

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE CIENCIAS POLÍTICAS



TESIS DE GRADO

ENTRE FORTALEZAS Y DEBILIDADES

Resultados obtenidos por el transporte sindicalizado paceño,
como grupo de presión, ante las autoridades municipales de
la ciudad de La Paz entre agosto de 2001 y agosto de 2003

Postulante:

Hector Felipe Imaña Romero

Tutor:

Luis Fernando Tapia Mealla

La Paz, mayo de 2004

A Solhana Romero Helguero,
con incalculable amor,
no sólo porque me regalo la vida,
sino también por haberme entregado
una excelente calidad de vida.

AGRADECIMIENTOS

El autor expresa su mayor gratitud a su querida madre por la paciencia y apoyo incondicional que le ha brindado siempre, al Dr. Luis Fernando Tapia Mealla por haber aceptado, a pesar de ser una persona con muchas obligaciones y por ello ocupada, orientar éste trabajo y por sus siempre amables sugerencias, también a Edgar Francisco Izurieta Guayacuma por los consejos brindados a lo largo del proceso de la investigación efectuada.

INDICE

Introducción	4
CAPÍTULO I: Perspectiva Teórica	8
I.1. Grupo humano	9
I.2. Grupos de interés	15
I.3. Grupos de presión	21
I.4. Sindicato	34
CAPÍTULO II: Transporte Sindicalizado de La Paz	38
II.1. Una breve descripción	39
CAPÍTULO III: Como Grupo de Presión	49
III.1. Plan Vial: Evolución de un conflicto	52
III.2. Métodos de presión y resultados	63
CONCLUSIONES	71
Anexos	78
Anexo 1: Cuestionario de la entrevista semi estructurada	79
Anexo 2: Ordenanza Municipal N° 057/2001	80
Anexo 3: Ordenanza Municipal N° 123/2002	83
Anexo 4: Plano de señalización fase 1	86
Anexo 5: Plano de estacionamientos	87
Anexo 6: Plano de intersecciones semaforizadas	88
Anexo 7: Límites de restricción vehicular en el CUC	89
Anexo 8: Límites de la ampliación de la restricción vehicular	90
Bibliografía	91
Documentos revisados	96
Periódicos consultados	96
Entrevistas	97
Siglas	99

Introducción

"los grupos formados por personas que piensan igual tienen poca oportunidad de tener éxito.
El progreso se construye sobre diferencias"
D. M. Hall

En la ciudad de La Paz gran parte de la población que la habita utiliza los servicios del transporte público sindicalizado para realizar sus actividades diarias de trabajo y recreación, encontrándose por ello directamente afectados por el transcurso de determinadas medidas de presión que éste utiliza (utilizó) para la obtención o mejoramiento de los intereses de sus afiliados.

Sin embargo, a pesar de la enorme relevancia que tiene el transporte público para el normal desenvolvimiento de las distintas actividades en la ciudad, no se han realizado estudios sobre el mismo desde el ámbito de las ciencias sociales y mucho menos desde la perspectiva de la ciencia política. Este vacío está también presente, con leves excepciones, en el estudio de los grupos de presión no solo en La Paz sino también en Bolivia.

Es por estas razones que en el presente trabajo se estudia al transporte sindicalizado paceño como grupo de presión, y los resultados que ha obtenido al momento de funcionar como tal sobre las autoridades del Gobierno Municipal de La Paz (GMLP), en un espacio temporal que comienza en agosto del año 2001 y termina el mismo mes (agosto) pero del año 2003.

Así, en la investigación se ha planteado como objetivos el precisar la ubicación del transporte sindicalizado de La Paz dentro la tipología de los grupos de presión; examinar los resultados que obtuvo dicha organización paceña, como grupo de presión, ante las autoridades municipales de la ciudad de La Paz; y analizar el efecto que tiene la organización del sindicato de choferes en el diseño de los procedimientos dirigidos a la satisfacción y protección de los intereses de sus miembros afiliados frente a las autoridades del municipio paceño.

