar de estas elecciones importantes y también a postular a cargos en relación a Consejos a nivel Central y Jefatura, de esa forma son relegados de estas elecciones, como expresa el entrevistado: “No he ocupado cargos porque yo soy asalariado y los cargos de Jefe, Subjefe y Secretario de Deportes son ocupados por los propietarios”. (Entrevista a transportista asalariado, agosto de 2015). En consecuencia, el transportista asalariado queda fuera de las decisiones importantes, esto ante la falta de herramienta de trabajo.

Se dio un caso particular en el 6^{to} grupo Liberación, cuando no había nadie quien se interesaba por ocupar el cargo de Jefe de Grupo, entonces, el jefe de grupo y su Directorio Saliente obligaron a que ocupe el cargo de jefe de grupo a un socio propietario, quien trabajaba de forma cotidiana, el entrevistado afirma: “Como nadie se postuló a jefe de grupo me escogieron mis compañeros a mí por la antigüedad, a pesar que no me sentía preparado para este cargo he aceptado”. (Entrevista jefe de grupo, agosto de 2014). Y como consecuencia de esta elección particular, hubo falencias en su funcionamiento de trabajo porque existía un desorden por parte de los integrantes de este grupo, donde el jefe de grupo renunció a este cargo ante las dificultades existentes, por tanto el anterior jefe de grupo asumió nuevamente al cargo hasta completar el periodo a faltar para nuevamente llamar a las elecciones.

Esta forma de organización es mantenida en cada uno de los grupos, para que exista un orden en su proceso de trabajo, el periodo de ocupación de estos cargos es por tres años, sin embargo, en el caso del secretario de festejos es decisión de cada grupo, si desea contar con uno no, no es obligatorio por la Cooperativa.

Jefe Grupo. Para su mejor coordinación y cumplimiento de la prestación del servicio de transporte público de usuarios la Cooperativa cuenta con interlocutores que son los jefes de grupo que son el representante de su grupo, quien constantemente asiste a reuniones con los demás grupos y pone el orden a su grupo para que cumplan con su trabajo de parada a parada.

Realiza reuniones con sus demás compañeros para poder llevar solo una idea, a una asamblea extraordinaria y ordinaria, ya que es el encargado de hablar y representar a su grupo, el tiempo de ocupación es por el lapso de 1 año de toda su directiva.

Donde los jefes de grupo son convocados a reuniones por el Consejo de Administración las veces que sean necesarias buscando la mejor prestación de servicio de transporte y actividades que se decidan en cada una de los grupos.

Sub-jefe de grupo. Es el segundo representante de su grupo quien le apoya al jefe de grupo, en el caso de llegar a faltar el jefe de grupo él asume la responsabilidad.

Inspector. Es el encargado de controlar que sus compañeros transportistas, que cumplan de parada a parada y que no realicen el abandono de ruta, también que no beban bebidas alcohólicas y si hay una infracción por partes de sus compañeros, debe de dar a conocer al Jefe de Grupo para que le llame la atención al conductor que cometió la infracción, y castigarlo con días de suspensión de trabajo, esto de acuerdo al reglamento interno de la Cooperativa.

Secretario de Hacienda. Es la persona que tiene la responsabilidad de recaudar de dinero de los ingresos que tiene el grupo, realiza el presupuesto para algún evento y es el mismo que controla sobre los ingresos y gastos.

Secretario de Actas. Es la persona que tiene como responsabilidad de retardar las cartas en las reuniones, donde debe de establecer el orden del día juntamente con el jefe de grupo, también es encargado de preparar toda la documentación si es que lo requiere la reunión.

Secretario de Deportes. Tiene como función principal de realizar cronogramas para las actividades deportivas, entrenamientos los fines de semana y también el de cobrar dinero para su confección de deportivos que lo demuestran el 1^{ro} de mayo los diferentes grupos, ya que cada grupo se distingue con diferentes colores de sus deportivos, en cada grupo hay un secretario de deporte.

Agente de parada (control). Existen 16 agentes de parada dos por cada grupo al inicio de la ruta y en la culminación, es decir de una parada inicial y la otra terminal, por lo general

el género masculino predomina en este contexto, pero con el tiempo se incorporó a las mujeres²⁴. Su horario laboral es desde las 07:00 a.m. a 16:00 p.m. son quienes controlan la hora de salida y llegada del conductor en la hoja de ruta.

Secretario de Festejos. Es el encargado en coordinar de las fiestas dentro de su grupo, como aniversarios de su grupo, 16 de julio, cumpleaños, etc. sin embargo este cargo es opcional de cada grupo.

2. Líneas de servicio y rotación

Ahora bien, existen 8 grupos con sus respectivas líneas donde entran a una rotación en el transcurso de la semana, de lunes a domingo, donde un día en específico cuentan con restricción vial²⁵ esto con la terminación de números en sus placas del vehículo, por ejemplo: los días lunes 1 y 2, martes 3 y 4, miércoles 5 y 6, jueves 7 y 8, viernes 9 y 0 y los días sábados, domingos y feriados no se encuentran en restricción vehicular. Además, que en sus días de restricción o descanso es para la realización de mantenimiento de sus moviidades.

La forma de rotación de cada grupo es de la siguiente manera, los días lunes se encuentran en la línea de 226 y al día siguiente martes trabajan en la línea 271 y el día miércoles en la línea de 395 y el día jueves 913 y el día viernes 294 y el día sábado 971(a)²⁶ y el día domingo 971(b)²⁷, (Ver cuadro N° 1). De los 8 grupos que cuenta la cooperativa en

²⁴ Solo en dos grupos Liberación (358) y Águilas (226) existen mujeres trabajando como agentes de parada.

²⁵ Norma establecida por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP) entra en vigencia el 06 de enero de 2003. Entre 28.000 y 30.000 vehículos particulares y de servicio público dejaron de ingresar a la nueva área de restricción vehicular los resultados también fueron favorable un total de 20.530 vehículos por día fueron restringidos logrando un descongestionamiento de aproximadamente el 18 por ciento y en las vías alternas un cinco por ciento. Entre taxis, radiotaxis y particulares se tuvo una disminución de 13.600 carros y 6.930 en micros y minibuses. En Periódico La Razón, 1 de febrero de 2003.

²⁶ Esta línea es aprobado por el Concejo Municipal apruebo la ley de rutas y recorridos quienes autorizan el funcionamiento de 540 líneas en La Paz, en 16 de febrero de 2016. Fuente: En [%20%20">http://www.amn.bo/index.php/en/recursos-periodistas/titulares/73-scat-lapaz/2127-nlapaz-concejo-ley-recorrido-rutas-1350](http://www.amn.bo/index.php/en/recursos-periodistas/titulares/73-scat-lapaz/2127-nlapaz-concejo-ley-recorrido-rutas-1350). Consultado el 20 de febrero de 2016. Pero para el 10 marzo de la misma gestión surgen conflictos entre el Sindicato San Cristóbal de El Alto y la Cooperativa de Transportes Kupini donde surgen agresiones en el cual el sindicato conformado con un grupo de hombres de choque de la línea de 210 realizan el arrebato de 20 discos pertenecientes a la cooperativa este hecho ocurrió en la Plaza Uyuni donde la policía tuvo que intervenir donde disperso a los transportistas tanto sindicales y cooperativistas.

²⁷ Esta línea su recorrido de ida: calle sin Nombre (Calle A) altura psiquiátrico de Irpavi II hasta la Av. Segundo Bascones Altura Centro de salud y de retorno es de Av. Segundo Bascones Altura centro de salud hasta altura Hospital Psiquiátrico de Irpavi II.

específico el 6^o grupo Liberación de la línea 358 no rota como los demás grupos esto por su modalidad de trabajo ya que en su mayoría predomina los minibuses de 7, 11 pasajeros pero a la vez este grupo está ampliando sus herramientas de trabajo a la capacidad de 14 pasajeros, como afirma el entrevistado: “Nosotros como 358 no giramos porque somos Carrys ya nos hemos acostumbrado en trabajar en una ruta.” (Entrevista a transportista socio propietario, julio de 2015).

Sin embargo, la Alcaldía Municipal de La Paz promueve la desaparición de los minibuses de menor capacidad de pasajeros, porque generan congestión²⁸ vehicular en la urbe paceña y también incomodidad en los usuarios al momento de trasladarse de un lugar a otro. Por esta situación de manera gradual este grupo amplían sus movilidades a la capacidad de 14 pasajeros donde se estima que a futuro ingresen a rotación como los demás grupos. La línea 509²⁹ entra en funcionamiento todos los días de la semana a partir de las horas 18:00 p.m. hasta las 23:30 p.m. es un servicio específico de horario nocturno, esta línea es creada por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP) por la falta de movilidad de horario nocturno, en toda la urbe paceña.

También que dentro esta rotación de líneas, llegan a trabajar en diferentes zonas y tienen un favoritismo con algunas determinadas líneas, como afirma uno de los entrevistados: “Hay líneas malas y hay líneas buenas y entre estas se llegan a clasificar, por ejemplo; una línea de 294 que los compañeros a veces rinden su renta y es que muchos compañeros no llegan a trabajar en estas líneas y es por esta situación que hay líneas malas y hay líneas buenas, por donde en las buenas líneas se genera un poquito más de renta”. (Entrevista a Secretario de Conflictos, abril de 2017).

Donde los transportistas cooperativistas, tienen el acceso a diferentes líneas identificando líneas buenas y malas, pero a la vez se encuentran con rutas que tienen mucho congestión vehicular y por consiguiente tienen preferencias por algunas líneas de servicio ya que representa ganancia económica.

²⁸El congestión vehicular, refiere al incremento de las movilidades en áreas urbanas de manera descontrolada, esto por la incorporación de minibuses, micros, taxis al mercado laboral, ante la necesidad de obtener ingresos económicos.

²⁹ Donde el 30 de marzo de 2016, entran en funcionamiento las 34 líneas en toda la urbe paceña, esta medida es adoptada por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, (GAMLP) ante la falta de movilidades en horarios nocturnos en diferentes zonas ya que había filas largas por los usuarios en estas horas, por esta situación se habilitan paradas momentáneas, donde las líneas de 500 - 534, por lo que emerge La línea de 509 destinada para la zona de Kupini, donde su parada de inicio es de la Estadio Hernando Siles culminado en la zona de Callapa, esto a partir de las 18:00 p.m. a 23:30 p.m. donde los transportistas de los diferentes grupos se repliegan en este horario ya que se encuentran en restricción el pasaje nocturno es de Bs 2.20 a partir de las 20:30 p.m.

Cuadro N° 1: Líneas de servicio y rotación de la Cooperativa de Transportes Kupini

Grupos	Nombres	Líneas de servicio y rotación
1er grupo	Águilas	226
2do grupo	Intocables	271
3er grupo	Magníficos	395
4to grupo	Sin Ley	913
5to grupo	Amanecer	294
6to grupo	Liberación	358
7mo grupo	Rápidos y Furiosos	971 a
8vo grupo	Integración	971 b

Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de información.

Asimismo, se da el caso de rotación de los aniversarios, como la rotación de líneas, donde cada grupo es preste pasante y se hace cargo de realizar las actividades correspondientes para el aniversario de la Cooperativa, por ejemplo, la gestión del 2015 se hizo cargo el 3^{er} grupo Magníficos donde la jefatura de este grupo y sus integrantes organizaron todo el acontecimiento, en el acto central el jefe de grupo del 3^{er} grupo, entrego a la Virgen de Copacabana al Jefe de Grupo del 4^{to} grupo Sin Ley, esto es una forma en el cual todos los grupos participan en los aniversarios de la Cooperativa.

3. Ventajas que ofrece la Cooperativa a los afiliados

El afiliado a la Cooperativa tiene los siguientes derechos y ventajas. Es Manifestarse con libertad, con voz y voto en asambleas extraordinarias y ordinarias. En asambleas extraordinarias solo participan los socios propietarios donde pueden elegir a los miembros a nivel central Consejo de Administración y Vigilancia, como también grupal de niveles Operativo Vigilante y Administrativo/Cultural, tiene la oportunidad de postularse a las diferentes carteras.

Los socios tienen una acción patrimonial aproximadamente 500\$ (Bs 3.500), este monto se incrementa en la medida que se van incluyendo más socios y esta acción puede ser transferido a sus familiares, también puede observar o fiscalizar el movimiento económico del Consejo de Administración de la Cooperativa.

También que de forma mensual los socios propietarios aportan (Bs 162) para el Pro-accidentes, es decir, en el caso de sufrir un choque, ruptura de parabrisas, el transportista

propietario puede pedir la colaboración de la reposición de pago del costo de las parabrisas, donde realiza una carta a la jefatura de grupo y este eleva un informe al Consejo de Administración para poder recibir la colaboración de la Cooperativa. Igualmente, cancela el primer día de cada mes la hoja de ruta mensual que equivale a Bs 120.

Otra de las ventajas que ofrece la Cooperativa a sus afiliados, es que si en el caso de que existiera un caso fallecimiento del socio todas sus aportaciones pasan a sus herederos legales donde en el periodo de un año debe de reclamar el beneficiario o formar parte de la institución continuando con beneficios si en el lapso de un año no realiza ningún tipo de reclamo esas acciones pasan al fondo de asistencia social de la Cooperativa.

El Pro-Decano, todos los socios propietarios que trabajaron en la Cooperativa por 22 años, reciben de forma mensual un valor de Bs 500 ya sea que esté trabajando o no, porque algunos transportistas por la edad deciden alejarse de la actividad laboral.

Y por último, el pro-consultorio médico, en este caso la Cooperativa Transportes Kupini, como aún se está fortaleciendo como institución no está en funcionamiento la atención médica para sus afiliados pero se estima que más adelante se goce de este beneficio primordial para el transportista cooperativista.

4. Requisitos para ingresar a la Cooperativa

La Cooperativa cuenta con 8 grupos, con 458 miembros (Ver Anexo 11) entre socios y asalariados donde para su afiliación deben de cumplir con algunos requisitos importantes, por ejemplo; los transportistas asalariados deben contar con un garante³⁰ ya que generalmente son fruto de las relaciones de amistad y compadrazgo, no cancela ningún monto económico en cuanto al aporte mensual (hoja de ruta).

Para afiliarse a la Cooperativa el transportista socio propietario debe de presentar algunos requisitos como: solicitud dirigida a la Cooperativa, Fotocopia de C.I. Fotocopia de licencia de conducir, Certificado de Antecedentes de Transito, Croquis de domicilio actual, Fotocopia de pago Luz o Agua, Formulario RUAT-03, Seguro Obligatorio de Movilidad SOAT 2017, Último pago de impuesto, Documento compra y venta o Poder, Pago de ingreso Bs 500 y Bs 120 para la hoja mensual (Hoja de Ruta) y el aporte mensual de Bs 162 y también ser vecino de la zona de Kupini y/o zonas aledañas, toda su documentación personal tiene que estar en regla. Para luego elegir a qué grupo pertenecer esto de acuerdo a la capacidad del minibús en el caso que fuera de 14 pasajeros puede trabajar en uno de los 8 grupos, ya que en su mayoría predomina los minibuses de esa capacidad, ahora bien, si es

³⁰ Un socio propietario que se encuentre trabajando con un mínimo de 3 años en la Cooperativa.

de la capacidad de 7 a 11 pasajeros podría trabajar en el 6^{to} grupo Liberación, tal como se representa en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 2: Requisitos para ingresar a la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda.

Transportista Propietario	Transportista Asalariado
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Solicitud dirigida a la Cooperativa ➤ Fotocopia de C.I. ➤ Fotocopia de licencia de conducir. ➤ Certificado de Antecedentes de Transito. ➤ Croquis de domicilio actual. ➤ Fotocopia de factura de Luz o Agua. ➤ Formulario RUAT-03 ➤ Seguro Obligatorio de Movilidad SOAT 2017. ➤ Ultimo pago de impuesto. ➤ Documento compra y venta o Poder. ➤ Pago de ingreso Bs 500 (actual). ➤ Hoja mensual (hoja de ruta) Bs 120. ➤ Aporte mensual Bs 162. ➤ Ser vecino de la zona de Kupini y/o aledañas. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fotocopia de C.I. ➤ Fotocopia de licencia de conducir. ➤ Certificado de Antecedentes de Transito. ➤ Croquis de domicilio. ➤ Fotocopia de factura de Luz o Agua. ➤ Presentación de un garante que este afiliado a la Cooperativa. ➤ Monto a cancelar por ingreso Bs 100. ➤ Ser vecino de la zona de Kupini y/o aledañas.

Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de información

Por 90 días es sometido a prueba periodo en el cual debe conocer las rutas y recorridos de trabajo a posterior el jefe de grupo elevara un informe al Consejo de Administración para considerar la situación del transportista, si cumplió con todo lo establecido y se le incorpora en una asamblea ordinaria donde participan todos los transportistas cooperativistas³¹ del grupo, para que de esa forma conozcan al nuevo integrante.

Por ejemplo, el año de 2014 en el aniversario del 6^{to} grupo Liberación todos los transportistas socios propietarios y asalariados que ingresaron en esa gestión, en su aniversario de grupo llevaron una caja de cerveza por conductor, en el cual los de la jefatura de grupo dieron la bienvenida a los nuevos integrantes. No obstante, en otros grupos realizan el apadrinamiento como de local o amplificación esto específicamente en fechas de aniversario del grupo. Sin embargo, en un sindicato las formas de ingreso son diferentes, al respecto el entrevistado manifiesta:

En el Sindicato Litoral, nos decía, que puedes ingresar con diez cajas de cerveza, más camisetas para tu grupo al que vas a pertenecer, y parecía mucho y después conversando con el jefe de grupo de la línea del 358, nos dijeron que necesitaban autos para que trabajen

³¹ En esta investigación se usa el término de transportistas cooperativistas, agrupando a los transportistas propietarios y asalariados.

en ese grupo y por el ingreso me cobraron Bs 350 el directorio central como mi auto es de 7 pasajeros y de la mayoría de ese grupo es de esa cantidad es por eso la elección de grupo. (Entrevista a transportista socio propietario, julio de 2015).

Existen diferentes requisitos para ingresar a trabajar a un Sindicato o Cooperativa, como lo expresa el entrevistado, podemos destacar que en un sindicato que cuenta de 15 a 20 líneas de trabajo y diferentes modalidades de minibuses a la vez sus rutas son interciudad por eso el requisito es mayor a comparación de una Cooperativa puesto que solo trabajan en la urbe pazeña. En un Sindicato el asalariado ingresa con un monto económico de 100\$ (Bs 700) y el socio propietario con 200\$ (Bs 1.400)³² y también tienen la opción de escoger al grupo donde pertenecer.

4.1. Formas de ingreso

Las formas de ingreso a la Cooperativa Transportes Kupini, es decir, esto puede ser por dos formas que se identificaron por ejemplo: 1) esfuerzo personal y 2) apoyo familiar, donde el interés es ser socio propietario. En su mayoría, los transportistas cooperativistas pasan de determinadas etapas de trabajo como el de trabajar como auxiliar de chofer (ayudante)³³ teniendo la oportunidad de conocer las rutas y las horas de demanda de usuarios o también trabajando como agente de parada (control) donde tiene la oportunidad de interactuar con los socios propietarios y establecer un lazo de amistad. Para posterior, trabajar como transportista asalariado y consolidarse como socio propietario. Tal como se representa en la siguiente figura N° 2:

Figura N° 2: Proceso de ingreso a la Cooperativa Transportes Kupini Ltda.



Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de información.

³² Notas de trabajo de campo.

³³ Consiste en anunciar las calles y avenidas por la que recorre el minibús.

4.1.1. Esfuerzo personal

Desde que se encuentran en Unidades Educativas ya van incursionando al rubro del transporte público, trabajando para los transportistas propietarios o asalariados quienes resultan ser de su entorno familiar como su padre, tío, primo, y amigos que conocieron en el transcurso de su educación en los niveles de primaria y secundaria en este contexto estrechan vínculos de amistad las cuales perduran. Tal como relata el entrevistado:

Yo he ingresado a la Cooperativa mediante unos amigos...los conocía cuando estaba en el colegio Sergio Mauricio Villegas mis compañeros trabajan en este grupo y yo siempre desde pequeño quería manejar una movilidad quería ser chofer, antes yo trabajaba de ayudante con uno de mis amigos y así he aprendido a manejar una movilidad y con el tiempo me compre un carro y ahora estoy trabajando en la Cooperativa. (Entrevista a transportista a socio propietario, agosto de 2015).

Según las entrevistas realizadas, la mayoría de los transportistas cooperativistas son ex estudiantes de la Unidad Educativa de Sergio Mauricio Villegas o de otra unidad educativa, donde predominan los vínculos existentes entre sí mismos, se puede sostener que con la culminación de sus estudios a nivel secundario a posterior se dedicaron a trabajar como auxiliar de chofer o de controles, aspirando a ser socios propietarios cooperativistas en busca de mejores condiciones de vida para su entorno familiar y adquiriendo minibuses de la capacidad máxima de 14 pasajeros, también el modelo del minibus es de importancia pues representa un prestigio social.

Algunos socios propietarios buscan choferes asalariados, exponen sus minibuses en la zona céntrica de Kupini este lugar es conocido como la parada³⁴ y ponen un letrero en el minibus mencionando 'se necesita chofer', entonces el interesado se contacta con el socio propietario y realizan un acuerdo entre ambas partes, pero para la garantía del propietario se le pide algunos requisitos esenciales como por ejemplo; facturas de luz, factura de agua, croquis del domicilio, esto para presentar a oficinas de la Cooperativa. Como el socio propietario se encuentra afiliado a la Cooperativa es el garante para que trabaje el transportista asalariado ya que pertenece a un grupo específico. Por tanto, el transportista asalariado solo se dedica a trabajar y entregar renta al propietario del minibus.

³⁴ Este lugar se caracteriza por la mayor cantidad de tiendas que ofrecen toda una variedad de alimentos y también es parada de los micros Y y 16 particularmente es transitada por las personas que salen hacia las zonas céntricas de la urbe paceña y también los que llegan a la ladera de la zona de kupini.

4.1.2. Apoyo familiar

El entorno familiar es importante en este sector, los interesados en este rubro comienzan trabajando como ayudantes con sus padres de familia y cuando ya tienen la posibilidad de adquirir un vehículo rápidamente se afilian a la Cooperativa ya sea en un diferente grupo o en mismo grupo.

Es decir, hay varias opciones de contar con una fuente laboral ya sea por medios de una profesión u oficio, así como indica el entrevistado: "...yo trabaje como ayudante pero ahora he logrado cancelar el costo de mi minibús y ahora soy socio propietario de la Cooperativa...". (Entrevista a transportista socio propietario, agosto de 2015).

En este caso el transportista entrevistado, trabajo como ayudante por el lapso de 3 años y a posterior su padre de familia³⁵ le dio la oportunidad de contar con una herramienta de trabajo propio, donde trabajo de manera cotidiana para poder cancelar el costo de su minibús de la capacidad de 7 pasajeros, pero piensa ampliar su herramienta de trabajo a 14 pasajeros y continuar trabajando como chofer hasta su vejez.

El sector del transporte público los padres de familia que van incluyendo a sus hijos para que trabajen como choferes. Sin embargo, no ocurre lo mismo con el género femenino, efectivamente sus hijas de los transportistas asalariados o propietarios trabajan juntamente con sus padres de familia pero no heredan un trabajo como transportista³⁶ de trabajar de forma cotidiana pero podrían afiliarse a la Cooperativa como socia propietaria contratar a un transportista asalariado para que trabaje con el minibús, es de esta forma que se va masificando este sector.

Por otra parte, también se da la misma situación en el sector del comercio en vía pública, donde hace referencia que en "En esta modalidad de herencia ha logrado que los puestos de venta sean transmitidos de generación en generación, creando una especie de 'tradicionalismo'. Al mismo tiempo, se crea un sentido de pertenencia y lealtad con el rubro, porque ya son varias generaciones las que se dedican al comercio en vía pública, porque lo que constituye un honor y un continuar con dicha tradición" (Pereira, 2015: 66). Podemos mencionar, que en diferentes fuentes laborales si existe la herencia laboral, como en el comercio en vía pública, y el servicio de transporte en la ciudad de La Paz.

³⁵ Es socio propietario de la Cooperativa Transportes Kupini, lleva trabajando aproximadamente 18 años en el 2^{do} grupo Intocables.

³⁶ En esta investigación, no se podido apreciar mujeres trabajando como transportistas dentro de la Cooperativa.

5. Diferenciación entre los transportistas cooperativistas

Socio propietario. Es aquel que tiene su movilidad propia ya sea de la capacidad de 14, 11 y 7 pasajeros y además cuenta con acciones dentro de la Cooperativa, las cuales ascienden aproximadamente a 500\$ (Bs 3.500), tiene mayor beneficio a comparación del transportista asalariado en cuanto a la obtención de renta y ganancias. Asimismo destinan un monto económico para el mantenimiento de su movilidad como: los cambios de aceite, pastilla, llantas, balatas, anilla, etc. y tiene cancelar los costos operativos anualmente cancela la hoja de ruta y de forma diaria la gasolina, pro-grupo y alimentación personal.

Asalariado. Es aquel que no tiene su herramienta de trabajo (minibús), por diferentes motivos, y trabaja con el minibús del socio propietario donde de forma interna entra en un acuerdo con el propietario, sobre la renta diaria y horas de trabajo, es una forma de alquiler del minibús.

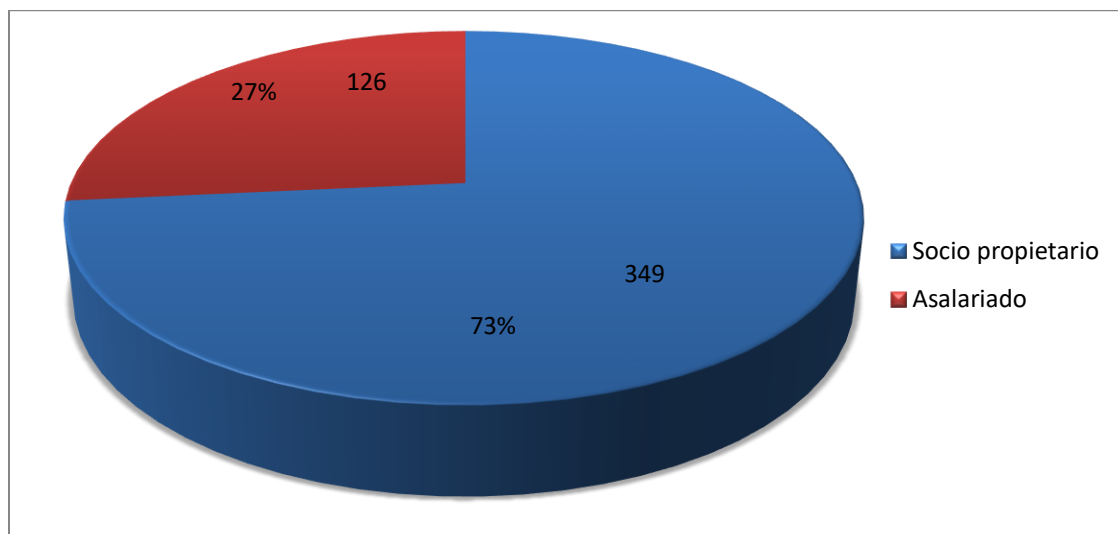
Por consiguiente para trabajar dentro de la Cooperativa debe presentar algunos requisitos específicos, como el de contar con un garante propietario que trabaje en la institución para que no huya con la movilidad es por esta situación que la Cooperativa garantiza al propietario sobre el transportista asalariado. Sin embargo, el trabajo del transportista asalariado es estigmatizado, por los transportistas socios propietarios, así como indica uno de los informantes: “El chofer asalariado no te lo cuida bien, corretea, y es más lo maneja como sea, le vale como él no se ocupa de los mantenimientos que necesita el minibús pero el propietario si cuida bien a su minibús porque sabe cuándo cuesta y es sacrificio tener una movilidad”. (Entrevista a Ex-Secretario de Conflictos, agosto de 2014).

Como expresan en las diferentes entrevistas se puede destacar que efectivamente los transportistas asalariados no se preocupan sobre los mantenimientos del minibús a comparación del transportista socio propietario puesto que solo trabajan con el minibús de en forma de alquiler aun así su ganancia es menor a comparación del transportista asalariado por lo que en su jornada laboral tiene que trabajar aún más horas para generar más ingresos económicos.

Como resultado, de este contexto es que día a día están desapareciendo los auxiliares de choferes, puesto que representa un gasto económico para los transportistas cooperativistas y aparecen las puertas automáticas ya que no requieren el trabajo de la ayuda del auxiliar del chofer, porque los transportistas a la misma vez manejan y cobran los pasajes.

Como resultado, se elaboró un gráfico donde refleja en porcentaje de los transportistas cooperativistas, en cuanto a socios propietarios y asalariados de la Cooperativa de Transportes Kupini de la gestión 2017, tal como se representa en el siguiente gráfico:

Gráfico N° 1: Porcentaje de los transportistas Socio propietario y Asalariados de la Cooperativa Transportes Kupini 2017



Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de información

Como se puede observar en el gráfico³⁷ predominan los socios propietarios con un 73% y los transportistas asalariados con el 27%, es decir, para la gestión de 2017 logran ampliar sus fuentes laborales en 8 líneas de servicio, donde en su gran mayoría de los transportistas asalariados quieren ser parte de los socios propietarios para poder participar en reuniones extraordinarias socios³⁸ para tomar decisiones importantes como la conformación de comité electoral para las elecciones a cargos del directorio a nivel central y jefatura de grupo, aniversario de la Cooperativa y también en torno al trabajo.

Los transportistas asalariados son excluidos de estas reuniones por la falta de herramienta de trabajo. Por consiguiente, si son participes en asambleas ordinarias donde participan socios propietarios y asalariados, para determinar acciones, como por ejemplo; movilizaciones para el incremento de pasajes, suspensión de multas efectuadas por parte del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAML P).

³⁷ Para la elaboración de este gráfico, se toma en cuenta a toda población de 475 lo que representa una muestra total de socios propietarios y asalariados. (Ver Anexo N° 11).

³⁸ La sanción a los inasistentes es de Bs 100 si no pueden asistir a estas asambleas tienen que pedir permiso 48 horas antes de la reunión. Estas reuniones se realiza cada seis meses, pero también depende de la emergencia de la reunión ya sea extraordinaria u ordinaria.

CAPÍTULO IV

ACTIVIDAD LABORAL DE LOS TRANSPORTISTAS COOPERATIVISTAS

En este capítulo desarrollaremos el trabajo cotidiano de los transportistas cooperativistas³⁹ en el servicio del transporte público, identificando los mecanismos de control y la realización de los trameajes para aumentar el ingreso económico. También veremos el asunto de *k'amaneadores* y *Lateadores* donde predomina el interés de generar más ingresos económicos reflejándose en la ganancia, y como los reconocimientos y las sanciones que es dan la Cooperativa.

1. Mecanismos de control en el servicio de transporte

Los mecanismos de control en el servicio cotidiano de transporte, consiste en un conjunto de acciones que son utilizados por medios de una organización para poder evaluar y obtener resultados de interés común (Condori, 2012). En la Cooperativa de Transportes Kupini existe los mecanismos de control dados por sanciones y reconocimientos dentro de la institución donde existen normas establecidas que indican la forma de trabajo y comportamiento de los transportistas.

Es decir, en los aniversarios de la Cooperativa, el 29 de julio cada año se entregan pergaminos de reconocimiento a los transportistas disciplinados. Pero de manera frecuente en la cotidianidad existen sanciones para los transportistas infractores, ya sean socios propietarios y asalariados. Estas sanciones son por diferentes motivos, como por abandonar a los usuarios (trameajes), peleas y discusiones entre transportistas cooperativistas, manejar en estado de ebriedad, donde son suspendidos de una semana de trabajo inclusive la expulsión definitiva de la Cooperativa.

Ahora bien, los pergaminos son una manera de incentivo para aquel chofer, tanto como socio propietario y asalariado, en el cual hace referencia sobre su desempeño laboral del transportista.

1.1. Paradas y trameajes

El trameaje refiere al incumpliendo de rutas, con el abandono de los usuarios en cualquier calle de la urbe paceña, si bien, algunos transportistas cooperativistas que no llegan a sus

³⁹ En esta investigación se usa el término de transportistas cooperativistas, agrupando a transportistas socios propietarios y asalariados.

paradas respectivas para poder generar más ingresos económicos en su jornada laboral, rompen con normas establecida por la Cooperativa⁴⁰ pero a la vez hay transportistas que si cumplen con sus rutas establecidas. La forma de trameaje de la siguiente manera, solo recorren hasta determinada calle donde descargan a los usuarios y luego continúan con recorrido hasta su parada respectiva. Como consecuencia de esa acción tienen conflictos con los usuarios ya que ante el incumplimiento de rutas llegan quejas por el mal servicio a las oficinas de la Cooperativa y como sanción para los transportistas cooperativistas es con la suspensión de días de trabajo.

Por otro lado, también prevalece la solidaridad para que no sea sancionado el compañero de trabajo, ante la falta cometida, porque comprende a su compañero sobre la situación que está atravesando ya sea por deuda económica por préstamo del banco o de algún familiar. Por las faltas cometidas por el trameaje tanto el Directorio Central o Jefatura de Grupo, sanciona al infractor lo que representa días de suspensión de trabajo y tampoco puede trabajar en otros grupos según los reglamentos establecidos por la Cooperativa. Al respecto, uno de los informantes quien trabaja en el 6^{to} grupo Liberación, asevera que:

Aquí todo se vale, pero no debes de hacerte pescar eso no mas es, ahora si hay trameaje por algunos compañeros que la verdad se pasan también, como tenemos autorización de poder girar desde la Plaza del Estudiante entonces, calculas si hay pasajeros a esa hora si puedes girar, pero si no te conviene no, por ahí no más te giras a lado de Kupini y no hay pasajeros pero si hay para lado Eguino, Cementerio y Entre Ríos todo esto tienes que ver porque no es así nomás trabajar, uno día a día conoce todo el movimiento del transporte. (Entrevista a transportista socio propietario, agosto de 2015).

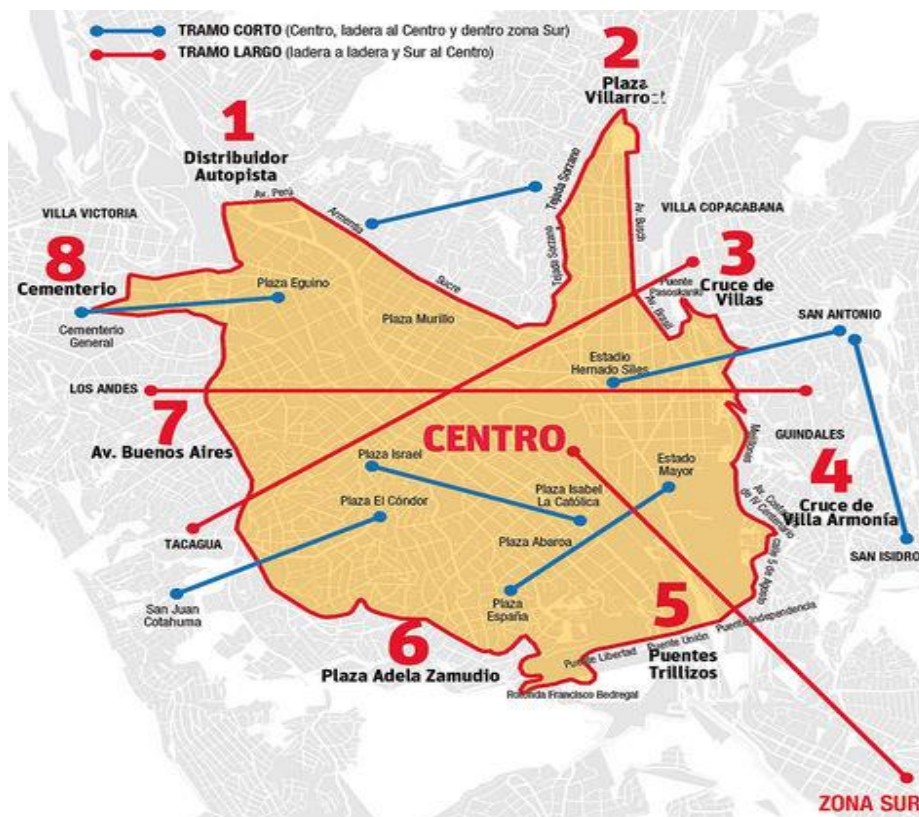
En el año del 2015, se dio la orden de girar por el directorio central por la demanda de pasajeros, donde el servicio era únicamente hasta la plaza del estudiante y a posterior regresar hacia la zona de kupini, pero por los reclamos de los usuarios se suspendió dicha orden y tenían que llegar hasta sus paradas respectivas, pero también como dice el entrevistado todo se vale sin hacerse pescar. En la noche hay más pasajeros, entonces los transportistas cooperativistas y no van de parada a parada.

En consecuencia, el Gobierno Municipal de La Paz (GAMLP), el Alcalde Luis Revilla juntamente con su equipo de especialistas realizó una escala tarifaria para su aplicación de la misma en la urbe paceña se “dispone que la tarifa para los tramos largos, de ladera a ladera y del macro Sur al Centro, se eleve en Bs 0,30 (buses y micros) y Bs 0,10 (minibuses

⁴⁰ Norma N° 5 “Queda prohibida la alteración de ruta” donde la sanción refiera a una semana de suspensión de trabajo.

y carrys). Su objetivo es acabar con el trameaje”⁴¹ por parte de los transportistas paceños. Podemos observar en la siguiente imagen.

Imagen N° 1: Tramos cortos y largos de la ciudad de La Paz



Fuente: Recopilación de información, Periódico La Razón

En horas de la noche a partir de las 20:30 p.m. hasta las 07:00 a.m. el costo del pasaje es de Bs 2.20. Los transportistas cooperativistas también llegan a realizar el correteo⁴² donde llegan a chocarse su movilidad con raspones llegando así a las oficinas de la Cooperativa poniendo su queja del correteo generado, donde el presidente del Concejo de Vigilancia, pone orden de acuerdo a los reglamentos internos. Como afirma el entrevistado:

Si existe algunas veces entre compañeros y muchas veces llega aquí a la oficina que me ha correteado que me ha chocado y todo eso, entonces nosotros castigamos de acuerdo al reglamento interno de acuerdo a eso castigamos tienen su castigo de hasta tres días, hasta un mes o hasta 15 días de suspensión es de acuerdo a lo que cometen errores. (Entrevista a Ex-Presidente de la Cooperativa, marzo de 2017).

⁴¹ En Periódico la Razón, 8 de marzo de 2013.

⁴² El correteo hace referencia a que el transportista incrementa la velocidad de su minibús para adelantarse a su compañero de trabajo o a cualquier transportista que esté trabajando en su ruta de trabajo, para tener más cantidad de pasajeros.

Entonces, los problemas se generan ante el correteo de transportistas, y también con otros Sindicatos específicamente con el Sindicato de San Cristóbal con quienes tienen antecedentes de conflictos por la gestión de 1999 ante el intento de fusión con la Cooperativa, y aun ese rencor perdura hasta la actualidad donde en determinadas rutas los transportistas cooperativistas corretean con los transportistas del sindicato todo con la finalidad de tener usuarios lo que representa más ganancia económica.

Por otro lado, según las entrevistas realizadas los transportistas cooperativistas mencionaron, que también existen conflictos con los usuarios que eso hace complicado el trabajo del transportista como por ejemplo; discusiones con los usuarios generando un mal estar en el transportista, ya que el usuario que desea quedarse en cualquier lugar como en media calle, sin esperar la parada correspondiente, como dice el entrevistado:

Los problemas no faltan en los días de trabajo porque siempre hay problemas con los pasajeros de cualquier cosa haber casi siempre el pasajero quiere quedarse en cualquier lugar de la calle no espera a que nos estacionemos bien o que nos arrinconemos bien, en cada media calle se quedan pero ya me acostumbrado a todos estos problemas y ya no hago caso de eso, con tal de que paguen está bien... (Entrevista a transportista socio propietario, agosto de 2015).

Por consiguiente, el trabajo de los transportistas cooperativistas no es nada sencillo ya que están expuestos a diferentes enfermedades como a la bilis que es una enfermedad ocasionada por renegar de manera frecuente por los cambios de humor, es decir, si el transportista sale con buen humor de su domicilio en el trabajo cambia de actitud, pero a pesar de esa situación continúan trabajando al servicio de transporte con el fin de mantener a sus hogares, ya que llega a ser agotador encontrarse frente al volante

1.2. Hombres de choque

Los hombres de choque son los transportistas cooperativistas, que se organizan en determinadas temporadas cuando se sienten amenazados ante otros transportistas y para detener que los maleteros⁴³ para que no ingresen a sus rutas de trabajo.

Donde el presidente del Concejo de Vigilancia y el Secretario de Conflictos, se encargan de convocar a los transportistas cooperativistas de los diferentes grupos que se encuentran en restricción vehicular para realizar el control respectivo y los inasistentes tienen una multa de Bs 100, de esa forma no se les perjudica en su jornada laboral diaria como se refiere el informante:

⁴³ Refiere cuando un transportista no está afiliado a la cooperativa que pertenece y/o sindicato es decir que no pertenece al sindicato que únicamente sale con su carro trabajar para ganar algo de dinero.