Partiendo, de tal forma, de las siguientes *hipótesis de investigación*: (i) Los resultados obtenidos por el sindicato de transportistas paceño han sido mayores en la medida que aumentaban los métodos de presión utilizados por los miembros del sindicato ante las autoridades del municipio de La Paz, (ii) siendo una buena parte de dichos resultados satisfactorios para los transportistas sindicalizados en la medida que conseguían los beneficios colectivos que de principio buscaban. Hipótesis éstas que a medida que se avanzaba en el trabajo de campo han tenido que ser replanteadas por otras ya que los hechos así lo ameritaban; específicamente se realizaron *hipótesis nulas* en referencia a las hipótesis de investigación, quedando establecidas como sigue: (iii) Los resultados obtenidos por el transporte sindicalizado paceño *no* han sido mayores en la medida que aumentaban los métodos de presión utilizados por los miembros del sindicato ante las autoridades Gobierno Municipal de La Paz, (iv) siendo la mayoría de dichos resultados *insatisfactorios* para los transportistas sindicalizados porque no consiguieron todos los beneficios colectivos que en un principio buscaban.

A partir de lo expuesto se comenzó con una indagación y búsqueda de estudios que permitiera tener un conocimiento sobre la situación en la que se encontraba el tema a ser abordado sin resultado alguno; al mismo tiempo se efectuó una revisión bibliográfica de las teorías que permitieran explicar los conceptos que la investigación requería, también de la legislatura nacional y municipal sobre el autotransporte, de los estatutos que rigen la principal entidad que aglutina a los choferes sindicalizados de La Paz, empezando así mismo una revisión de los dos más importantes periódicos de la ciudad entre agosto de 2001 y agosto de 2003.

Dentro el trabajo de campo se realizaron entrevistas semi-estructuradas a distintas autoridades sindicales del transporte y de la Alcaldía, efectuándose también charlas o entrevistas informales a conductores de transporte público de distintas líneas en la ciudad de La Paz, siendo el propósito para todos los casos el indagar sobre el funcionamiento de su organización, las principales demandas y conflictos

con el Gobierno Municipal de La Paz (GMLP) en el periodo estudiado, los métodos de presión utilizados y la percepción que tenían sobre los resultados de todos ellos.

Una vez concluida la investigación el trabajo final ha quedado dividido en tres capítulos más un acápite destinado para las conclusiones. Dentro el primer capítulo se aclara y diferencia los conceptos del grupo humano, grupo de interés y grupo de presión presentando los principales enfoques que sobre éstos existen, se realiza además una sucinta explicación de lo que es un sindicato y cuándo se la considera como grupo de presión; de tal manera se encontrarán los elementos teórico-conceptuales que serán útiles para el resto del trabajo.

El segundo capítulo enfoca su atención en presentar una breve descripción de la Federación Sindical de Choferes "1° de Mayo", que es la organización que aglutina a los transportistas sindicalizados de La Paz, objeto de estudio para éste trabajo. Se verán cuáles son sus fines, algunas características de sus afiliados y también a qué se debe su fuerza como grupo de presión.

El tercer y último capítulo analiza los principales conflictos entre el autotransporte sindicalizado paceño y las autoridades del Gobierno Municipal de La Paz, fundamentalmente se prestará mayor atención al conflicto que ocasionó la implementación del "Plan Vial", así mismo se verán los métodos de presión utilizados por la Federación "1° de Mayo" y cuáles fueron los resultados que finalmente se dieron para los transportistas.

Se termina con las conclusiones que permitirán establecer si las hipótesis de investigación fueron validadas o no en el transcurso de la investigación. Así mismo quedará explicado el lugar que ocupa el transporte sindicalizado paceño dentro el campo de los grupos de presión analizados en el primer capítulo.

CAPITULO

I

Perspectiva Teórica

I.1. Grupo humano

El ser humano, para poder sobrevivir, se ha visto en la necesidad de relacionarse con sus semejantes. En este proceso de relaciones que llevan adelante los seres humanos se efectúa un proceso de influencia entre ellos, es decir que se da una suerte de interacción, e "interacción" quiere decir, básicamente, la "participación conjunta", y la misma "supone convivencia y ... no tiene otro escenario que el grupo" (Barrenechea, 1999-2000: 158) Esto nos lleva a la problemática de poder identificar lo que se entiende por "grupo". Arthur F. Bentley sostiene que el término grupo "significa una cierta cantidad de individuos en una sociedad, comprendida no como masa física, separadas de otras masas de individuos, sino como acción de masas, lo que no excluye que los hombres participantes tomen parte asimismo en muchas otras acciones de grupo. El término significa siempre una serie de individuos en su total esencia o cualidad como individuos. El término significa siempre una serie de individuos que actúan o que tienden a la acción —es decir, que se hallan en diferentes estadios de la acción—" (Citado en Hirsch-Weber, 1972: 129); también se ha definido al grupo como "un conjunto de seres que han tenido un comportamiento uniforme, porque sus opiniones individuales se encuentran armonizadas con una o varias identidades de orden físico, social o espiritual, encuadran su actividad personal dentro de una acción solidaria" (Sanclemente, 1965: 15); como "un sistema social en el que los seres humanos se reúnen para realizar una actividad determinada", siendo "aquellos conjuntos sociales que se caracterizan por la coexistencia espacio temporal de sus miembros, lo que determina nexos o vínculos específicos entre ellos" (Barrenechea, 1999-2000: 162, 164).

Para Homans es "cierta cantidad de personas que se comunican a menudo entre sí, durante cierto tiempo, y que son lo suficientemente pocas para que cada una

de ellas pueda comunicarse con todas las demás, no en forma indirecta, a través de otras personas, sino cara a cara” (Homans, 1968: 29). Continuando la línea de Homans, Gallino dice que grupo es un “conjunto de individuos, no tan numerosos que excluyan la posibilidad de que la mayor parte de ellos se encuentre, así sea en forma irregular, en un espacio suficientemente limitado para que eventualmente cada uno pueda conocer a los demás y ser conocido, personalmente o a distancia, espontáneamente o por constricción externa, procesos de interacción social relativamente intensos y duraderos, sobre la base de intereses instrumentales, afectivos o morales, derivados de una o más cualidades comunes, como la profesión, el tipo de trabajo, el sector y el lugar de ocupación, la afiliación religiosa o política, el estatus económico o jurídico, el apego a una localidad o a una idea” (Gallino, 2001: 464).

Las primeras definiciones hacen notar que “grupo” implica un conjunto de individuos que desarrollan algún tipo de acción, que comparten un comportamiento uniforme y armonizado gracias a una relación de identidad. El tercer concepto especifica que cuando los individuos, previamente identificados, son humanos, los mismos se reunirían para llevar adelante una determinada actividad, actividad que diferenciaría a los grupos humanos de otros que se pueden encontrar en la naturaleza pero que no realizarían la misma función; también proporcionan dos elementos para identificar un grupo humano: el espacio y el tiempo, es decir que los sujetos miembros coexisten en un tiempo y espacio determinado que, además, son dados por existir algún nexo entre los mismos. Los últimos conceptos presentados llaman la atención respecto a que la interacción entre los miembros que compondrían un grupo debe ser relativamente intenso y duradero sobre la base de intereses de diversa índole, ello implica que los grupos presentarían uno o más objetivos pero los mismos no estarían, necesariamente, formalmente establecidos; también se sostiene que un grupo debería tener un número de miembros tal que permita a estos conocerse y comunicarse, no indirectamente, sino “cara a cara”, es decir que no tiene que ser muy numeroso, pero –objetando lo dicho-, como hace notar Homans y según lo

que se ha sostenido en primera instancia, el grupo humano, como tal, está sujeto a la interacción de sus miembros. Para ser más específico se debe aclarar que todo grupo se define por la relación de actividad, unos con otros, de sus miembros, es decir: por la interacción existente entre sus miembros (Homans, 1968: 109ss) y no tanto así por la cantidad numérica de los mismos. En todo caso aquellos grupos que cuentan con un número reducido de miembros que les permita conocerse y comunicarse personalmente corresponde a lo que los sociólogos han denominado "grupos primarios", tal puede ser, por ejemplo, una familia compuesta por la madre, el padre, la hija y el hijo.