Entonces hay que ir nomás el que cae ya fue porque le quitamos los letreros y no se pueden quejar a nadie porque no está pues en sus rutas, su culpa es por estar en una ruta que no debe de estar, una vez pues un compañero se ha pasado la mano le ha roto sus guiñadores del carro y callado se ha ido el chofer maletero. (Entrevista a transportista socio propietario, junio de 2015).

Por lo que los maleteadores de otros Sindicatos son sorprendidos y sufren agresiones por parte de los transportistas cooperativistas, donde son arrebatados sus luminarias, letreros, como mencionó el entrevistado, donde se puede destacar que es una forma de cuidar sus fuentes laborales ante otras Sindicatos.

2. Transportistas cooperativistas: K'amanadores y Lateadores

El trabajo en el transporte público, existe una competencia laboral salvaje entre los socios propietarios y asalariados, donde el objetivo principal "...de los productores-de manera individual y colectiva-es asegurarse la mayor cantidad de pasajeros, y de esa manera generar mayor valor. En este sentido, el proceso de trabajo se define como el recorrido que hace el productor del servicio de transporte público con el vehículo (de su propiedad o no) sobre una ruta y en un tiempo determinado...de un lugar a otro". (Aleman, 2010: 11).

Donde el interés es generar más ingresos económicos al día, según las entrevistas realizadas a los transportistas cooperativistas, hacen referencia al significado de los transportistas k'amanadores⁴⁴ que se caracterizan por la ganancia económica diaria en su jornada laboral donde tienen frecuentemente relevos⁴⁵ esto en el trayecto de llegar de una parada inicial a la otra terminal correspondiente.

Por tanto, se puede mencionar que cuando los transportistas cooperativistas se encuentran en el campo laboral hay una competencia por generar más ingresos económicos, como manifiesta el entrevistado: "Son los compañeros que corretean, solo les interesa ganar y ellos son k'amanadores porque no les importa el otro compañero lo que a ellos les importa es que su movilidad este siempre este lleno, hay una competencia entre los compañeros mismos a veces hasta se pelean entre colegas". (Entrevista a transportista asalariado, julio de 2015).

Los transportistas lateadores vendrían a ser los que tienen poca cantidad de pasajeros en su jornada laboral y son denominados ligas ya que son transportistas nuevos afiliados a la

⁴⁴ Este término de K'amanadores y Lateadores es un lenguaje utilizado de manera frecuente por los transportistas cooperativistas refiriendo a que si tuvo una buena renta o mala en su jornada laboral.

⁴⁵ Que de manera frecuente en los usuarios suben y bajan del minibús.

Cooperativa son quienes no conocen muy bien las rutas, a pesar que estuvieron a prueba por 90 días y siguen adaptándose a su trabajo.

Si bien, en el rubro del transporte es aplicar experiencia para tener la mayor cantidad de pasajeros porque al transcurrir de los años transportistas ya sean socios propietarios y asalariados. Conocen en que horas y líneas de servicio existe mayor demanda de usuarios, como por ejemplo; en la línea del 271 desde horas de la mañana de 07:30 a.m. - 08:30 a.m. y a medio día de 12:00 p.m. -13:30 pm. y 18:00-18:30 p.m.

Como resultado todos los transportistas cooperativistas que se encuentran en el servicio de transporte público entran al círculo de la competencia laboral. Tal como refiere el informante: “Los transportistas que corretean unos que quieren tener más pasajeros y el otro que se deja es conocido como se lo lleva del cuello⁴⁶ y se lo limpie todos los pasajeros y el de atrás no sabe qué hacer. Y es por estas situaciones que también se discuten entre compañeros una vez los compañeros en la parada del 358 se han empezado a discutir por un poco más llegan a los golpes”. (Entrevista a transportista asalariado, agosto de 2015).

La competencia laboral también trae conflictos entre transportistas cooperativistas de los diferentes grupos pertenecientes a la Cooperativa, inclusive esta misma situación se da con otros sindicatos, las peleas y discusiones verbales por el exceso de velocidad empleada por el transportista para tener mayor cantidad de pasajeros sin importar la comodidad del usuario.

Sin embargo, estas discusiones verbales y peleas en horas de trabajo tienen sus sanciones correspondientes por parte del directorio central y jefatura de grupo, esta sanción es aplicada de acuerdo a la falta cometida donde los transportistas cooperativistas conflictivos pueden quedar suspendidos por más de una semana de trabajo.

En su gran mayoría los transportistas cooperativistas de los 8 grupos realizaron cambio de herramienta de trabajo (minibús) ampliando la capacidad de pasajeros, en el cual realizaron un préstamo económico del banco poniendo así en garantía los papeles de sus domicilios y algunos optaron por un préstamo de sus familiares cercanos.

También los transportistas asalariados se encuentran en el afán de adquirir una movilidad propia y de esa forma generar más ingresos por económicos en su jornada laboral pero a la vez hay transportistas asalariados que prefieren trabajar como asalariados y no preocuparse por deudas económicas. Por estas situaciones, generalmente se encuentran en constante competencia entre compañeros de trabajo.

⁴⁶ Es aquel transportista que está delante de otro transportista y se lo lleva todos los pasajeros que encuentra a su paso dejando así al otro transportista sin usuarios.

2.1. Nivelación de pasajes

Después de varios años, el mantenimiento del pasaje de Bs 1.50 los transportistas de la urbe paceña realizan manifestaciones y los que salieron a trabajar ese día recibieron golpizas parte de sus colegas y de algunos rompieron sus parabrisas, decomisaron discos.⁴⁷ También los perjudicados de todos estos sucesos fueron los ciudadanos (usuarios) pero tuvieron la alternativa de trasladarse por el teleférico. Los transportistas cooperativistas también fueron partícipes, conjuntamente con los sindicatos Señor de Exaltación, Litoral, Pulpos del Sur, Cooperativa de Transportes Kupini y Trans 42⁴⁸.

Toda esta manifestación realizada por parte de los transportistas era exigiendo al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz el incremento de los pasajes a Bs 2. El 31 de diciembre 2016, en un ampliado, la Federación Departamental de Choferes de La Paz 1ro de Mayo resolvió imponer desde el 1 de enero de 2017 un incremento de Bs 0.50.

En las manifestaciones se hacía referencia al el costo de nivel de vida que se ha ido incrementando, pero en el sector del transporte no hubo incremento de pasajes desde hace años atrás, de esa forma como reacción de los transportistas se dio el fenómeno del trameaje, que consiste en dividir las rutas establecidas para poder maximizar sus ganancias de forma diaria y mensual, como menciona el informante: "...cada transportista ve la manera de ganar dinero aunque haya reglas en la cooperativa pero aun así el inspector no va a estar en todos los lados, vigilando si estamos trabajando bien...". (Entrevista a transportista asalariado, agosto de 2015).

Y para poder terminar con los trameajes, se da el incremento de pasajes de los Bs 0.50 en forma de nivelación tarifaria, donde entra en vigencia a partir del 22 de febrero de 2016 por consiguiente, el pasaje sube de Bs 1.50 a Bs 2 en La Paz. Esta escala tarifaria tiene en principal objetivo de romper y evitar los trameajes efectuados por parte de los transportistas, como se representa en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 3: Escala tarifaria del servicio de transporte público

Modalidades de (14, 11 y 7 pasajeros)	ESCALAS TARIFARIAS	
	Tramo corto	Tramo largo
Minibuses	Bs 1.50 a Bs 2	Bs 2.40 a Bs 2.60

Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de información

⁴⁷ En periódico Página Siete, 17 de septiembre de 2015.

⁴⁸ En periódico La Razón, 07 de enero de 2016.

En el horario nocturno se da el incremento de centavos 0.20 a partir de las 20:30 p.m. siendo un total de Bs 2.20. Generalmente, en horarios de la noche los usuarios realizaban largas filas ante la espera de los minibuses para retornar a sus hogares ante la poca cantidad de moviidades. Por consiguiente, se realizaron compromisos por parte de los usuarios, transportistas y el (GAMLP) Gobierno Autónomo Municipal de La Paz para tener un mejor servicio de transporte público y eliminando de forma definitiva el trameaje.

USUARIOS

1. Cumplir la tarifa aprobada por el GAMLP.
2. No exigir la modificación de recorridos.
3. No ensuciar ni maltratar el vehículo en el que se transporta.
4. No comer dentro del vehículo en el que se transporta.
5. Guardar una conducta apropiada dentro del vehículo en el que se transporta.
6. Respetar al conductor.
7. No ingresar con materiales de construcción.
8. No exigir al chofer de que aumente la velocidad.
9. Coordinar con la Comuna el establecimiento de paradas para embarque y desembarque.

GAMLP

1. Aplicar la normativa en vigencia para regular el servicio del transporte público.
2. Desarrollar actividades de capacitación y campañas de información para usuarios y choferes.
3. Desarrollar planes y proyectos de mejoras de la red vial del municipio paceño.
4. Desarrollar proyectos de ordenamiento del comercio para facilitar la circulación vehicular.
5. Desarrollar, en el mediano plazo, planes y proyectos de modernización del parque automotor.

TRANSPORTISTAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

1. Cumplir la ruta y recorrido aprobados, eliminando el “trameaje”.
2. Mejorar las condiciones de los vehículos motorizados que prestan el servicio, cumpliendo los parámetros y estándares técnicos y de calidad, establecidos por la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito (AMTT), sujetos a los plazos determinados en la Ley Municipal de Control del Servicio Público de Transporte.

3. Colocar dos tarifarios al interior de todos los vehículos que prestan el servicio público de transporte, que fueron registrados por la AMTT y cuyas rutas y recorridos se encuentran aprobadas en la Ley Municipal de Rutas y Recorridos.
4. Dar cumplimiento con el cobro de la escala tarifaria aprobada por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz a partir del lunes 22 de febrero.
5. Implementar la “hoja de ruta diaria” para todas las modalidades del servicio.
6. Implementar, a partir el lunes 22 de febrero, el “control sindical”. Para ello, el personal designado por cada operador deberá estar identificado en la vía pública y en caso de advertir incumplimiento se sancionará conforme a sus estatutos orgánicos.
7. Garantizar el parque vehicular mínimo para cada ruta, los horarios establecidos en la Ley de Rutas y Recorridos y el principio de continuidad del servicio.
8. Brindar un servicio con calidad, respetando los derechos de los usuarios.
9. Cumplir la normativa municipal y disposiciones emitidas por la AMTT en materia de transporte y tránsito urbano⁴⁹.

2.2. Renta y ganancia en el servicio de transporte

La renta depende por la capacidad de pasajeros que cuenta un minibús y las vueltas que logra realizar los transportistas, para maximizar sus ganancias en el día, su recorrido de cada minibús es de una zona periférica hasta la otra periférica, por ejemplo todas las líneas de la Cooperativa, transita de la zona de Kupini como punto inicial llegando a la Av. de la Entre Ríos como punto final, donde se ven obligados a pasar por las zonas céntricas de la urbe paceña, generando inevitablemente el congestionamiento vehicular.

Mediante la información recopilada se puede destacar que el ingreso económico de los transportistas es diferenciado, es decir, el socio propietario llega a ganar más a comparación que el transportista asalariado puesto que realiza un contrato con el propietario por donde tiene el minibús en alquiler que le permite obtener ganancias económicas.

Asimismo a continuación veremos a detalle en el Cuadro N° 4⁵⁰ Renta diaria, Ganancia diaria y Gasolina de los transportistas cooperativistas donde se logra hacer una diferenciación de renta diaria esto de acuerdo a las modalidades de transporte de minibuses.

En la modalidad de 14 pasajeros, el socio propietario su renta diaria es de Bs 200 y su ganancia personal de Bs 150 y Bs 100 para su gasolina haciendo un total de Bs 450 donde tiene un total de Bs 350. Los transportistas asalariados que trabajan con un minibús de 14

⁴⁹ En periódico El Diario, 18 de febrero de 2016.

⁵⁰ Este cuadro esta realizado de acuerdo al costo de pasaje de Bs 2 y desde de las 20:30 p.m. el costo del pasaje incrementa a los Bs 2.20.

pasajeros la renta que tiene que entregar al propietario son Bs 200 y Bs 100 es para la gasolina diaria y Bs 100 es su ganancia personal.

Cuadro N° 4: Renta diaria, Ganancia y Gasolina de los Transportistas Cooperativistas

Modalidades de transporte	Renta diaria		Ganancia diaria		Gasolina	
	Socio propietario	Asalariado	Socio propietario	Asalariado	Socio propietario	Asalariado
Minibús de 14 pasajeros	Bs 200	Bs 200	Bs 150	Bs 100	Bs 100	Bs 100
Minibús de 11 pasajeros	Bs 150	Bs 150	Bs 100	Bs 80	Bs 90	Bs 90
Minibús Carrys de 7 pasajeros	Bs 120	Bs 120	Bs 100	Bs 60	Bs 80	Bs 80

Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de información

En el caso que trabaje con auxiliar de chofer (ayudante) tiene que cancelar Bs 50 por 16 horas de trabajo, es decir, desde las 07:00 a.m. hasta las 22:00 p.m. por lo que disminuye su ganancia personal ya sea socio propietario y asalariado.

En la capacidad de 11 pasajeros, los socios propietarios, obtienen una renta aproximada de Bs 150 y con una ganancia diaria de Bs 100 y Bs 90 por día para su gasolina del minibús, haciendo un total de Bs 340, donde su renta y ganancia es de Bs 250 por día. Los transportistas asalariados, su renta es de Bs 150 donde tiene que entregar al propietario del minibús y la gasolina con un valor de Bs 90 con un total de Bs 240 y su ganancia diaria es de Bs 80.

Por último, en la capacidad de 7 pasajeros los Carrys los socios propietarios logran obtener una renta de Bs 120 y Bs 100 de ganancia y Bs 80 gasolina haciendo un total de Bs 300. Para los transportistas asalariados su renta es de Bs 120, ganancia Bs 60 y para la gasolina Bs 80.

Este trabajo diario depende de las vueltas que logra realizar el transportista entre más vueltas⁵¹ representa más ganancia económica pero a la vez de nada sirve si logra dar muchísimas vueltas si no hay usuarios lo que representa perdida de gasolina, como indica el

⁵¹ De una parada inicial y terminal.

entrevistado: “Depende mucho de las vueltas que se logre dar en el día pero también es suerte no más el tener pasajeros a esa hora porque ahí no más puedes estar dando muchas vueltas y no hay pasajeros es pérdida de gasolina no más...”. (Entrevista a transportista asalariado, agosto de 2015).

Por lo que podemos mencionar, que si bien, existe ganancia económica en el rubro del transporte, también hay pérdidas económicas como sufrir accidentes. Por ejemplo: uno de los informantes menciona al respecto:

La anterior vez yo estaba haciendo mantenimiento de mi auto, era cambio de pastilla en la Av. Entre Ríos, en esa calle y me han chocado todo la parte de atrás y de adelante me ha empujado y yo he empujado al de adelante, no sabía qué hacer el que me ha chocado si ha respondido no es que no, pero como estaba haciendo el mantenimiento como una semana que no he salido a trabajar, he hecho pintar mi auto he gastado más de Bs 1.000, porque en cualquier rato Dios no quiera pero si te accidentas ya pues mueres no más porque el chofer siempre está en riesgo. (Entrevista a transportista socio propietario, agosto de 2015).

Los transportistas también sufren accidentes lo que les genera gasto económico, como menciona el entrevistado que por el lapso de una semana se ocupó en realizar el mantenimiento correspondiente a su movilidad, también, refería a que trabajar como transportista es encontrarse en constante peligro esto por los accidentes que se sufren. Ahora bien, los transportistas socios/as propietarios deben de destinar un monto económico para sus mantenimientos correspondientes de sus minibuses, pero los transportistas asalariados solo se ocupan de entregar la renta diaria a los propietarios de la movilidad y no se hacen cargo de los gastos para el mantenimiento del minibús.

3. Sanciones y reconocimientos

La Cooperativa cuenta con un reglamento interno⁵² para su ordenamiento de la misma, donde indica, a qué hora deben de ingresar a sus paradas respectivas, cuál es la función de cada transportista, que cosas no debe de realizar todo en una manera de lo ideal. Sin embargo, no se refleja en el diario trabajo, porque algunos transportistas trabajan con sus deportivos que jugaron el fin de semana con poco aseo personal y también se efectúa la alteración de ruta por parte de los transportistas realizando los trameajes, como indica uno de los informantes:

Es fregado si has abandonado a tus pasajeros te pueden suspender y no trabajas toda una semana y tampoco puedes ir a trabajar a otros grupos, es semana perdida ahora una vez también, que me recuerdo casi todos los de mi grupo caminaban con sus amigas o

⁵²Ver anexos N° 12

enamoradas y los pasajeros de la zona ya se estaban quejando primero nos han mandado un recordatorio de no caminar con amigas y aun así los compañeros seguían caminando, cuando el Jefe de Grupo nos hace llamar a una reunión de emergencia, si no ibas tenías que cancelar multa y en ahí han empezado a dar memorándum de suspensión de trabajo de una semana a los compañeros...pero como a mí no me han sancionado más pasajeros para mí. (Entrevista a transportista socio propietario, agosto de 2015).

Cuando él entrevistado menciona que se trabaja bajo normas y sanciones refiere al reglamento interno de la Cooperativa, donde especifica cómo deben de trabajar pero lamentablemente esto no se cumple en el trabajo cotidiano porque no existe un estricto control por parte de la directiva central y jefatura del grupo, para hacer cumplir las normas establecidas. Ahora bien, cuando existe conflicto entre los choferes, es sancionado por parte de la jefatura de cada grupo, dependiendo de la gravedad del conflicto, su sanción consiste en la suspensión de trabajo, por el lapso de algunos días o semanas es una forma de prevención de conflictos entre compañeros, pero aun así se generan conflictos entre los mismos.

Esto dando cumplimiento a las normas 6 y 9⁵³, como refiere el entrevistado: “Sí, hay sanciones dentro del grupo si es que un compañero se discute con otro compañero en horarios de trabajo le pueden sancionar con la suspensión de una vuelta de trabajo, pero también hay pues reconocimiento para los que trabajan de parada a parada, cumplen bien la ruta y eso es bueno, es una manera de motivación para uno”. (Entrevista a transportista asalariado, agosto de 2015). Todo socio propietario y asalariado debe mantener el respeto a los demás compañeros tanto nuevos controles de parada.

Por tanto, cuando se trata de realizar sanciones si se da cumplimiento a la normativa. En este caso, el entrevistado nos indica sobre las suspensiones efectuadas por los dirigentes a nivel central y grupal el incumplimiento de ruta la suspensión es por 3 días de trabajo, en un caso específico la jefatura del 6^{to} grupo Liberación les decía a su grupo en caso de incurrir en infracciones van a ir a apoyar a la línea del 294 donde esta ruta es hacia la zona de Callapa con el deslizamiento ocurrido el 2011 esta ruta quedo en un camino de tierra y no de asfalto de esa forma se puso el temor hacia los transportistas cooperativistas pues nadie deseaba ir a trabajar por esa ruta. Las sanciones por manejar en estado de ebriedad es la suspensión de 30 días esto de acuerdo a las normas del reglamento interno.

⁵³ (6) Todo socio Propietario y/o Asalariado de la Cooperativa debe mantener el respeto a los demás compañeros tanto nuevos controles de parada (9) Queda completamente prohibida la agresión verbal y física entre compañeros en hora de trabajo (Ver Anexo N° 12, Reglamento Interno).

Por otro lado también, existen reconocimientos que es una forma de motivación por el desempeño laboral el de cumplir con el trabajo cotidiano respetando las rutas correspondientes al respecto, uno de los informantes expresa que: “Cuando un conductor trabaja todos los días se les reconoce por su esfuerzo y en el aniversario de la Cooperativa se entrega a un certificado de trabajo un pergamino que está sellado por la Cooperativa y el grupo y eso no es fácil ganarse, tienes que trabajar todos los días, para que te entreguen este reconocimiento”. (Entrevista a transportista asalariado, julio de 2015).

De esta forma se destacan la labor realizada por los transportistas cooperativistas entregando pergaminos como una forma de motivación por parte del Directorio Central. Donde son pocos que llegan a obtener este reconocimiento por su buen comportamiento como socios propietarios y asalariados, el pergamino ya que representa un reconocimiento por su trabajo cotidiano.

Existen dos tipos de controles tanto persuasivo y coactivo, persuasivo en el sentido que los transportistas cooperativistas tienen sus reconocimientos ante el esfuerzo laboral, ya que es representado mediante los pergaminos y coactivo como castigos, multas y suspensiones de días de trabajo por incumplimiento a determinadas normas establecidas por la Cooperativa.

CAPÍTULO V

ACTIVIDADES FESTIVAS Y RECREATIVAS

Uno de los aspectos importantes en ese tema de investigación es la realización de actividades festivas y recreativas como uno de los aspectos socioculturales como los espacios de encuentro y confraternidad entre los transportistas, propietarios y asalariados son los aniversarios, carnavales, 1^{ro} de Mayo, son contextos donde se reproducen las prácticas culturales, donde se estrechan lazos de confianza y de amistad, porque cuenta con la participación de los 8 grupos pertenecientes a la cooperativa, como también se van incluyendo su entorno familiar.

En los aniversarios requieren de todo un proceso de celebración, donde los que organizan estos encuentros son los del Directorio Central y la Jefatura de cada grupo, donde tiene más relevancia de celebración el aniversario de la Cooperativa a comparación de los 8 grupos, considero que es por la entrega de diplomas a todos los propietarios y asalariados, ya que es una forma de incentivo, también que es por la celebración de un directorio entrante y saliente. Estas prácticas culturales, se encuentran entrelazadas, uno con otro, como un equilibrio dentro de un grupo social. Por lo que García afirma "...que la cultura abarca el conjunto de los procesos sociales de significación, o, de un modo más complejo, la cultura abarca el conjunto de procesos sociales de producción, circulación y consumo de la significación en la vida social". (García, 2004: 34).

Por otro lado Sánchez (2010) sostiene que la cultura comprende diversas costumbres, creencias, y rituales, que son practicadas por las poblaciones tradiciones y modernas, donde se comparten hábitos tanto en las áreas rurales como urbanas. Estos aspectos vamos a desarrollar en el presente capítulo.

1. Bautizo de vehículos: Minibuses

Según las entrevistas realizadas hacen referencia a bautizar al minibús como parte de la ritualidad es poner nombre a sus movilidades con un nombre específico ya que estos pueden ser de alguna película o nombres de sus familiares, tal como relata uno de los informantes: "Ahora su bautizo de mi carro le he llevado a Copacabana hemos ido toda mi familia para que el padre me lo bendiga y me lo ha bautizado con nombre de Spirit...". (Entrevista a transportista socio propietario, agosto de 2015).

Donde los transportistas realizan un viaje acompañados por sus familiares a lugares como: Tiwanaku, Copacabana, como expresa el entrevistado viajo a Copacabana para realizar el

bautizo a su minibús de la capacidad de 7 pasajeros, donde la ritualidad consistía en comprar flores, un adorno que menciona “Bendición de Copacabana” donde la mayoría de los minibuses también llevan en la parte de adelante mencionando el lugar de la bendición realizada. Como el transportista tiene creencia en la Virgen de Copacabana y el nombre que lleva su minibús es la una película de un corcel indomable denominado “Spirit” que se estrenó el año 2002 de esa forma que en su gran mayoría de los transportistas cooperativistas ponen el nombre a sus minibuses.

2. Aniversario de la Cooperativa Transportes Kupini

Cada 29 de julio se festeja el aniversario de la Cooperativa Transportes Kupini, si esta fecha se encuentra en un día hábil de trabajo es recorrido a un fin de semana como un día sábado⁵⁴, pero en el transcurso de la semana ya se nota la llegada del aniversario con los embanderamiento a los minibuses de los diferentes grupos pertenecientes a la Cooperativa.

Por lo que existe un preste de cada grupo, es decir, existe una rotación de aniversarios de forma anual de la Virgen de Copacabana⁵⁵ por ejemplo; si este año le toca al 3^{ro} grupo al año próximo le va a tocar al 4^{to} grupo son quienes se hacen cargo de realizar del aniversario de la Cooperativa y son celebrados por todos los transportistas cooperativistas como socios propietarios y asalariados. Tal como refiere el informante: “Nosotros realizamos este tipo de ritualidad es porque somos transportistas y es por eso que tenemos a la Virgen de Copacabana para que nos cuide y nos proteja. En esos lugares son de encuentro y confraternización por eso es un aniversario institucional...”. (Entrevista a Secretario de Conflictos, abril de 2017).

Por ejemplo el año de 2015 se celebró las bodas de plata de la Cooperativa que se festejó el 1 de agosto, donde el Directorio del 3^{er} grupo Magníficos eran los pasantes del aniversario de la Cooperativa de modo que organizaron las actividades, iniciando en el transcurso de la semana con el embanderamiento de movilidades, donde los minibuses llevan sus banderines con un solo color que proporciona la directiva de los pasantes.

El día del evento inicia con la concentración de las movilidades en frente de las oficinas de la Cooperativa, a las 11:45 a.m. cómo lo podemos ver en la siguiente fotografía, es decir los transportistas acomodaron a sus movilidades de acuerdo a su grupo donde le adornaron con

⁵⁴ Ver Anexo N° 13.

⁵⁵ Es considerada patrona de la Cooperativa de Transportes Kupini LTDA, en el cual todos los transportistas cooperativistas tienen fe y devoción donde día tras día le piden a la Virgen les vaya muy bien en todos los ámbitos tanto laboral y familiar. Ahora bien, Bolivia se encuentra en un Estado laico, por consiguiente se respeta las demás religiones de los transportistas socios propietarios y asalariados, ayudantes, agentes de parada.

flores y cintas a sus minibuses, en el cual el transportista acompañado con sus esposas e hijos adornaban su minibús para posterior se dirigirse a la Iglesia Inmaculada Concepción donde se celebraron la misa correspondiente.

Fotografía N° 9



Aniversario de la Cooperativa de Transportes Kupini en su celebración de bodas de plata. La Paz, agosto de 2015.

Una vez terminada la misa, los transportistas cooperativistas acompañados por sus esposas salieron de la Iglesia, donde en las puertas de la misma, empezaron a sonar los juegos artificiales, el jefe de grupo acompañado por su esposa, llevaba en mano a la Virgen de Copacabana, donde en la banda tocaba la música como la diana.

A posterior se dirigieron a las oficinas de la Cooperativa, peregrinando, donde el padre de la iglesia recordaba sobre las funciones que cumplían en la zona, del servicio público, y que efectivamente sus vidas corren riesgos, al trabajar frente al volante pero que no deben de olvidar de encomendarse a Dios, todo el trayecto el padre realizaba reflexiones para que los transportistas cooperativistas lo tomen en cuenta en su vida.

Llegaron a las oficinas de la Cooperativa, y él padre empezó a bendecir las movilidades de los diferentes grupos de la Cooperativa, mientras tanto, algunos transportistas empezaron a bailar al compás de la música.

Terminado con la bendición a los minibuses y con el refrigerio ofrecido por la jefatura del 3^{er} grupo, todos los transportistas cooperativistas fueron invitados a dirigirse al salón de fiestas ubicado en la zona de Pampahasi, todos se fueron al salón de fiestas, en el cual

empezaron a beber y bailar y en el acto central el 3^{er} grupo entrego la Virgen de Copacabana al 4^{to} grupo Sin Ley para que el año próximo se encargue del aniversario de la Cooperativa.

Fotografía N° 10



Aniversario de la Cooperativa de Transportes Kupini en su celebración de bodas de plata. La Paz, agosto de 2015.

Estos espacios son de encuentro y compartimiento entre los transportistas cooperativistas donde se incluye el entorno familiar, teniendo la oportunidad de conocerse entre los diferentes grupos, como expresa el entrevistado: “Más que todo es para compartir y servirse unas copas de cerveza con los compañeros en los aniversarios de la Cooperativa y también de los diferentes grupos siempre llega invitación de los demás grupos puedes ir a acompañarles y servirte unas copitas de cerveza...”. (Entrevista a transportista asalariado, agosto de 2015).

Estos espacios de encuentro también son amenizados por grupos folklóricos con presentación en vivo haciendo bailar a los transportistas cooperativistas de los diferentes grupos de esta forma cada dos años dan la bienvenida al directorio central entrante quienes fueron elegidos democráticamente y despiden al Directorio Central saliente central y también el grupo preste pasa al otro grupo siguiente que continuara con la festividad en la organización del aniversario, como sostiene uno de los informantes: “En los aniversarios es una cooperación entre nosotros como el ayni, y en los aniversario se trata de compartir entre nosotros y vienen a participar las esposas algunos conductores sus enamoradas...”. (Entrevista a transportista asalariado, julio de 2015). También, existen conflictos entre los

transportistas cooperativistas que se suscitan a causa de las bebidas alcohólicas donde la fiesta de aniversario puede culminar en riñas y peleas entre transportistas.

2.1. Aniversarios de grupo

En cada aniversario⁵⁶ de cualquier grupo es organizado por el Directorio de Grupo, es una costumbre realizar una misa en la Iglesia Inmaculada Concepción, en el cual el párroco de la iglesia realiza una bendición a todas las movilidades donde sale con su agua en un balde y lleva en la mano una rosa que lo moja y derrama sobre el minibús, esto con el fin de que trabaje bien la movilidad y a posterior los transportistas cooperativistas se dirigen a un salón de eventos donde celebran un año más de aniversario de su grupo, donde los del directorio invitan al directorio central y a cada directorio de los diferentes grupos donde también cada dos años se posesiona al Directorio de Grupo, confraternizan también en los aniversarios a nivel grupal y con su entorno familiar, en estas actividades también contratan grupos en vivo y la repartición de comida a todos los presentes.

3. Carnavales: ch'allas

En las fechas de 27–28 de febrero lo cual cambia por algunos meses, se celebra el carnaval en toda Bolivia, donde “Los sufrimientos, las alegrías, las ilusiones salen a relucir, a cobrar vida en este ritual de la challa de las cosas materiales que se posee, como rindiendo un homenaje a todo lo obtenido a través de los años”. (Quispe, 2001: 151). Para los transportistas su herramienta de trabajo son los minibuses y por eso proceden a las ch'allas en los carnavales como una ritualidad de reciprocidad con la naturaleza, donde para llevar ese acto de ch'allas los transportistas cooperativistas se toman el tiempo para decorar sus minibuses con diferentes colores de flores, serpentinas, globos en el cual la jefatura de grupo se encarga de organizar con la compra cervezas, comida.

Como trabajan de manera cotidiana los transportistas cooperativistas, corriendo riesgos de que les pase algún accidente ya que se encuentran frente al volante, y es por esta situación que tienen creencia en la Virgen de Copacabana, donde se reflejan expresiones de fe y devoción para que los proteja donde “...se identifican plenamente con los rasgos de la cultura andina. En este contexto hay una continuidad para realizar prácticas rituales como ch'alla, k'oachada, wajta, ayni para la celebración de fiestas, donde se observa la solidaridad aymara, en el aptapi y en muchas otras celebraciones andinas que son aspectos altamente valorados...”. (Sánchez 2007: 125-263).

⁵⁶ Ver Anexo N° 14

Estas fiestas de celebración de carnavales y aniversarios tiene la lógica de movilizar a los transportistas, donde establecen redes sociales, donde la cooperación y la solidaridad son de manera notable en estos encuentros festivos lo que permiten agradecer a la Pachamama. También en reforzar las relaciones sociales con su entorno laboral y familiar.

Esta creencia no únicamente se encuentra en el sector del transporte público sino en todos los negocios. Uno de ellos serían los mineros cooperativistas que realizan ofrendas de mesas y el sacrificio de un animal que vendría a ser la llama, toro, cordero, esto específicamente en la entrada de las minas donde challan con la sangre de la llama, donde piden que la Pachamama les acompañe en todo el año y que no ocurran accidentes y que puedan encontrar vetas de producción y realizar una buena comercialización pero también que no bajen los precios de los minerales⁵⁷ “Así, el trabajo y rito pueden conectarse como los medios y los fines, sin tener que recaer en la idea de ‘magia’”. (Gose, 2001: 5).

Ahora bien, en el contexto de los transportistas las ch'allas a los minibuses es muy importante para que trabaje bien en el transcurso del año y también comparten bebidas alcohólicas entre los transportistas cooperativistas ya que es celebrada con alegría, algunos grupos optan por realizar una misa realizada por el párroco de la iglesia Inmaculada Concepción en este caso sería el 6^{to} grupo Liberación, quienes de la jefatura de ese grupo se encarga de realizar por principio una misa donde participan todos los de ese grupo y posterior los transportistas cooperativistas proceden a adornar a sus minibuses, donde también son acompañados por su entorno familiar.

Por eso festejan con alegría y entusiasmo los transportistas cooperativistas llegan a confraternizar en estos espacios de carnavales como una forma de dar cerveza a la Pachamama, sobre el tema uno de los informantes afirma: “...las ch'allas en fechas de carnaval es festejado por todos los transportistas para que el minibús sea festejado y también es dar a la Pachamama cerveza para que nos vaya bien en nuestro trabajo porque más tiempo se pasa en el trabajo que en casa”. (Entrevista a Ex Secretario de Conflictos, agosto de 2014).

Por otro lado uno de los informantes manifiesta: “...challamos a los minibuses porque son nuestras herramientas de trabajo y gracias a ello, nosotros podemos mantener a nuestras familias y poder brindar educación a nuestros hijos”. (Entrevista a transportista socio propietario, febrero de 2016). Donde buscan mejores condiciones para sus hijos y que

⁵⁷ En “Mineros hoy realizan ofrendas en honor al "Tío" la Pachamama”. En <http://www.lapatriaenlinea.com/?nota=17989> . Consultado el 11 de octubre de 2015.

obtengan grados académicos superiores ya que los transportistas solo llegan a nivel secundario inclusive algunos no lograron culminar sus estudios ni de nivel primario ni secundario.

Fotografía N° 11



Minibuses adornados y challados en carnavales, 2^{do} grupo Intocables (parada de la línea 271). La Paz, febrero de 2017

En el 5^{to} grupo Amanecer en específico de la Cooperativa realizaron una mesa como una forma de realizar reciprocidad con la Pachamama puesto que sus herramientas de trabajo constantemente se arruinaban y también tenía poca cantidad de pasajeros, lo que significaba la poca ganancia económica y ante esa situación los de la jefatura de grupo tomaron medidas. Al respecto, el entrevistado manifiesta: “Por ejemplo; hemos hecho pasar una mesa ofrendando a la madre tierra para que nos vaya muy bien, porque de mi grupo de todos se arruinaba nuestros carros y también teníamos pocos pasajeros, no se sacaba ganancia y es por esto que hemos hecho pasar mesa, porque el Jefe de Grupo era muy creyente”. (Entrevista a transportista a socio propietario, agosto de 2015).

Según los entrevistados, la mayoría de los transportistas cooperativistas celebran los carnavales con alegría y entusiasmo con la creencia de tener mejores días de trabajo donde lo más importante es tener la mayor cantidad de pasajeros ya que significa una mayor ganancia económica y representa mayores oportunidades de estudios para sus hijos y también en búsqueda de mejores condiciones de vida. También consideran que es una forma de distracción porque en la cotidianidad se encuentran frente el volante y que estas actividades de convivencia hacen que exista una confraternización entre transportistas.

En general la población paceña y diferentes departamentos tienen la creencia en la cosmovisión andina de realizar una reciprocidad con la madre tierra, estas prácticas

culturales se ven más en el área rural pero también las podemos observar en el área urbana es decir, es una combinación del trabajo con las prácticas culturales, para poder obtener prosperidad, ya sea en el ámbito laboral, estudios y amor.

4. 1^{ro} de Mayo

Ahora bien, en uno de los estudios existentes en el contexto de Bolivia, podemos encontrar una investigación en torno al fútbol Murillo (2004) donde analiza como los individuos de forma cotidiana estos espacios de recreación tienen insumos principales de sociabilidad en universidades públicas y privadas. También en los sindicatos, que estas actividades recreativas es más expresada en el mundo masculino y no así en el mundo femenino. Por consiguiente, el fútbol ha sido simbólicamente necesario del espacio social ya que existe disputa entre los equipos Carrión (2017).

Cada 1^{ro} de mayo de cada año es celebrado por los transportistas cooperativistas ya que representa el día del trabajador, donde los secretarios de deportes de cada grupo antes del 1 de mayo organizan partidos internos para así presentar un equipo de fútbol donde participan socios propietarios y asalariados, donde existe una competencia para poder ganar el primer premio que representa los campeones de la Cooperativa lo que trae consigo la identificación de rivales de los diferentes grupos.

Por ejemplo, los secretarios de deportes de diferentes grupos realizaron una reunión general, en la sede social⁵⁸ de la Cooperativa, sobre el cronograma de partidos. Los integrantes de cada grupo, realizan una reunión adicional con su secretario de deportes, para llegar a un acuerdo de qué color serán deportivos, la camiseta y cortos, etc., para su distinción con los demás grupos. Al mismo tiempo estos campeonatos movilizan a espectadores y jugadores, por el encuentro de diferentes grupos, llega a culminar en la embriaguez de los transportistas y su entorno familiar, ya sea que pierdan o ganen de igual manera lo festejan. Tal como manifiesta el entrevistado:

El 1^{ro} de mayo más que todo es muy recordado por el trabajador ese día es feriado entonces la Cooperativa organiza un campeonato de fútbol y hay premios. Es una manera sana de divertirse cómo nosotros estamos sentados en el volante todos los días y a veces practicando fútbol hacemos ejercicio. Cuando terminan el partido de fútbol ya sea que ganes o pierdas siempre se toman unas cervezas y también vienen las esposas a mirar de como jugamos y nos apoyan con barras, y se comparte entre todos. (Entrevista a transportista asalariado, julio de 2015).

⁵⁸ Oficina de la Cooperativa.

Efectivamente los transportistas, en su cotidianidad se encuentran sentados frente al volante, es por esta situación que tiene mucha importancia para ellos los partidos de futbol, en el afán es para lucir las prendas respectivas el 1^{ro} de mayo que es donde jugarán el futbol con sus demás compañeros de la Cooperativa de los diferentes grupos, también el de desfilar con sus deportivos respectivos.

Todos estos desfiles de grupo es orgullo para los transportistas cooperativistas y cuando uno de los equipos sale ganador es una forma de adquisición de prestigio social, tal como sostiene uno de los informantes: “Cuando llega esta fecha del 1^{ro} de mayo, para nosotros todo una fiesta porque jugamos fútbol compartimos con los compañeros y más que todo se comparte con ellos, hasta inclusive nos hacemos hacer nuestros deportivos es demostrar nuestro orgullo de grupo y así también hay que ganar el primer premio”. (Entrevista a transportista socio propietario, agosto de 2015).

Efectivamente este día lo celebraron de la siguiente manera; en horas de la mañana 09:00 a.m. se podía observar la llegada de cada transportista con su movilidad y el actor social con su deportivo que lo identificaba con su grupo y que también lo diferenciaba con los demás grupos de la Cooperativa, empezaron a organizarse entre grupos quienes a su posterior desfilaron por toda la cancha de la zona de Kupini con sus banderas por adelante, a posterior empezaron a jugar un grupo con otro grupo, quienes habían conformado un equipo de futbol, donde el afán era salir campeones del año para así obtener el premio que consistía en trofeos, donde contaban con el primer premio, segundo, tercero.

Cuando el equipo de cada grupo se encontraba jugando la barra (porras), no se dejaba esperar de cada grupo, porque gritaba el nombre de su grupo ejemplo, ¡Águilas! y del otro grupo ¡Liberación Carrys, Liberación!, fue de esa manera que se llevó a cabo este día, sin embargo al terminar, se pudo observar que en un minibús llegaron varios parlantes que se llegaron instalar en la parada de la 358, en el cual los transportistas llegaron a confraternizar más aún con unas cajas de cerveza y haciendo que su equipo haya perdido o haya ganado la cuestión fue festejar entre los transportistas.

En su mayoría de cada grupo en sus respectivas paradas se encontraban con parlantes que tocaban canciones, y los transportistas empezaban a bailar y a tomar muchas cervezas entre ellos mismos, esto duró hasta alrededor de las 22:00 p.m. en su gran mayoría a esta hora ya estaba en estado de ebriedad y no sabía cómo retirar su minibús. Sin embargo, los hijos de algunos transportistas fueron quienes retiraron sus respectivos minibuses, pero también habían transportistas que no estaban muy mareados, ayudaron a sus demás compañeros que si estaban mareados a llevar su minibús, también en esos espacios de confraternización entre transportistas.

Por consiguiente, en esta fecha en específico es celebrada con el partido de fútbol todos los grupos correspondientes a la Cooperativa compite para ganar el primer lugar y obtener los premios, también representa a la vez una forma de distraerse y compartir con sus compañeros de los diferentes grupos si bien, hay transportistas que se encuentran delicados de salud a pesar de esa situación apoyan a su equipo de grupo de una forma moral, como afirma el entrevistado: “Participaba en los partidos de futbol, antes de cumplir los 40 años porque ahorita se me complica un poco mi salud. Pero si voy a apoyar moralmente con mi esposa, vamos a mirar para que se distraiga un poco mi esposa”. (Entrevista a transportista asalariado, agosto de 2015).

Fotografía N° 12



Los transportistas cooperativistas en el juego de fútbol, en la cancha de la zona de Kupini. La Paz, mayo de 2015

También que en estas actividades los transportistas cooperativistas tienen la oportunidad de confraternizar con sus compañeros de trabajo de los diferentes grupos, ya que en determinadas ocasiones solo se conocen por apodosos por ejemplo como: Caballo, Fideo, Moscas, Mono, Lechuza, Katare kit, Pollero, Sopero y un sinnúmero de apodosos. Pero a la vez estos partidos de fútbol ya sea que ganen o pierdan terminan en embriaguez y discusiones verbales entre los transportistas cooperativistas y también del entorno familiar pues llegan en ocasiones a la violencia intrafamiliar.

5. Fiestas Navideñas

Cada 25 de diciembre se celebra Navidad en toda Bolivia y la Cooperativa de Transportes Kupini, también celebra estas fechas festivas a nivel directorio central y jefatura de grupo con la entrega de canastones, "...un acontecimiento de una complejidad simbólica considerable, y esto es parte de su valor como diversión". (Gose, 2001: 173). Es decir, con las aportaciones de los transportistas cooperativistas del pro grupo que es de forma diaria con el costo de Bs 1 quienes recogen este monto son los agentes de parada cuando entregan las hojas de rutas a los transportistas.

Realizando la entrega de canastones navideños a todos los integrantes de la Cooperativa comenzando desde los auxiliares de chofer, transportistas asalariados y socios propietarios un canaston de un valor de Bs 150 como un premio de la Cooperativa, lo que significa la entrega de un bañador y un champagne, galletas, una frazada que lleva el logo de la institución, por consiguiente, estas fechas son esperadas por las familias de los transportistas.

En esta repartición de canastones navideñas a nivel grupal existe una participación de todos los transportistas cooperativistas en cuando a socios propietarios y asalariados con tan solo aportar tienen acceso a sus canastones navideños siempre de acuerdo a sus posibilidades económicas de cada grupo para poder adquirir un canaston navideño de la directiva de cada grupo compran bañadores y alimentos para poder realizar un canaston navideño, siendo así una parte de la convivencia sociocultural donde los transportistas fortalecen las relaciones sociales de su entorno social y familiar.

Por ejemplo, los del 6^{to} grupo Liberación de la línea del 358, realizan un aporte de Bs 200 a 300 como monto total el año de 2015, es decir, que cada día aportaban los transportistas cooperativistas Bs 1 llegando así por semana a Bs 6 donde le entregan a respectivo agente de parada quien a posterior hace la entrega a su Secretario de Hacienda y de esta forma contar con un buen canaston navideño, como indica el entrevistado:

Cada año es la repartición de canastones en la Cooperativa central y de cada grupo...nos dan una botella de champagne, un paneton, y galletas en un bañador pequeño, ahora del grupo es diferente es más grande el bañador porque como acotamos alrededor de Bs 300 por persona y tiene todo nuestro canaston es un bañador más grande, tiene refresco, galletas, champagne, arroz, azúcar, chocolates, aceite, mantequilla, mermelada. (Entrevista a transportista socio propietario, agosto de 2015).

Por otro lado, hay a algunos transportistas que no les gusta las fechas festivas de navidad pero a pesar de ello se someten a las decisiones de la mayoría, tal como refiere el

entrevistado: "...no me gusta, estas...fechas navideñas porque es un gasto de dinero, pero cómo la mayoría de los compañeros están emocionados con los canastones, ni modo, como mayoría manda, ni modo, que se pude hacer nada". (Entrevista a transportista socio propietario, agosto de 2015).

Referente al tema de excursiones dentro de la Cooperativa no existe una organización por parte del directorio central pero a nivel grupal existe un caso específico 6^{to} grupo Liberación donde el año de 2011 viajaron al municipio de Coroico a la Capital de la provincia de Nor yungas del departamento de La Paz.

Podemos señalar, que estas actividades festivas y recreativas fortalecen y/o reproducen las relaciones sociales entre los transportistas cooperativistas, con la realización de aniversarios, partidos de fútbol, ch'allas y waxtas tiene un valor ritual como complemento de ayuda al trabajo cotidiano, así mismo la creencia hacia la Virgen de Copacabana. De tal manera, que en estos espacios de interacción se entretujan relaciones de amistad y compadrazgo incluyendo al entorno familiar.

CONCLUSIONES

El sistema de transporte urbano se ha convertido en una actividad fundamental. Podemos decir, que a nivel del servicio metropolitano el sistema de transporte genera procesos dinámicos que posibilita una integración social entre los habitantes de la ciudad. Por ser un servicio importante para la ciudadanía está a ojos de los usuarios, al interés público de los que usan a diario el servicio de transporte; y en este caso, los factores organizativos, económicos y sociales del sistema de transporte son los que determinan la satisfacción de las necesidades y expectativas de la población usuaria.

Una organización del rubro de transporte en su interior y/o en su estructura genera sentidos de pertenencia, grados de consenso, designa relaciones jerárquicas y funcionales, siendo el fin a que todos los transportistas logren sus objetivos. Se comprende que, en la Cooperativa de Transportes Kupini, los transportistas desarrollan una “competencia laboral” fuertemente articulada a ciertas prácticas (principios y valores) para alcanzar en cierta medida el éxito, así también innovan sus estrategias competitivos para mantener o mejorar el rendimiento de sus ganancias, promueven prácticas para caracterizarse frente a otros sindicatos o cooperativas del mismo rubro del transporte. Por consiguiente, planteamos las siguientes conclusiones:

Primero: Existe un sentido de pertenencia zonal por parte de los transportistas cooperativistas, porque en su gran mayoría que brindan el servicio de transporte son vecinos de la zona de Kupini (kupineños), es decir, que el vecino de Kupini pasa a ser operador de servicio de transporte público, también el nombre de la Cooperativa es la misma de zona.

Segundo: Se observa que se manifiesta grados de capacidad movilizadora en la organización de transportistas de Kupini, es decir en esta cooperativa a nivel organizativo, sus procesos de coordinación y cumplimiento de sus funciones como *cuerpo cooperativo* depende mucho cómo estén fortalecidos o debilitados. Si bien, de la Cooperativa su objetivo es satisfacer sus necesidades y aspiraciones en común entre los que conforman, este principio puede ser logrado siempre cuando los transportistas mantengan a la cooperativa bien fortalecida.

Los valores de confianza y el espíritu de la unidad hacen a la Cooperativa que esté fortalecido, pero cuando este tipo de relaciones se deterioran, principalmente por el brote de intereses particulares (sobre todo individualistas), la fuerza de acción y sus niveles de coordinación de la Cooperativa se debilita, en este caso suele prevalecer más la desigualdad.

Cuando se presenta mayor grado de cohesión social entre los transportistas los niveles de cooperación aumenta, el respeto a las normas y reglas de la cooperativa y el logro del bien común se las hace en aras de la equidad y justicia. La característica organizacional se centra en el funcionamiento de los Concejos de Vigilancia y Administración velando el funcionamiento de los 8 grupos, donde cada integrante que ocupa un cargo denota la jerarquía social.

Las formas de ingreso al rubro del transporte público, se dan mediante el esfuerzo personal y apoyo familiar con la finalidad de contar con para una fuente laboral que genere ingresos económicos incursionando desde auxiliar de chofer y agente de parada y a posterior como conductor asalariado si bien, existe una diferenciación en cuanto a los transportistas socio propietarios y asalariados donde solo los diferencia la propiedad de la movilidad (minibús) y los beneficios otorgados por la Cooperativa porque el trabajo es el mismo, solo diferencia la ganancia económica, las acciones que llega a tener el socio propietario y la asistencia a las asambleas extraordinarias haciendo valer su voz y voto ante las elecciones a nivel central y grupal ya que representa un prestigio social.

Por consiguiente los transportistas asalariados tratan de convertirse en socios propietarios para tener beneficios que ofrece la Cooperativa. Por lo que se puede destacar que la conformación de las redes sociales es de suma importancia en este rubro, ya que son conformadas en contextos de estudios académicos en el nivel primario y secundario las cuales perduran al transcurrir los años y en un determinado momento llega a ser de mucha utilidad.

Tercero: En la dinámica laboral de los transportistas se genera una suerte de competencia que se ajusta al patrón de exigencias. Es decir, aquel transportista que compite mejor puede generar más ganancias económicas, y estos transportistas pueden convertirse sencillamente en grandes socios dentro de la Cooperativa.

Y de lo contrario, aquellos transportistas que no innovan sus estrategias de acción competitiva, existe la probabilidad de caer en el fracaso. La competencia está relacionada con la capacidad para llevar a cabo *exitosamente* la actividad laboral del transporte, abarcan los conocimientos (saber) en que momentos existe demanda de usuarios, y habilidades (saber hacer) como competir con el compañero de trabajo.

Se identifican dos niveles de competencia: el despliegue de la competencia interna se da cuando existe una dinámica de competencia laboral al interior de la cooperativa, en esta modalidad los transportistas compiten para ser mejores y ganar mayor prestigio social y económico dentro de la cooperativa.

Sin embargo, también los transportistas compiten con otras asociaciones o con sindicatos del mismo rubro, para el cual implementan cierto tipo de prácticas y procedimientos para caracterizarse en la forma de trabajo y tipo de servicio, incluso se promocionan actividades festivas o eventos de confraternización masivos de mayor impacto en la población. Se concluye que, en situaciones cuando los niveles de cohesión social entre los transportistas están debilitados, los valores cooperativos como la igualdad, equidad y solidaridad se deterioran, cada transportista se ocupa de desempeñar su trabajo signado de intereses más “personalista”.

Cuarto: No obstante, para regular el funcionamiento de la cooperativa los transportistas implementan mecanismos de control operativo y social. Es operativo cuando existen personas nombradas de la propia Cooperativa como vigilantes encargados de controlar que sus compañeros cumplan su trabajo de parada a parada y que no realicen el abandono de ruta (trameajes), también que no beban bebidas alcohólicas.

A nivel social, se observa una especie de *autocontrol* en el desempeño laboral del transporte “cada uno está a los ojos del otro”, así cualquier infracción a las reglas del grupo de la Cooperativa puede ser denunciado al inmediato superior.

Se puede identificar dos tipos de control mediante las cuales opera el sistema de regulación del transporte Cooperativa: por un lado, está presente un control ligado a mecanismos más formales basaba en normas del sector transporte y reglamentos de la propia organización Cooperativa, por el otro, también se activan mecanismos de carácter informal, por ejemplo, las sanciones morales, a sus compañeros de otros sindicatos cuando entran a trabajar a sus rutas, (maleteros) inmediatamente salen los (hombres de choque) los chicotazos, el decomiso de discos.

En todo caso, podemos establecer que en el sistema de transporte se dinamiza un tipo de *control persuasivo* que induce a los integrantes del grupo a adecuarse a las normas establecidas, se trata de persuadir o convencer por distintos medios a los integrantes del grupo, para que actúen conforme a las normas del mismo. Pero también está presente una forma de *control coactivo* basado en medios de fuerza y presión para exigir que sean cumplidas las normas establecidas, en este tipo de control operan las sanciones, por ejemplo, los castigos, multas y suspensiones en el trabajo a los miembros de la Cooperativa.

Quinto: Se comprende que, la función de las prácticas socioculturales para los transportistas es algo *sagrado* en el desempeño de la actividad del transporte, según la creencia que mantienen las prácticas de índole cultural y ritual ayudan al éxito en el rubro del transporte, y está articulada a la competencia misma en este rubro. Los transportistas tienen santos (Virgen de Copacabana) a los que rezan y encargan la protección,

considerados como una especie de seres protectores que estarían dotadas de poderes y fuerzas ocultas, acostumbran hacer ciertos ritos tradicionales, como la ofrenda de mesas rituales, las *waxtas*, las *ch'allas* o el mismo bautizado de sus minibuses antes de incorporar a una línea de transporte.

Así también la promoción de actividades de confraternización que son dinamizadas por los transportistas manifiesta sentidos de *inclusión comunitaria*, donde en estos espacios de interacción se entretajan relaciones de amistad y compadrazgo entre los mismos transportistas. Así en estos espacios de confraternización los más exitosos muestran su prestigio social y poder económico.

Por otro lado, la perspectiva de los usuarios hacia el servicio de transporte público, no fue tema de interés en esta investigación, pero en el transcurso de la recopilación de trabajo de campo emergieron algunas conclusiones donde este servicio no siempre puede ser satisfactorio por igual para todos los usuarios.

La percepción de los usuarios frente al servicio de transporte urbano, sobre todo en la coyuntura actual varía, por ejemplo, para unos el servicio de transporte se encuentra en pésimas condiciones, debido a los famosos trameajes, condiciones higiénicas y estado deteriorado de las movilidades y para otros usuarios que el servicio del transporte público se mejoró de manera sorprende puesto que los transportistas realizan sus cambios de herramientas para brindar un mejor servicio a la población y que debe de existir una educación de transporte en cuanto a transportistas y usuarios para tener una ciudad más ordenada. Estos ámbitos no se abordaron con cierto detenimiento y se podría ampliar en otras investigaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- ALANOCA, Cupertino
2011 *La necesidad de implementar la educación vial obligatoria a conductores del transporte público y privado en la ciudad de La Paz*, Tesis elaborada para la obtención el título de Licenciatura en la carrera de Derecho, Facultad de Ciencias Políticas, UMSA.
- ALEMAN, Víctor Luis
2009 “Empresarios al volante. La producción del servicio de transporte público en la ciudad de La Paz - Bolivia, el caso del grupo “hito 45” del Sindicato Mixto de Transportes “Litoral”, en *Revista Transporte y Territorio* N° 1, Universidad de Buenos Aires, pp. 144-170.
En: www.rtt.filo.uba.ar/RTT00107144.pdf.
- 2010 *El transportista vive del volante*. Publicación en el IDIS cuaderno N° 2, La Paz, IDIS. Tesis elaborada para la obtención el grado de Licenciatura en la carrera de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, UMSA.
- ALURRALDE, Antonio
1978 *Cooperativas Mineras en Bolivia*, La Paz, Don Bosco.
- BALDERRAMA, Alfonso
1962 *El transportista por carretera*, CNC-Departamento de Relaciones Públicas, La Paz, Universidad Mayor de San Andrés.
- BANCO DE DESARROLLO DE AMERICA LATINA (CAF)
2017 *Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: un desafío para América Latina*. Reporte de Economía y Desarrollo (RED. Bogotá, Colombia.
En: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1090>
- BANCO MUNDIAL
2002 *Ciudades en movimiento: Revisión de la estrategia de transporte urbano*.
- BARBA, Carlos; COHEN, Néstor
2011 *Perspectivas críticas sobre la cohesión social: Desigualdad y tentativas fallidas de integración social en América, Latina* 1ra ed., Buenos Aires, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales – CLACSO.
- BARRAGAN, Rossana y otros
2008 *Guía para la formulación y ejecución de proyectos de investigación*, La Paz, 4 ed., PIEB.
- BERGER, Peter; LUCKMAN, Thomas
2001 *La construcción social de la realidad*, Buenos Aires, Amorrortu.
- BORGAS, Giancarlo
2013 *Análisis, Diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas en empresas de transporte público*, Tesis elaborada para la obtención el grado de Ingeniero Informático, Facultad de ciencias e Ingeniería, en la Universidad Pontifica Católica del Perú, Lima, Perú.
- BORJA, Jordi
2003 *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza.

- BONILLA, Héctor
2006 *Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo*, Tesis elaborada para la obtención el grado de ingeniero civil, Facultad de ciencias e Ingeniería, en la Universidad Pontificia Católica del Perú, Lima, Perú.
- BOURDIEU, Pierre; CHAMBOREDON, Jean-Claude y PASSERON, Jean-Claude
2002 *El oficio de sociólogo*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- BURGOS, César y otros
2013 “Lo cotidiano en el transporte público de Culiacán: hacia una movilidad urbana sostenible y segura”, en *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, N° 2, pp. 123-139.
- CARRIÓN, Fernando
2017 “El fútbol coloniza el espacio social” en Soto Rodrigo; Fernández Omar (compiladores) *¿Quién raya la cancha? Visiones, tensiones y nuevas perspectivas en los estudios socioculturales del deporte en Latinoamérica*, buenos aires, CLACSO, pp. 337-355
- CASTELLS, Manuel
1979 *La Cuestión Urbana*, Madrid, Siglo XXI.
- CONDORI, Dimar Rolando
2012 *Control social comunitario de la gestión municipal en el municipio de papel pampa (2007-2010)*. Tesis elaborada para la obtención el grado de Licenciatura en la carrera de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, UMSA.
- CÓRDOVA, Julio
2015 “Estrategias metodológicas en investigación”, en Yapu Mario (Coord.), *Pautas metodológicas para investigar en ciencias sociales y humanas*. La Paz, PIEB, pp.103-159.
- CRONKLETON, Peter; ALBORNOZ, Marco Antonio
2009 *Acción colectiva y mercados alternos para la castaña: análisis comparativo de tres cooperativas en el norte amazónico de Bolivia*, La Paz.
- CUENTAS, Marco Antonio
2009 *Necesidad de una ley que regule el servicio de auto transporte público urbano en Bolivia*, Tesis elaborada para la obtención el grado de Licenciatura en la carrera de Derecho, Facultad de Ciencias Políticas, UMSA.
- DE LA GARZA, Enrique (coord.)
2000 *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo*, El Colegio de México, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Universidad Autónoma de Metropolitana, México, Fondo de Cultura Económica.
- DURKHEIM, Émile
1972 *Las reglas del método sociológico*, Buenos Aires, La Pléyade Original.
1999 *La división del trabajo social*, México, Colofon.
- ECO, Umberto
1995 *Como se hace una tesis*, Barcelona, Gedisa.
- ESCOBAR, Félix Braulio
2009 *Reconvirtiendo...aún seguimos en las rutas...un estudio de caso del sindicando de transportes “litoral boliviano” el alto el (gremio de choferes micreros (1979-2007) acerca de las condiciones sociales y económicas que*

viene atravesando tras la masificación del transporte público en la ciudad de El Alto, Tesis elaborada para la obtención el grado de Licenciatura en la carrera de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, UMSA.

ESPINO, Raquel

2003 *Análisis y predicción de la demanda de transporte de pasajeros: una aplicación al estudio de dos corredores de transporte en gran canaria*, Tesis elaborada para la obtención el grado de Doctor, Departamento de Análisis Económico Aplicado, Universidad de las Palmas de Gran Canaria.

ESPINOZA, Oscar

2002 *Estrategia un sistema de transporte masivo para la metrópoli de La Paz*, Facultad de Ingeniería, Carrera de Ingeniería Civil, UMSA.

FLICK, Uwe

2007 *Introducción a la investigación cualitativa*, Madrid, 2 ed., Morata.

FLORES, Elba

2007 “Modos de resolución de conflictos por el uso y acceso a los recursos naturales en la TCO Guarayos”, en Vincent Nicolás y otros, *Modos originarios de resolución de conflictos en pueblos indígenas de Bolivia*, La Paz, PIEB-UNIR, pp. 149-259.

FUNDACIÓN ARU; IDIS-UMSA

2014 Evaluación de impacto del Transporte público Masivo PumaKatari, La Paz.

GARCÍA, Agustín; GARCÍA, Aurelio y otros

1989 *Economía de empresa del transporte*, La Habana, Ciencias Sociales.

GARCÍA, Néstor

1997 *Culturas híbridas y estrategias comunicación Estudios sobre las culturas contemporáneas*, vol. III, núm. 5, Colima, México, Universidad de Colima, pp. 109-128,

GARCÍA, David Lois

2008 *Actitudes hacia modos de transporte urbano aspectos expresivos y afectivos*, Tesis elaborada para obtener el grado de Doctor, Departamento de Psicología Social y de las Organizaciones, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid.

GARCÍA, Francisco Adolfo

2016 “¿En bus o en carro? Capital de motilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana”, en *Revista transporte y territorio*, pp. 348-368.

2003 *La interpretación de las culturas*, Barcelona, Gedisa.

GINNER, Salvador y otros

2006 *Diccionario de Sociología*, 2 ed., Alianza.

GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ

S.A. *Diez años de transformación*, Dirección Especial de Planificación para el Desarrollo, Oficialía Mayor Técnica - Unidad Especial de Sistemas Viales, La Paz, GAMLP.

GOSE, Peter

2001 *Aguas mortíferas y cerros hambrientos. Rito agrario y formación de clases en un pueblo andino*, La Paz - Bolivia, Mamahuaco.

HALL, Richard

1983 *Organizaciones estructura y proceso*, Madrid, 3 ed., Pretentice.

- HERNÁNDEZ, Diego
2013 “Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma del sistema de la ciudad de Montevideo”, en CLACSO, *Estudios sobre políticas públicas en América Latina y el Caribe: Ciudadanía, democracia y justicia social*, Buenos Aires, pp. 1- 45.
- HORTON, Paul; HUNT, Chester
1977 *Sociología*, Bogotá - Colombia, 2 ed., Mc GRAW-HILL.
- HUANCA, Dionisia Sonia
2009 *Incidencia de las tarifas del servicio público de transporte automotor urbano sobre la rentabilidad del sector sindicalizado en Ciudad de La Paz periodo 2000 – 2008*, Tesis elaborada para la obtención el grado de Licenciatura en la carrera de Economía, Facultad de Ciencias Económicas y Financieras, UMSA.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE)
2017 *Actualidad Estadística*. La Paz.
- JOVE, Hernán
s.a. *Sociología de las organizaciones e instituciones*. UNA- PUNO.
- KOCH, Freddy
2013 *Historia y actualidad del transporte público en Bolivia en el contexto del cambio climático*, en http://www.cambioclimatico-bolivia.org/index-cc.php?filtros=2&cod_aporte=210. Consultado el 15 de junio de 2015. La Paz-Bolivia
- LEE, Braude
1975 *Sociología del trabajo*, México, Omnia.
- MANHEIM, Jarol; RICH, Richard
1986 *Análisis político empírico: métodos de investigación en ciencias sociales*, Madrid, Alianza.
- MARCH, James; SIMON, Herbert
1994 *Teoría de la organización*, España, Aries.
- MARES, Alberto Juan
1996 *Calidad en el servicio de transporte urbano*, Tesis elaborada para la obtención el grado de Maestro en Ciencias de la Administración con especialidad en Producción y Calidad, Facultad de Ingeniería Mecánica y Electrónica, Universidad Autónoma de Nuevo León.
- MARTÍNEZ, Andrés
2012 “El transporte público paceño vive su peor hora y su mejor oportunidad”, en *Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos*, La Paz-Bolivia.
- MICHARD, Jocelyn
2008 *Cooperativas Mineras en Bolivia Formas de organización, producción y comercialización*, Cochabamba - Bolivia, Centro de Documentación e Información Bolivia– CEDIB.
- MIRANDA, Raúl; PAZ, Grover y SEDIL, José
1995 *Departamento de fomento cooperativo La Paz. El sistema cooperativo: Opción democrático para la economía del futuro*, La Paz, pp. 69-78
- MÖLLER, Edwin
1986 *El Cooperativismo como proceso de cambio- doctrina histórica del cooperativismo*, La Paz, Los amigos del libro, Tomo I.

- MORENO, Edgar; MORENO, Israel
s.a. *Apuntes de sociología*, La Paz, San Antonio.
- MUNDÓ, Josefina
2002 *El transporte colectivo urbano: aplicación del enfoque de sistemas para un mejor servicio*, Mérida, HUMANIC.
- NARANJO, Yelitza
2014 *Impacto de la implementación del sistema de la metrovía en la trama urbana y las actividades del centro de Guayaquil*, Proyecto de tesis de Master en la Universidad Politécnica de Cataluña, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.
- NICHOLS, Pedro
2015 *Inseguridad y victimización en el transporte público urbano*, en Revista de la carrera de Sociología, Temas Sociales N° 36, UMSA, pp. 1-33.
- PEREIRA, René (Coord.)
2015 *Comercio popular en vía pública, Estudio en el Macrodistrato Max Paredes de La Paz, Gobierno Autónomo Municipal de La Paz*, Secretaria Municipal de Planificación para el Desarrollo, Dirección de Investigación e Información Municipal, Programa de Análisis e Investigación Estratégica Municipal, PIEB.
- PICÓ, Josep
1999 *Cultura y modernidad: Seducciones y desengaños de la cultura moderna*, Madrid, Alianza.
- PRATT, Henry
1987 *Diccionario de Sociología*, México, Fondo de Cultura Económica.
- QUISPE, Sebastián
2001 *El sistema cooperativista Minero y viejas relaciones de producción y trabajo: caso Ilipi*, Tesis elaborada para la obtención el grado de Licenciatura en la carrera de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, UMSA.
- RAYMOND, Williams
1981 *Sociología de la cultura*, Barcelona, Paidós.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA
2001 *El Diccionario de la Lengua Española*, Madrid, Spain.
- RITZER, George
1992 *Teoría sociológica: contemporánea*, 3ed. Mcgraw - Hill.
- ROSSEL, Pablo; ROJAS, Bruno
2001 *Competividad, acumulación y empleo: estudio de caso en el ramo de las confecciones*, La Paz, CEDLA.
- SALAZAR, Huascar
2010 *Cultura de las comunidades andinas, un acercamiento a su resignificación de los poderosos forasteros: el caso de Julio Chico*, tesis elaborada para la obtención el grado de maestro en ciencias sociales, Facultad latinoamericana de ciencias sociales, México, FLACSO.
- SÁNCHEZ, Rolando
1992 *Procesos sociopolíticos en las comunidades del altiplano: Las autoridades originarias y no originarias de Colquencha Marquiviri y Machacamarcá*,

- Tesis elaborada para la obtención el grado de Licenciatura en la carrera de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, UMSA.
- 2007 *Capital Social y posibilidades de desarrollo en los municipios*, La Paz, Plural/PIEB.
- 2014 *Gestión municipal e interculturalidad: Competencia y cooperación en la generación de bienes comunes*, La Paz, Plural.
- SÁNCHEZ, Alfredo
- 2013 *Alternativas de movilidad de la población de la Ciudad de México a través del sistema de transporte público de pasajeros*, Tesis elaborado para obtener el grado de Maestro en Políticas Publicas Comparadas, México D.F., Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Sede de México, FLACSO.
- SARAVIA Joaquín; SANDOVAL, Godofredo
- 1991 *Jacha Uru: ¿La esperanza desde un pueblo? Carlos Palenque, RTP y los sectores populares urbanos en La Paz*, Ildis y CEPAL
- SIMMEL, George
- 1968 *Sociología I: Estudios sobre las formas de socialización universidad*, Madrid, Alianza.
- 2003 *Filosofía del dinero*, Granada, Comares.
- THOMSON, Ian; BULL, Alberto
- 2002 “La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales”, en *Revista de la CEPAL*, N° 76, pp. 109-121.
- URZAGASTI, Ernesto
- 2014 *El transporte público en Santa Cruz, una deuda con la ciudad*, La Paz, PIEB.
- VALLES, Miguel
- 1999 *Técnicas cualitativas de investigación social; Reflexión metodológica y práctica profesional*, Madrid, Síntesis.
- VARGAS, Gonzalo; CHÁVEZ, René
- S.A. El transporte público en la ciudad de La Paz.
- WEBER, Marx
- 1987 *La ciudad*, Madrid, Piqueta.
- WINGO, Lowdon Jr.
- 1972 *Tratado de urbanismo transporte y suelo urbano*, Barcelona, Oikis- tau.
- YAPU, Mario (Coord.)
- 2013 *Pautas metodológicas para investigaciones cualitativas y cuantitativas en ciencias sociales y humanas*, La Paz, PIEB.
- 2015 *Pautas metodológicas para investigar en ciencias sociales y humanas*, La Paz, PIEB.

LEYES Y REGLAMENTOS CONSULTADOS:

- Ley N° 165, Ley General de Transporte, 16 de agosto de 2011.
- Ley N° 356, Ley General de Cooperativa, 11 de abril de 2013.

PERIODICOS CONSULTADOS

- Periódico la Razón, 1 de febrero de 2003
- Periódico la Razón, 15 de junio de 2012
- Periódico la Razón, 21 de junio de 2012
- Periódico la Razón, 17 de enero de 2013
- Periódico la Razón, 8 de marzo de 2013
- Periódico la Razón, 17 de septiembre de 2015
- Periódico la Razón, 07 de enero de 2016
- Periódico la Razón, 07 de enero de 2016.
- Periódico la Razón, 16 de enero de 2016
- Periódico la Razón, 17 de enero de 2016
- Periódico la Razón, 22 de febrero de 2016
- Periódico Página siete, 22 de febrero de 2016
- Periódico la Razón, 22 de febrero de 2016
- Periódico la Razón, 12 de marzo de 2016
- Periódico la Razón, 25 de octubre de 2016

CONSULTAS A SITIOS WEB:

“La evolución del transporte paceño: de las carretas al teleférico”. En <http://www.noticiasfides.com/g/sociedad/la-evolucion-del-transporte-paceno-de-las-carretas-al-teleferico-35532/>. Consultado el 15 de junio de 2015.

“El Concejo Municipal aprueba la ley de rutas y recorridos que autoriza el funcionamiento de 540 líneas en La Paz”. En [http://www.amn.bo/index.php/en/recursos-periodistas/titulares/73-scat-lapaz/2127-nlapaz-concejo-ley-recorrido-rutas-1350\).%20%20](http://www.amn.bo/index.php/en/recursos-periodistas/titulares/73-scat-lapaz/2127-nlapaz-concejo-ley-recorrido-rutas-1350).%20%20). Consultado el 20 de febrero de 2016

“La fe a la Virgen de Copacabana o Candelaria promueve el turismo”.En <http://lapatriaenlinea.com/index.php?t=la-fe-a-la-virgen-de-copacabana-o-candelaria-promueve-el-turismo¬a=57057>. Consultado el 6 de octubre de 2015.

“Mineros hoy realizan ofrendas en honor al "Tío" la Pachamama”. En <http://www.lapatriaenlinea.com/?nota=17989> . Consultado el 11 de octubre de 2015.

“Cómo moverse en transporte público por La Paz” <http://tokitan.tv/como-moverse-transporte-publico-la-paz-bolivia#>. Consultado el 17 de junio de 2015.

“Consumo y prácticas culturales”.

En <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2875/10.pdf> . Consultado el 24 de junio de 2015.

“Mi teleférico”. En: www.miteleferico.bo. Consultado el 21 de junio de 2017.

“La Paz Bus PumaKatari”. En www.lapazbus.bo. Consultado el 18 de abril de 2017.

“Ubicación geográfica de la cooperativa transportes kupini ltda.”.

En <https://www.google.com.mx/maps/@-16.510306,-68.1010616,16z>. Consultado el 15 de agosto de 2016

DOCUMENTOS

- Estatuto Orgánico de la Cooperativa de Transportes Kupini.
- Reglamento Interno de la Cooperativa de Transportes Kupini.

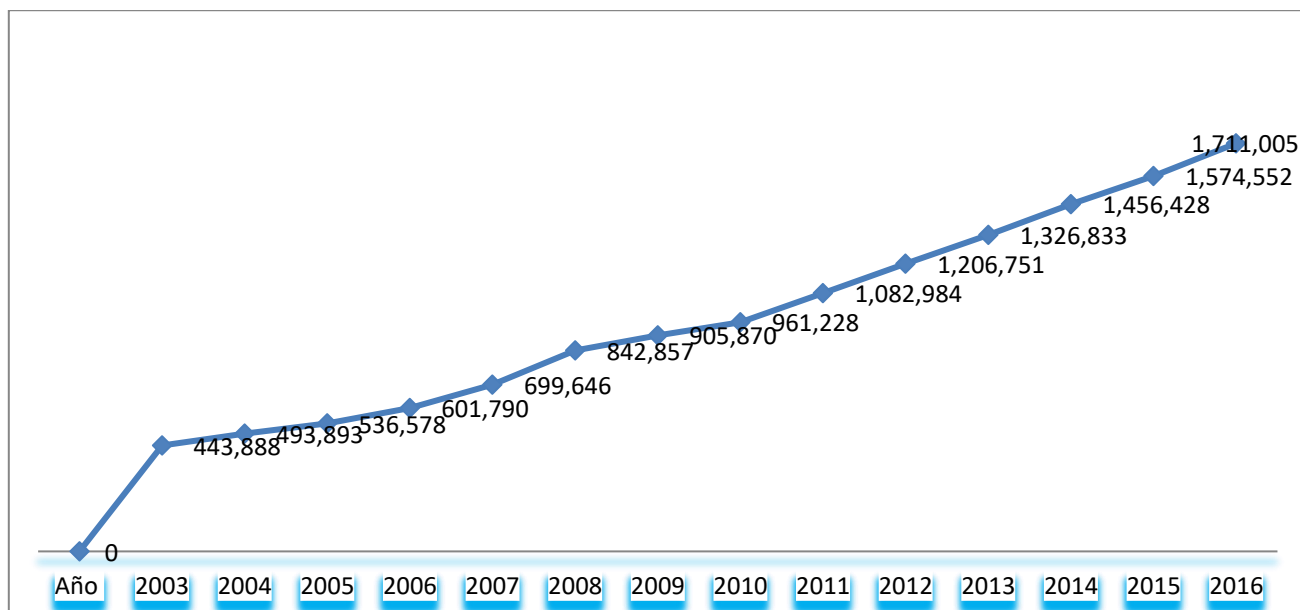
GLOSARIO

1. **Carrys.-** Minibús de 7 pasajeros.
2. **Correteador.-** Transportista que corretea con sus demás compañeros para obtener mayor cantidad de pasajeros, excediendo su velocidad
3. **Cuello.-** Es aquel transportista que está delante de otro transportista y se lo lleva todos los pasajeros que encuentra a su paso, dejando así al otro transportista sin usuarios.
4. **Chacrita.-** que se le dificulta realizar algunas cosas.
5. **Cholero.-** Conductor que camina con una o dos mujeres.
6. **Embanderamiento.-** poner al minibús banderines de color que anuncia el aniversario de su grupo.
7. **Full.-**Cantidad de pasajero llenos en su minibús.
8. **Hambre.-**Conductor que solo le importa trabajar y trabajar, no almuerza casi nada.
9. **Hombres de Choque.-** Un grupo de transportistas que se reúnen para agredir a otros transportistas de otros sindicatos, haciendo uso de la violencia.
10. **Horas pico.-** donde no existe muchos minibuses en circulación, por la demanda de pasajeros que pelean para subir a un minibús para poder desplazarse de un lugar a otro.
11. **Latas.-** Horarios de escasez de pasajeros
12. **Ligas.-**Transportista que maneja su movilidad como tortuga y se hace alcanzar con su otro compañero en el recorrido de su ruta
13. **Mamon.-** Mentiroso
14. **Mañudo.-** Que no respeta algunas rutas
15. **Trancadera.-**Congestionamiento vehicular.
16. **Trameajes.-** que va de un lugar determinado a otro después se quita los letreros para que los pasajeros se bajen del minibús, y a posterior el conductor pone nuevamente sus letreros y continúa con su ruta hasta llegar a su parada respectiva.

ANEXOS

ANEXO N° 1: CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN BOLIVIA, 2003-2016

(Número de vehículos)



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) en base al Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)

ANEXO N° 2: BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2015-2016

(En número de vehículos y porcentaje)

Departamento	2016	
	Número de Vehículos	Participación porcentual
TOTAL	1.711.005	100,0
Chuquisaca	67.022	3,9
La Paz	407.621	23,8
Cochabamba	363.603	21,3
Oruro	93.766	5,5
Potosí	61.056	3,6
Tarija	95.711	5,6
Santa Cruz	577.553	33,8
Beni	41.051	2,4
Pando ⁽¹⁾	3.243	

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) en base al Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)

(1) La participación porcentual de vehículos en el Departamento de Pando es mínima en relación al parque automotor de Bolivia, debido a la baja cantidad de vehículos registrados, toda vez que el RUAT realiza el registro para la otorgación del PTA sólo para aquellos vehículos que cuentan con importación definitiva y dado que la ciudad de Cobija fue declarada zona franca comercial e industrial mediante Ley N° 571 de 12/10/1983, muchos vehículos no cuentan con esta documentación.

**ANEXO N° 3: MATRIZ DE SINDICATOS, ASOCIACIONES Y COOPERATIVAS EN
LA CIUDAD DE LA PAZ**

SINDICATOS Y ASOCIACIONES	COOPERATIVAS
1.Sindicato Pedro Domingo Murillo	37. <u>Cooperativa de Transportes Kupini Ltda.</u>
2.Sindicato Eduardo Abaroa	
3.Sindicato Villa Victoria	
4.Sindicato Simón Bolívar	
5.Sindicato San Cristóbal	
6.Sindicato Mixto de Transportes Litoral	
7.Sindicato Virgen de Copacabana	
8.Sindicato Arco Iris	
9.Sindicato Señor de Exaltación	
10.Sindicato Ciudad Satélite	
11.Sindicato Unión y progreso	
12.Sindicato Cotranstur	
13.Sindicato Expreso buses	
14.Sindicato Sagrados Corazones de Jesús	
15.Sindicato Villa Pabón	
16.Sindicato Rio abajo- Palca	
17.Sindicato Transportes Miraflores	
18.Sindicato Transportes Viacha	
19.Sindicato Virgen de Fátima	
20.Sindicato Transportes Copacabana	
21.Sindicato Transportes El Progreso	
22.Sindicato 23 de Marzo	
23.Sindicato 27 de Abril	
24.Sindicato 1° de Mayo	
25.Sindicato Transportes 27 de Mayo	
26.Sindicato 16 de Julio	
27.Sindicato 14 de Septiembre	
28.Sindicato 21 de Septiembre	
29.Sindicato 8 de Diciembre	
30.Sindicato 18 de Diciembre	
31.Asociación Señor de Mayo	
32.Asociación Transportes La Paz	
33.Asociación Minisur	
34.Asociación Los Pinos	
35.Asociación 24 Junio	
36.Asociación Alto Següencoma	

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Alcaldía Municipal de la ciudad de La Paz (GAMLP)

ANEXO N° 4: OPERACIONALIZACION DE CONCEPTOS

Pregunta General	Definición de concepto	Dimensión	Variable	Indicador
<p>¿Cuáles son las características organizativas y las prácticas socioculturales que se han desarrollado en la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda. de la ciudad de La Paz, en la prestación de servicio de transporte público?</p>	Organización social del trabajo	Social	Actividades realizadas	Reuniones
	<p>Entenderemos que la organización social del trabajo presenta características organizativas, con la existencia de dos Consejos; Vigilancia y Administración esto a nivel central dirigenal, donde el objetivo principal es controlar a todos sus miembros mediante normas, estatutos y sanciones para no exista un desorden por parte de sus integrantes en el servicio de transporte público. Así mismo, en su interacción social diaria tienen intereses de forma colectiva son: económico, social y cultural.</p>		Formas de reconocimiento	Obsequios
	Cooperativas		Tipos de sanciones	Castigos
	<p>Entenderemos que una Cooperativa funciona mediante normas y estatutos, definidos sus sanciones y reconocimientos ante los comportamientos de los miembros que la componen, en el cual cada integrante tiene valores fundamentales como; solidaridad, responsabilidad, cooperación y equidad.</p>		Toma de medidas	Protestas y marchas
	Transporte público urbano	Económico	Objetivos perseguidos	Intereses comunes de obtener mayores ingresos económicos
	<p>Entenderemos que el transporte público urbano está conformado por transportistas que recorren determinadas rutas y horarios establecidos, para los desplazar a los usuarios de un lugar a otro</p>		Transportistas K'amaneadores	
Competencia laboral		Transportistas Lateadores		
Convivencia socio cultural		Cultural	Vínculos entre grupos	Realización de actividades festivas y recreativas
<p>Entenderemos que los aspectos socioculturales son valores y creencias compartidas por los actores sociales y que son asumidas como forma de vida social referente a determinadas prácticas culturales de su entorno de trabajo y familiar.</p>			Relaciones de cooperación y reciprocidad	Comportamientos sociales
				Valores y creencias
				Modo de compartir conjuntamente

Fuente: Elaboración propia

**ANEXO N° 5: ENTREVISTAS INDIVIDUALES A TRANSPORTISTAS
COOPERATIVISTAS**

Nro.	Condición social	Edad	Grupo al que pertenece	Modalidad de minibús
1	Socio propietario	38 años	2 ^{do} Grupo Intocables	11 pasajeros
2	Socio propietario	30 años	6 ^{to} Grupo Liberación	11 pasajeros
3	Propietario	35 años	3 ^{er} Grupo Magníficos	14 pasajeros
4	Socio propietario	45 años	3 ^{er} Grupo Magníficos	14 pasajeros
5	Socio propietario (Ex - Secretario de Conflictos, dirigente del directorio central)	49 años	2 ^{do} Grupo Intocables	14 pasajeros
6	Asalariado	45 años	1 ^{er} grupo Águilas	14 pasajeros
7	Socio Propietario	30 años	2 ^{do} Grupo Intocables	14 pasajeros
8	Socio Propietario	25 años	6 ^{to} Grupo liberación	7 pasajeros
9	Socio Propietario (Ex - Secretario de deportes, dirigente de grupo)	27 años	6 ^{to} Grupo liberación	7 pasajeros
10	Asalariado	38 años	5 ^{to} Grupo Amanecer	14 pasajeros
11	Socio Propietario	39 años	5 ^{to} Grupo Amanecer	14 pasajeros
12	Socio Propietario	41 años	1 ^{er} Grupo Águilas	14 pasajeros
13	Asalariado	45 años	1 ^{er} Grupo Águilas	14 pasajeros
14	Asalariado	40 años	2 ^{do} Grupo Intocables	14 pasajeros
15	Asalariado	27 años	2 ^{do} Grupo Intocables	14 pasajeros
16	Socio Propietario	35 años	3 ^{er} Grupo Magníficos	14 pasajeros
17	Asalariado	28 años	6 ^{to} Grupo Liberación	11 pasajeros
18	Socio propietario (Sub- jefe, dirigente de grupo)	29 años	3 ^{er} Grupo Magníficos	14 pasajeros
19	Socio propietario	42 años	4 ^{to} Grupo Sin Ley	14 pasajeros
20	Asalariado	48 años	5 ^{to} Grupo Amanecer	14 pasajeros
21	Asalariado	28 años	3 ^{er} Grupo Magníficos	14 pasajeros
22	Socio Propietario	35 años	1 ^{er} Grupo Águilas	14 pasajeros
23	Socio propietario	39 años	2 ^{do} Grupo Intocables	14 pasajeros
24	Asalariado	28 años	3 ^{er} Grupo Magníficos	14 pasajeros
25	Asalariado	33 años	6 ^{to} Grupo Liberación	11 pasajeros
26	Socio propietario	26 años	4 ^{to} Grupo Sin ley	14 pasajeros
27	Asalariado	42 años	4 ^{to} Grupo Sin Ley	14 pasajeros
28	Asalariado	38 años	4 ^{to} Grupo Sin Ley	14 pasajeros
29	Socio propietario	48 años	5 ^{to} Grupo Amanecer	14 pasajeros
30	Socio propietario	30 años	2 ^{do} Grupo Intocables	14 pasajeros

31	Socio propietario (Ex - Presidente Consejo de Vigilancia de la Cooperativa, dirigente del directorio central)	50 años	4 ^{to} Grupo Sin Ley	14 pasajeros
32	Socio propietario (Presidente Consejo de Administración de la Cooperativa, dirigente del directorio central)	65 años	1 ^{er} Grupo Águilas	14 pasajeros
33	Socio propietario (Secretario de conflictos, dirigente del directorio central)	42 años	2 ^{do} Grupo Intocables	14 pasajeros
34	Socio propietario Presidente del Consejo de Vigilancia de la Cooperativa	65 años	1 ^{er} Grupo Águilas	14 pasajeros
35	Socio propietario	55 años	5 ^{to} Grupo Amanecer	14 pasajeros

Nota: La información proporcionada por parte de los entrevistados se mantiene en reserva sus nombres y apellidos, por lo que solo se tomó en cuenta su condición social, edad, grupo al que pertenece y modalidad de minibús.

ANEXO N° 6: EJES TEMÁTICOS

Organización del transporte corporativizado.

- Elección de directorio central y jefatura de grupo
- Rotación de líneas
- Reuniones
- Afiliaciones coop. y grupo

El trabajo diario en el servicio de transporte público

- Competencia laboral
- K'amañadores y Lateadores
- Renta y ganancia en el servicio de transporte

Prácticas de control en el servicio cotidiano de transporte

- Paradas y trameajes
- Hombres de choque

Conflictos en el servicio de transporte

- Entre transportistas
- Transportistas y usuarios

Desempeño laboral de los transportistas

- Sanciones y reconocimientos

Formas de ingreso al rubro del transporte público

- Lazo de amistad, familia.

Actividades festivas y recreativas

- Aniversarios.
- Ch'allas (carnavales).
- 1^{ro} de mayo.
- Navidad

ANEXO N° 7: ENTREVISTA N° 31

DATOS GENERALES:

Entrevistado: (Ex - Presidente Consejo de Vigilancia de la Cooperativa, dirigente del Directorio Central)

Edad: 50 años.

Fecha: 24-03-2017

Grupo al que pertenece: 4^{to} Grupo Sin Ley

Condición social: Socio Propietario

Observaciones: Capacidad minibús 14 pasajeros.

A: Primeramente muy buenos días, me podría decir, ¿Cómo está organizado la Cooperativa de Transportes Kupini?

Nosotros hemos nacido con los vecinos de la zona de Kupini, porque antes solo había el servicio del transporte del sindicalismo y solo nos traía hasta Villa Armonía hasta la plaza porque los colectivos nos botaban donde sea teníamos que caminar a pie hasta llegar a nuestras casas y eso se repetía todos los días, y cansados de eso entre los vecinos nos hemos organizado para tener el servicio de transporte propio.

Es de modo se organiza la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda, entre todos los vecinos es por esa situación que lleva el nombre de Kupini la Cooperativa porque todos los que tenían su minibús nos hemos agrupado y organizado para que sea una Cooperativa de todos los vecinos así que nacemos con tres líneas de servicio donde poco a poco se han ido incorporado más vecinos y ahora ya somos 8 grupos estamos creciendo como institución.

Pero, hemos tenido dificultades con el sector sindicalizado porque nos querían hacer desaparecer nos querían quitar las líneas de trabajo y nuestras oficinas, con el Sindicato de San Cristóbal hemos tenido mucha dificultad, ellos trabajan de forma de interciudad, que quiere decir, eso que vienen desde las zonas de la Ciudad de El Alto y ingresan hasta la zona de Callapa y ellos ganan más que nosotros además que nosotros solo trabajamos en la ciudad de La Paz y no subimos a El Alto.

Cuando se funda la cooperativa pasa ya como nueve años de funcionamiento se tiene dificultades con el Sindicato de San Cristóbal porque se ha intentado realizar una fusión para que la Cooperativa sea más grande pero que pasa los compañeros de San Cristóbal querían apropiarse de nuestras fuentes laborales y a nosotros hacernos a un lado, y eso no podíamos permitir nos enfrentamos donde había pérdida económica porque los minibuses eran los afectados por la ruptura de parabrisas.

Realizamos un amparo constitucional llegamos a juzgados para poder recuperar nuestras fuentes laborales es más nos dirigimos al departamento de Sucre para presentar nuestra denuncia del intento de fusión fallido, la lucha duro por más de dos años hacíamos bloqueos aquí en la zona para que nos devuelvan nuestras oficinas pero ellos no querían devolvernos pero de poco a poco el 2002 recuperamos la línea de 271 y ya para el 2003 logramos recuperar las tres líneas de trabajo la 271, 294, 358 y desde ahí nos hemos fortalecido.

Aunque desde esa ves no hemos progresado mucho hay que ser claro porque, los sindicatos tienen 20 a 30 líneas pero la cooperativa tiene actualmente solo tiene 8 líneas de trabajo, hay una gran diferencia y no nos dejaban progresar porque siempre nos ponían obstáculos para que no progrese la Cooperativa porque son los Sindicatos que dominan en ese sentido.

Después de eso, ahora en mi gestión yo ya estoy hace dos años como presidente de la Cooperativa del Concejo de Vigilancia y este año se consigo dos dígitos y actualmente tenemos ya 8 dígitos que estamos trabajando. La verdad yo critico también a los dirigentes anteriores que no han podido conseguir y progresar mucho, pero ahora estamos yendo hacia adelante porque nuestra sede social es propio, en ese sentido la Cooperativa está progresando, pero los sectores sociales sindicales siempre tratan de aplastarnos porque para ellos nosotros parecemos un enemigo dentro del transporte cooperativizado, eso es lo que podría mencionar. La cooperativa se funda un 29 de julio de 1990 desde esa época ya tiene una antigüedad de 27 años.

A: ¿La Cooperativa está asociada con la FEDECOTRANS y CONCOBOL?

Sí, estamos asociados somos participes en ese lado, también nosotros tenemos en ese lado una Federación Departamental porque también estamos afiliados a la FEDECOTRANS FENCOMIN..

A: ¿Y qué es la FEDECOTRANS?

Es una institución que acoge a todas las Cooperativas, como decir, Cooperativas Mineras, Artesanal, Industrial, Agropecuaria y de Créditos y Ahorro, Consumo de Agua de Luz, Transporte, Telecomunicaciones, Electricidad y Alcantarillado, estamos afiliados.

A: ¿Qué diferencia hay entre la Cooperativa y un Sindicato de transporte, porque bien hubiera sido un Sindicato de Kupini, y que ventajas o desventajas tiene un transportista para pertenecer a la Cooperativa?

El sistema de Cooperativa estamos reconocidos por ley el gobierno nos reconoce por un lado, el sistema de Cooperativa se hace un manejo económico de forma transparente,

porque de forma anual descargamos en el ministerio de trabajo, eso es por un lado, que el sistema de Cooperativa a trabajamos de forma organizados hay ese compañerismo y hay manejo y control económico transparente.

Pero en el sector sindical, no hay ese control porque ellos manejan la plata y hacen desaparecer no informan eso es la verdad y no manejan con transparencia, nosotros mil antes hubiéramos sido sindicalizados pero cual importante es nuestra personería jurídica esta como Cooperativa.

A: ¿Cómo eligen a su Directorio Central, tanto a Presidente de Cooperativa como también Jefe de cada Grupo?

Nosotros tenemos un estatuto orgánico, ahí nos regimos cómo debemos de y manejar la plata y como debemos de llamar a asambleas y como también debemos de convocar a las elecciones, actualmente estoy con el Comité electoral porque convoca de acuerdo al estatuto orgánico y nosotros elegimos democráticamente con un voto secreto y ahí elegimos a los representantes.

Tenemos el Consejo de Administración y Consejo de vigilancia hay dos de consejos que trabajamos porque el Consejo de Administración administra todo lo económico y todos los bienes de la institución y el Consejo de vigilancia tiene su presidente porque nosotros no tenemos secretarios generales como es en el sector sindicalizado, por eso existe en dos consejos tanto de Administración y Vigilancia porque vigila todo lo que está siendo trimestralmente nos tiene que entregar un informe al Consejo de Administración, el Consejo de Vigilancia nos observa el manejo económico como más o menos maneja o está bien o está mal y si nos observa tenemos que complementar en las cuestiones que fallamos. Ahora el comité electoral elegimos democráticamente convocamos de acuerdo al estatuto que nos rige.

A: ¿Y en las elecciones participan los socios propietarios y asalariados o chóferes eventuales o qué requisitos deben de cumplir para poder votar por su representante?

Aquí somos dos el que es socio propietario que asume esa responsabilidad, en este caso los no socios no pueden participar porque no tiene su acción y para esto tiene que regularizarse como tener un minibús propio, porque nosotros tenemos un libro de asociados. No es fácil ingresar a la Cooperativa pues los que se afilian deben de realizar un proceso para que sean socios propietarios.

Ahora, en las elecciones aquí participan socios no participan los compañeros que no son socios porque nos amparamos en el estatuto pues está bien claro porque los temas tienen

que atacar de acuerdo a las determinaciones la asamblea de los socios y también la decisión es del estatuto orgánico.

A: Es decir, ¿Qué solo participan solo socios propietarios y no así asalariados en las reuniones?

Tenemos dos asambleas, uno son socios otros son socios en general donde participan asalariados por eso hay dos reuniones, en una reunión de socios que tratamos la cuestión económica y algunas decisiones que son importantes para la Cooperativa, y la otra reunión que es en general se trata el plan de trabajo actividades pero no se informa la cuestión económica a ellos. Uno es la reunión ordinaria y extraordinaria ellos conocen como se llevan estas reuniones a cabo y también está de acuerdo a nuestro estatuto que tiene la Cooperativa.

A: ¿Y en esta segunda asamblea se realiza la votación para la elección de Presidente de Consejo de Vigilancia y Administración?

Esto depende del comité electoral porque convoca ahí tiene que presentar hasta este 27 del presente año, tienen que presentarse las planchas si en el caso no hay planchas la asamblea convoca al comité electoral si no presentan todos sus informes por aclamación se nombra la directiva, por eso hasta 27 de este mes tiene que presentar las planchas después van a abrir los sobres de acuerdo a las convocatorias, pero si no hay postulantes se toma en cuenta a los socios propietarios antiguos para que ocupen los cargos existentes, para que la institución no se encuentre abandonada y continúe con su funcionamiento velado que todos los integrantes cumplan con el servicio de transporte público hacia los usuarios y a los vecinos que gracias a ellos existimos.

A: ¿Y qué cargos hay para estas planchas?

En la Administración hay Presidente, Tesorero y su Vocal, el Consejo de Vigilancia hay un presidente y su Secretario y un Vocal, eso son las carteras después viene las carteras de representación del conflicto son carteras de la directiva central que solo son ocupados por socios propietarios.

La jefatura son reuniones internas entre ellos porque es una reunión muy aparte porque cada grupo convoca y después de eso ellos se organizan su directiva y hacen de la misma manera como comité electoral pero interno no procesos más largos entre ellos se organizan y con votaciones uno como Jefe de Grupo, Sub-Jefe, Tesorero, Vocal, Secretario de Deportes y tienen una directiva que también tienen su Inspector, cada grupo tiene su Directiva, pero igual aquí se toma en cuenta a los socios propietarios los compañeros asalariados pueden ayudar a los dirigentes de jefatura.

A: ¿Y cómo es la rotación de líneas esto es importante para la captación de pasajeros?

Esto es diario por ejemplo, hoy le toca 226 y mañana ya está en otra zona y diario va girando, porque no son semanas es diario la rotación. Es muy importante porque muchas veces el transportista puede portarse mal si se mantendría por más de tres días puede llevarse mal con la vecindad, en ese sentido es diario la rotación. Es por eso que los compañeros saben en qué líneas hay más pasajeros y esto se ve en la renta y ganancia personal del socio propietario y asalariado. De esa forma también, los compañeros se ganan bien es una manera de equilibrar.

A: ¿Pero la línea del 358 no entra en rotación y ellos solo trabajan en una sola ruta?

Los del 6to grupo son minibuses pequeños de la cantidad de 7 a 11 pasajeros y por ahora están trabajando en una sola ruta también había la idea que solo ellos fueran el servicio de los universitarios ya que va por la universidad y además está cerca del colegio Sergio Mauricio Villegas pero con la orden por parte de la Alcaldía Municipal tienen que desaparecer los minibuses de menor cantidad es por esta situación que los compañeros socios propietarios ya están ampliado sus herramientas de trabajo a la capacidad de 14 pasajeros donde ya más adelante tienen que ingresar a rotar como los demás grupos aunque al principio sea dificultoso para ellos porque están acostumbrados a trabajar en una sola ruta es por eso que en una reunión extraordinaria se ha quedado de que los compañeros que tienen ya minibús de 14 pasajeros apoyen a los demás grupos es una estrategia para que así no tengamos problemas con los usuarios.

A: ¿Cuáles son los requisitos para ingresar a la Cooperativa?

Hay unos requisitos que presentan los transportistas haciendo una solicitud a la institución dirigido a la presidencia después tiene que traer sus documentos como: RUA, fotocopia de luz, presentar su croquis de donde vive, sus últimos pagos de impuestos, SOAT si está asegurado y también debe de presentar si es propietario o no es propietario, porque ya hemos tenido problemas porque en el RUA esta con otro nombre donde se forma tenemos que respaldar con un documento de compra y venta FAE un archivo eso se queda a la oficina de la cooperativa, en cualquier momento que vienen sacamos información. También que sea vecino de la zona de Kupini porque se le da preferencia por ser vecino de la zona ya sea propietario o asalariado todos estos requisitos son importantes porque es la garantía.

A: ¿Es importante que cuente con un garante el transportista asalariado?

No es necesario el garante para el socio propietario pero el chofer asalariado tiene que contar con un garante porque puede escaparse con la herramienta de trabajo y la

Cooperativa tiene que garantizar ese aspecto por eso tiene que tener un garante socio propietario que mínimo haya trabajado por tres años. Pero un está garantizando propiamente con su movilidad no necesita únicamente pedimos que sea el propietario legítimo si dice en la RUA su nombre completo es automáticamente su movilidad ahora si no dice su nombre por eso exigimos un documento privado de compra y venta de quien ha comprado.

A: ¿Cuál es la diferenciación entre socio propietario, asalariado y chofer eventual?

La diferencian no hay todos trabajamos todos somos los mismos compañeros lo único que diferencian son las asambleas en la forma de tomar decisiones importantes en cuanto a la Cooperativa y claro el socio propietario hace valer su voz y voto, en las asambleas ordinarias y extraordinarias.

A: ¿Cómo es la contratación entre socio propietario y asalariado?

Los choferes asalariados por decir, yo soy propietario y tengo mi herramienta de trabajo de 14, 11 y 7 pasajeros minibús el propietario trabaja en una empresa y necesita que se lo trabaje su movilidad entonces tenemos chofer asalariado y este chofer tiene que trabajar con el minibús del propietario. También hay un convenio entre ellos en cuestión de la renta y horas de trabajo, es como un alquiler, pero la verdad al chofer asalariado pedimos su garante por ahí se lo choca o por ahí se escapa con la movilidad, entonces la institución tiene que garantizar de donde vive.

A: ¿Cómo es el trabajo diario de los transportistas entre transportistas k'amanadores y Lateadores?

Si manejamos esa pronunciación hay horas que la verdad hay pasajeros que tiene suficiente relevitos porque una subida hacemos con Bs 28 toda la movilidad llena de acuerdo al pasaje que es de Bs 2 ahora si tienes relevitos eso para nosotros como podemos decir una k'amanada yo he subido bien y me ha ido bien entonces una subida es con Bs 50 o 60 y es que le va bien, pero hay algunos con uno o dos pasajeros o tres pasajeros viene con Bs 6 de parada a parada y eso se llama lateada.

A: ¿Existe conflicto entre los transportistas cooperativistas?

Si existe algunas veces entre compañeros y muchas veces llega aquí a la oficina que me ha correteado que me ha chocado y todo eso, entonces nosotros castigamos de acuerdo al reglamento interno de acuerdo a eso castigamos tienen su castigo de hasta tres días, hasta un mes o hasta 15 días de suspensión es de acuerdo a su cometido.

A: ¿Y cuál es la falta más grave si se recuerda, con el castigo de una semana?

Algunas veces van a ofenderse llegando a riñas y peleas y eso tiene su castigo va de acuerdo a lo que cometen hasta puede llegar a la expulsión de la institución, nosotros siempre recomendamos esa situación que todos somos compañeros y que siempre se debe de mantener el respeto, porque las normas son bien claras y nosotros sacamos de la institución de manera definitivo porque muchas veces cometen delitos y por eso tienen castigos.

A: ¿Existe sanciones y reconocimientos para los transportas, digamos un transportista ha trabajado de lunes a viernes y se ha portado bien?

Sí, es reconocido en el aniversario se hace un reconociendo de la institución porque reconoce al transportista por el trabajo cumplido si reconocemos, muchas veces son entregados pergaminos o con lo económico cuando tienen algún accidente o cualquier cosa entonces damos dinero a ellos. Y los compañeros se sienten felices por ese reconocimiento otorgado por parte de la Cooperativa es reconocer a su trabajo.

A: ¿Más o menos cual será la ganancia, renta y gasolina del transportista al día de un minibús de 14 pasajeros?

Nosotros hacemos un convenio con el socio el asalariado la renta es Bs 130 eso es por 12 horas de trabajo pero si trabaja más horas entonces entrega más dinero también, por lo que es un convenio entre propietario y asalariado, ahora en ese lapso el transporte tampoco es malo si hay ganancias pero para tener ahorros pero si hay para mantener a la familia eso si existe pero no hay para comprar otras movilidades pero hay otras movilidades que nos nuevas que trabajan sin molestar pero existe un desgaste de llantas y ahí retorna la plata que ganas, pero si existe para vivir y poder mantener a la familia. Porque la renta es alrededor de para el que tiene el minibús de 14 pasajeros es de Bs 200 y ahí tiene que sacar su ganancia personal que es más o menos Bs 150 y así se diferencia entre los minibuses de menor capacidad de 7 a 11 pasajeros.

A: ¿Todos los transportistas trabajan de parada a parada o hay algunos transportistas que realizan los famosos trameajes?

Como Directorio Central, nosotros exigimos que tiene que trabajar de parada a parada porque hay normativas no hay giro, no hay abandono de pasajeros nosotros como dirigentes manejamos, pero se nos escapan algunos mañutidos que se giran y que realizan el abandono de pasajeros, pero nosotros exigimos que si o si tiene que trabajar parada a parada. Si es encontrado realizando el giro le sancionamos con suspensión de una semana donde no puede trabajar en ningún otro grupo está totalmente castigado.

A: ¿Esto es ingresando a la parada desde las 8 de la mañana?

El ingreso es a las 06:30 a.m. o 07:00 a.m. a cada parada porque tenemos un agente de parada que es el que entrega una hoja de ruta donde anota a qué hora llega y a qué hora ingresa y cuando está partiendo si es su segunda vuelta, tercera vuelta y controla, entonces sí o sí es obligación de llegar a las paradas y sacar la hoja de diario. Porque tenemos control de la Alcaldía

A: ¿Y el agente de parada hasta que hora se queda?

La ley de trabajo dice bien claro ocho horas de trabajo desde las 07:00a.m. hasta las 16:00 p.m. después de eso tenemos unos controles nocturnos extras que trabaja desde esa hora.

A: ¿En temas culturales como se organizan, tanto aniversarios, cha'llas de las movilidades y partidos de fútbol?

Nosotros nos organizamos en aniversarios el 29 de julio donde toda la institución organiza la Cooperativa con el Consejo de Administración y Vigilancia puede ser con una misa o bendición de movilidades puede ser con actividades culturales o folklóricas donde también ellos traen decisiones porque también ellos traen cada grupo tiene su directiva para poder sacar las conclusiones y así mismo hacemos las fiestas las actividades o no hacemos. Ahora si cada grupo tiene su aniversario en qué fecha se ha organizado el grupo ellos también hacen la actividad de aniversario y a la vez la posesión de la directiva y cada año asume, estas actividades son importantes para poder confraternizar con los compañeros de trabajo.

A: ¿Existe alguna rotación de festividad, creo que hay la virgencita de Copacabana?

Cada año se organiza cada grupo comenzando del primer grupo terminado hasta el octavo grupo porque cada año son prestes de la Virgen de Copacabana, pero los gastos lo hace la institución ellos hacen una comelona puede ser también con una orquesta puede ser una contratación de conjunto y de locales con algunas bebidas más nosotros financiamos y ellos hacen una contraparte como con la comelona o la misa de la virgen esto eso como preste. Hay una rotación de esta actividad festiva donde cada grupo tiene que ocuparse del presterio y aniversario de la Cooperativa.

A: ¿Y cómo se organizan para las fechas de navidad?

Aquí en la central nosotros preparamos un canaston para todos no discriminamos comenzando digamos de ayudante, choferes asalariados, propietarios hacemos un canaston un valor de Bs 150 ó 180 eso da la institución como un premio como un regalo. Ahora por

grupos ellos organizan de la misma manera ellos aportan para poder recibirse un canastón y eso se organiza cada grupo de acuerdo a sus posibilidades económicas.

A: ¿Y cómo se organizan para el 1^{ro} de mayo ante los partidos de fútbol?

Se hace partidos el primero de mayo, como es el día del chofer el primero de mayo hacemos partidos porque la verdad mucha gente dice y hasta el Presidente dice que el deporte es sano y organizamos un campeonato pero una parte ellos aportan para premios y la otra parte nosotros apoyamos con un aporte y ambos nos organizamos eso, así también la familia viene a apoyar y ver los partidos llevados a cabo por la Cooperativa.

A: ¿Y esta creencia que tienen por la virgencita de Copacabana es por la devoción que tienen para que les cuide ya que trabajan diariamente?

Sí, es la verdad porque nosotros hemos ido a traer a la virgencita de Copacabana yo también soy autor en eso porque todos tienen un santito y nosotros hemos elegido a la virgencita de Copacabana y es ella la patrona de la institución y todos tienen fe, hasta yo tengo fe ante esa situación porque también la virgencita es grande porque nosotros como transportistas pedimos que nos vaya bien porque la virgencita, yo recuerdo cuando era jefe de grupo no he querido dar un aporte para la virgencita y pasa un día y me he chocado a un poste y por eso mismo yo tengo fe a la virgencita porque es grande yo no he querido dar aporte para que haga fiesta la virgencita de eso me castigo, pero también tenemos cristianos de otra religión y eso se respeta, como tenemos a la virgencita el preste es que mantiene porque eso es el compromiso todas las flores ya sea cada dos días o cada semana eso debe de mantener el preste.

A: ¿Y alguna vez han realizado alguna mesa con algún yatiri?

El grupo que esta de cargo eso hace dar la misa y nos convoca a nosotros que está haciendo la misa por eso el preste tiene que hacerse cargo de eso, ellos convocan cada tres meses para la virgen o caso contrario eso depende de cada grupo.

A: *Muchísimas gracias por la entrevista.*

ANEXO N° 8: RUTAS DE BUS PUMAKATARI: CHASQUIPAMPA, VILLA SALOMÉ, INCALLOJETA CAJA, FERROVIARIA, IRPAVI II, KAJALAHUIRA



Fuente: www.lapazbus.bo

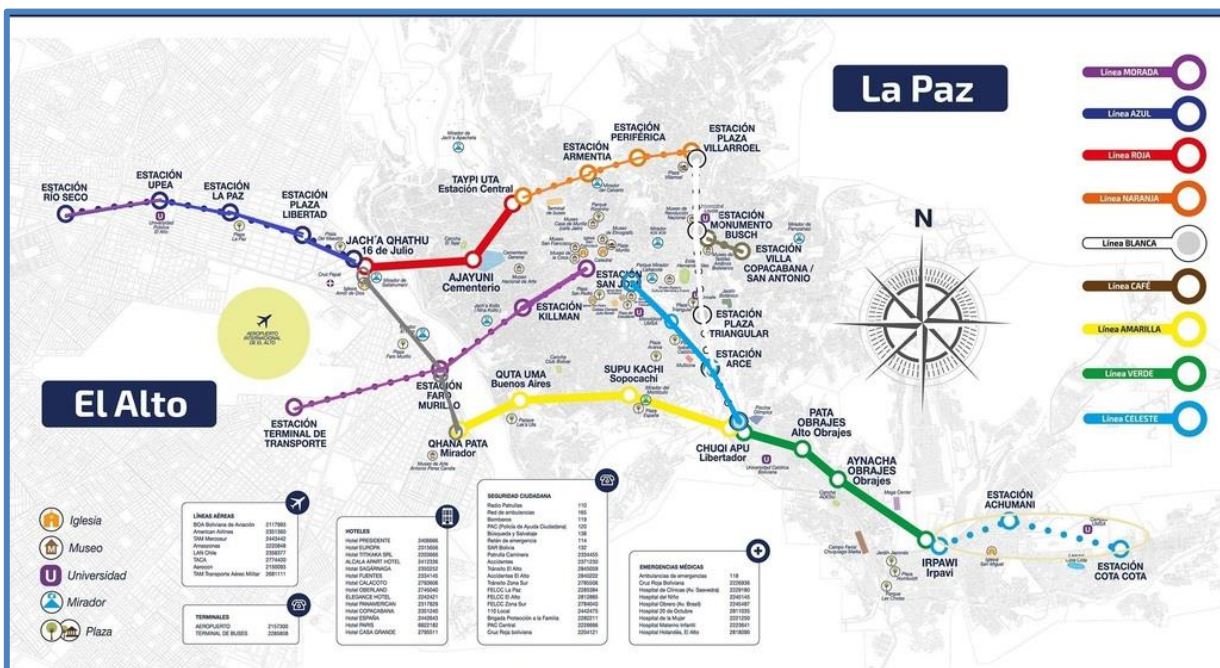
Recorridos del bus PumaKatari

Macro Distrito	Ruta
SUR	Chasquipampa - Parque Urbano Central Sus rutas de recorrido son: Calle 63, Calle 60, Calle 53, Calle 46, Calle 37, Calle 35 Del Escultor, Laguna Cota Cota, Calle 28 Cota Cota, Calle 28 Los Pinos, Calle 25 Los Pinos, Final Calle 21 Final Calle 15, Los Sauces- Alamos, Adesu- Campo Ferial, M. 16 de Julio, Plaza de la Loba, C.4 Obrajés- C.6 Obrajés, UMSA, Plaza Camacho PUC.
SAN ANTONIO	Villa Salomé - Parque Urbano Central Sus rutas de recorrido son: Cosmos 85, Los Graficos, Antenas Entel, Plaza Erqueda, Samapa, Circunvalacion, 23 de Marzo, M.10 de Enero, Cruce Alto San Antonio, Cementerio judío, 3 viejas, Rafael Ballivian, Los Claveles, Puente Paraguay, Buch, Carrasco, Diaz Romero, Villalobos, UMSA, PUC.

COTAHUMA	Incallojeta- Parque Urbano Central	Sus rutas de recorrido son: R. Tupac. Katari, Raúl Salmón, U.E. José Santos Vargas, Final Buenos Aires, Centro de Salud el Vergel, Vergelito, Tomillo, Las Petunias, Las Acacias, H. Nuestra Sra. de La Paz, U.E. Boliviano Japonés, R. Cementerio Jardín, Emaverde, Puente Trillizos, IV Centenario, U.E. Amor de Dios, Cancha Zapata PUC.
MAX PAREDES	Caja Ferroviaria - Plaza Alonzo de Mendoza (Nueva)	Sus rutas de recorrido son: Plaza Alonzo de Mendoza, Idelfonso de las Muñecas, Ex Estaciones ENFE, Montes, Centro Piloto, Los Pescaditos, Puente Ferrobeni, La Papelera, Escuela Industrial, Coro Coro, H. Siles calle 2, M. Gamarra calle 5, Pasarela Autopista, Parroquia Señor de la Paz, Ciudadela Ferroviaria Calle 3, Ciudadela Ferroviaria Calle 4, Parque Primavera, Retamas, Casa Comunal C.F., Cerezos, 7 Lagunas, PUC.
SUR	Irpavi II - Parque Urbano Central (Nueva)	Sus rutas de recorrido son: Irpavi II, Aruntaya, Plazuela El Vergel, Calle 18, Calle 15, Calle 1, Calle 9- San Martin de Porres, Calle 6, Calle 3, Universidad la Salle, Ingreso Caliri-Plaza de la Pledra, Plaza Bolognia, Litoral, Bella Vista-Complejo Bella Vista, Huano Huanuni, Kollpajahuira, Sector A-Sector B, Parque del Ingeniero, Parque Censao, Teleférico, Piscina Olímpica, Normal Superior, Estación de Transferencia, PUC.
PERIFÉRICA	Kajalahuira - Parque Urbano Central (Nueva)	Sus rutas de recorrido son: Simón Bolívar, Club The Strongest-Bolivar, Héroes del Pacifico- Panamá, Guatemala, Honduras, Plaza Villarroel, H. Arcoiris-Policlinico, Villa Fátima, Barrio Grafico, Barrio Petroleo, Plaza del Maestro, Calle Condareo, Terminal Minasa, El Carmen, Hogares Fatima, Señor de la Exaltacion, Chuquiaguillo-Calle 3, Parroquia San Antonio de Padua, Kalajahuira-C. Felipe Paz, Kalajahuira, Calle 27 de abril, Calle 16 de julio. PUC.

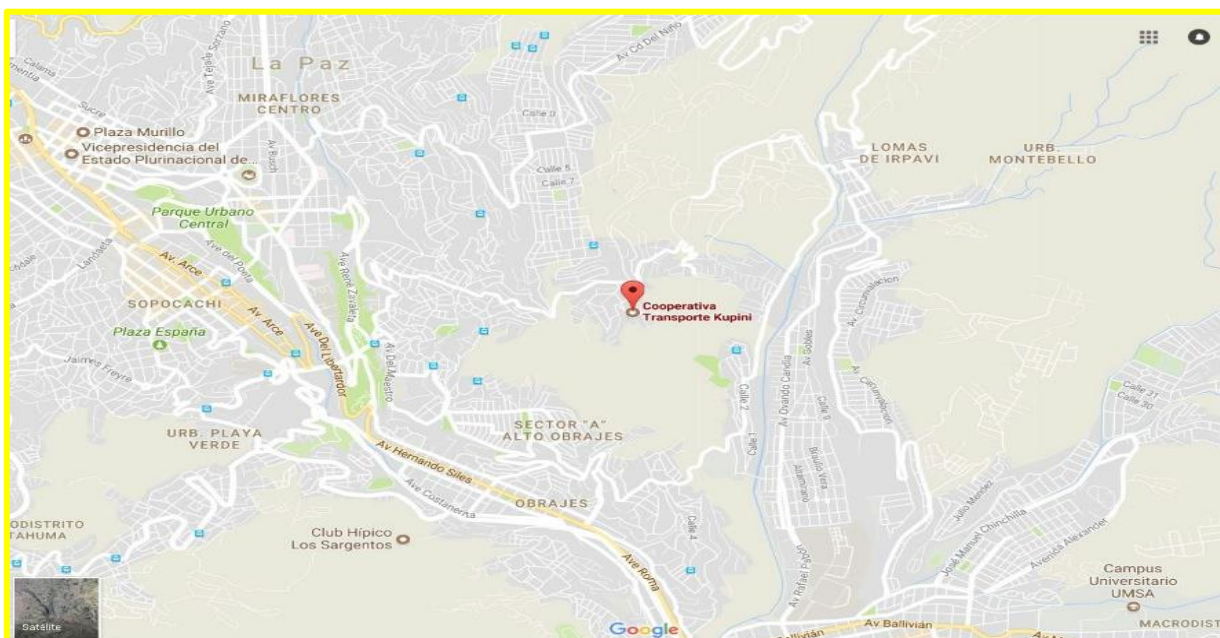
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Alcaldía Municipal de la ciudad de La Paz (GAMLP). La Paz 1 de diciembre de 2017.

ANEXO Nº 9: FASE I y II: LINEAS ROJO, AMARRILLO, VERDE Y AZUL (En operación)



Fuente: www.miteleferico.bo. La Paz 29 de noviembre de 2017.

ANEXO Nº 10: UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA COOPERATIVA TRANSPORTES KUPINI LTDA.



Fuente: <https://www.google.com.mx/maps/@-16.510306,-68.1010616,16z>. Consultado el 15 de agosto de 2016

**ANEXO N° 11: CANTIDAD DE TRANSPORTISTAS AFILIADOS A LA
COOPERATIVA DE TRANSPORTES KUPINI LTDA. (2014-2017)**

Grupos	Nombres y líneas	Gestión 2014			Gestión 2015			Gestión 2016			Gestión 2017		
		S.P	A.	Total	S.P.	A.	Total	S.P.	A.	Total	S.P	A.	Total
1 ^{er} grupo	Águilas 226	25	5	30	26	5	31	32	8	40	50	16	63
2 ^{do} grupo	Intocables 271	28	8	36	28	10	38	30	7	37	42	12	54
3 ^{er} grupo	Magníficos 395	21	9	30	21	9	30	25	9	34	48	15	63
4 ^o grupo	Sin Ley 913	24	11	35	27	12	39	35	10	45	40	17	57
5 ^o grupo	Amanecer 294	27	7	34	27	8	35	30	12	42	38	15	53
6 ^o grupo	Liberación 358	29	6	35	33	11	44	35	6	41	59	20	79
7 ^{mo} grupo	Rápidos y Furiosos 971(a)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38	13	51
8 ^{vo} grupo	Integración 971 (b)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	18	52
Total				200			217			239			475

Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de información 2014-2017

Nota: S.P.= Socio Propietario

A= Asalariado.

ANEXO N° 12: REGLAMENTO INTERNO

COOPERATIVA DE TRANSPORTES “KUPINI LTDA”

1. Ingreso a las paradas ahora es 06:30 a.m. hasta 07:30 a.m.
2. La hoja de Ruta mensual deberá ser presentada ya cancelada el primer día hábil de cada mes; por quien trabaja (propietario y/o asalariado)
3. Queda prohibido trabajar con poleras, zapatillas de tenis, gorras y cabello largo.
4. Ningún socio propietario y/o asalariado podrá trabajar en las líneas de la Cooperativa si no tiene cancelado su Hoja Mensual.
5. Queda prohibida la alteración de ruta, el infractor será sancionado severamente, según reglamento interno.
6. Todo socio propietario y/o asalariado de la Cooperativa debe mantener el respeto a los demás compañeros, tanto a los controles de parada.
7. Queda terminantemente prohibido el relevo entregue el vehículo a terceras personas sin previa autorización del Propietario.
8. Todo Socio Propietario y/o Asalariado conductor deberá mantener el aseo de su vehículo y del voceador más aún de su persona.
9. Queda completamente prohibida la agresión verbal y física entre compañeros en hora de trabajo.
10. Todo socio Propietario y/o asalariado conductor debe portar su licencia de conductor vigente.
11. Todo socio propietario y/o asalariado deberá justificar plenamente su imposibilidad de trabajo por fallas mecánicas o trabajo de chaperío se considera excepcionalmente la liberación de pago.

ANEXO N° 13: INVITACIÓN DEL ANIVERSARIO DE LA COOPERATIVA DE SUS 25 AÑOS “BODAS DE PLATA” 2015

(Página 1)



(Página 2)



(Página 3)



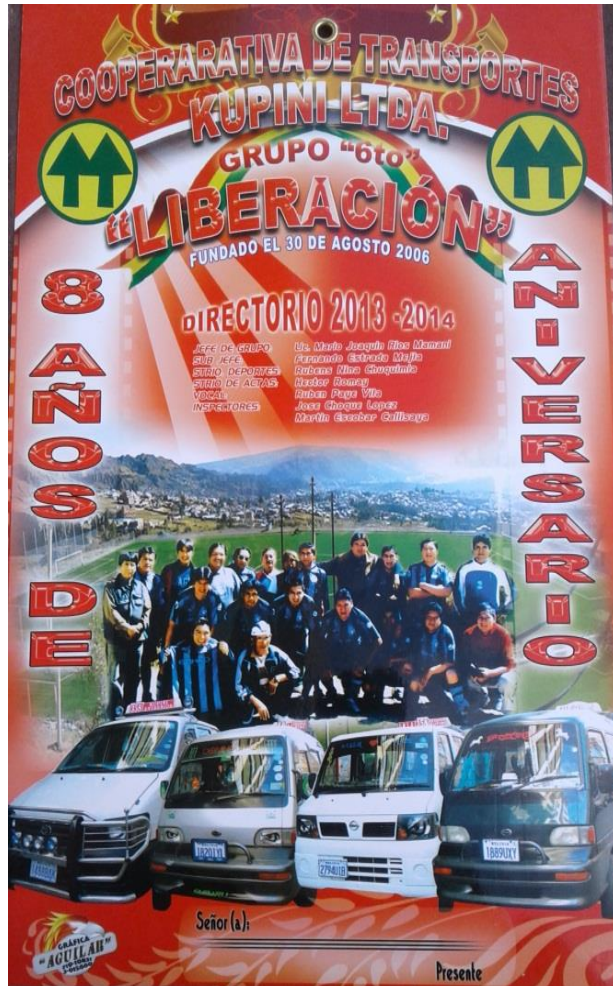
(Página 4)



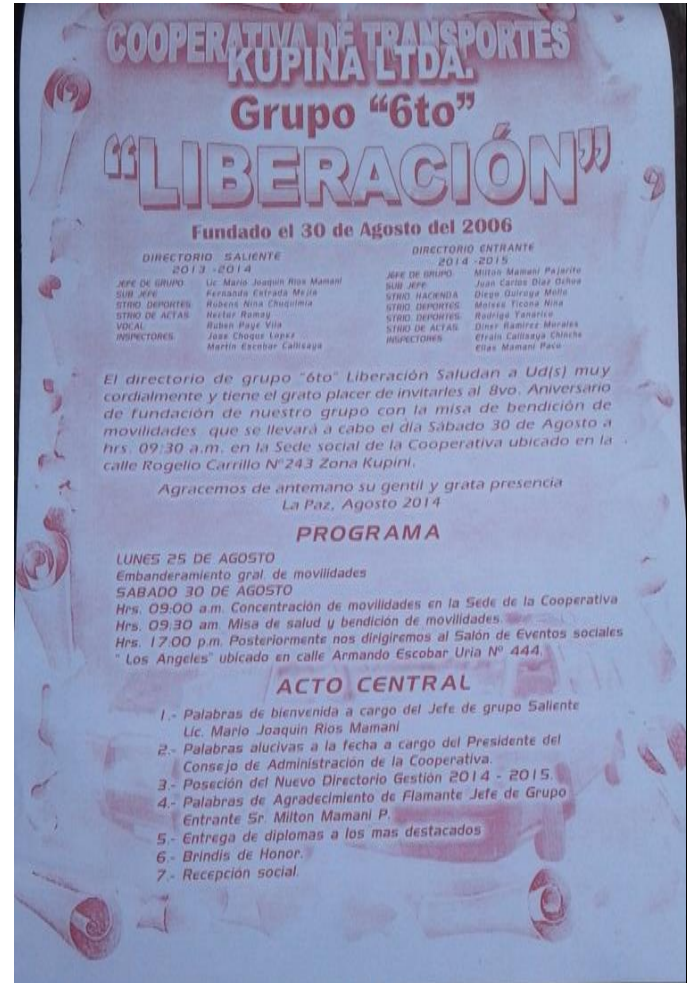
Invitación de los transportistas cooperativistas, ante el aniversario de bodas de plata. La Paz, agosto de 2015

ANEXO N° 14: INVITACIÓN GRUPAL 2014

(Página 1)



(Página 2)



Invitación de aniversario, del 6º grupo. La Paz, agosto de 2014