Mancur Olson plantea la tesis de que cuanto mayor es el número de miembros que tiene un grupo, su funcionamiento y efectividad es más reducido y los beneficios son menores para cada miembro del grupo, en cambio mientras menor es el número del grupo los beneficios colectivos tienen mayores posibilidades de ampliarse porque el manejo y desenvolvimiento de éstos grupos es más dinámico que el de los grupos de mayor tamaño, y el beneficio por cada miembro es también mayor. Así tenemos que *"mientras más grande sea el grupo más lejos estará de proporcionar una cantidad óptima de un bien colectivo"* a sus integrantes, y esa "suboptimalidad o ineficiencia será algo menos grave en los grupos compuestos de miembros de tamaños muy distintos o cuyo interés por el bien colectivo difiere mucho. En esos grupos desiguales, por otra parte, existe una tendencia a distribuir arbitrariamente la carga de proporcionar el bien colectivo. El miembro más grande, aquel que por sí mismo proporcionaría la mayor cantidad de bien colectivo que aporta una fracción de beneficio más pequeña que la que obtiene el miembro grande; de manera que tiene menos incentivo para proporcionar cantidades adicionales del bien colectivo que recibe sin costo del miembro más grande, tendrá más de lo que habría comprado por sí mismo y no habrá incentivo alguno para obtener algo de ese bien a su propia costa. En los grupos pequeños con intereses comunes hay por lo tanto *una tendencia sorprendente a la 'explotación' de los grandes por los pequeños"* (Olson, 1992a: 4).

A lo ya mencionado hay que sumarle el problema del *pasajero gratuito* (nombre asignado por los lectores de Olson), es decir aquel individuo que sin participar directamente en la acción grupal sabe que los beneficios le serán útiles de igual manera y en cualquier caso de la misma forma de sí participara de la acción colectiva, es decir que se beneficia del esfuerzo del resto de los miembros del grupo sin dar nada para conseguir algún beneficio. Este problema se ve muy frecuentemente en los grupos de mayor tamaño donde es difícil identificar a los miembros que se benefician sin esfuerzo alguno, pero dicho problema es mejor controlado en pequeños grupos donde todos se conocen y el control es más eficaz. Explicando mejor: Cada uno de los miembros del grupo, para alcanzar los objetivos que sus intereses han planteado (aquel bien colectivo que el grupo busca¹), necesariamente "pagan" un determinado costo. Cuando el número de los componentes del grupo es grande un miembro puede pasar desapercibido si acaso no llegará a otorgar su parte para alcanzar el objetivo buscado, pero se verá beneficiado de igual manera. Puede darse que, a pesar que todos los miembros de un grupo grande comparten un "interés común en obtener ese beneficio colectivo, no tienen un interés común por pagar el costo de obtención de ese bien colectivo. Cada uno preferirá que los demás paguen todo el costo, y normalmente recibirá cualquier beneficio logrado haya o no pagado una parte del costo" (Ibid: 31). Dicho problema no se presentaría en los grupos pequeños porque en estos la participación de cada miembro es de tal consideración, en los costes para alcanzar la meta dada, que la falta de uno de ellos afectaría significativamente las posibilidades de éxito de todo el grupo, cosa que sí pasaría en los grupos grandes donde la participación de cada miembro es mínima e incluso no sería perceptible por lo pequeña que es.

¹ "Un bien común, colectivo o público se define aquí como un bien cualquiera tal que, si una persona X_i , que forma parte de un grupo $X_1, \dots, X_i, \dots, X_n$, lo consume, no puede serle negado a los otros miembros del grupo. Dicho de otro modo, aquellos que no compran o no pagan alguno de los bienes públicos o colectivos no pueden ser excluidos o impedidos de participar en el consumo de ese bien, como sí pueden serlo cuando se trata de bienes no colectivos" (Olson, 1992a: 24-25)

Para evitar que un grupo se vuelva lento, ineficaz o incluso pueda llegar a desaparecer por causa de la generalización de la idea de que sea "otro el que pague los costes" necesarios para alcanzar los objetivos planteados entre los miembros del grupo, se requiere la implantación de "incentivos selectivos", y éstos se aplican "selectivamente a los individuos según contribuyan o no a procurar el bien colectivo" (Olson, 1992b: 206) de tal manera que "quienes no se han unido a la organización que trabaja por los intereses del grupo o contribuye en alguna otra forma a la satisfacción de esos intereses, pueden ser tratados en forma diferente de cómo se trata a los que sí lo hacen. Esos 'incentivos selectivos' pueden ser negativos o positivos, en el sentido de que pueden ya sea coaccionar a quienes no pagan una parte asignada de los costos de la acción de grupo, o ser estímulos positivos que se ofrecen a quienes actúan a favor del interés del grupo" (Olson, 1992a: 60-61). Olson llega a la conclusión de que "en igualdad de circunstancias, *cuanto mayor sea la cantidad de individuos o empresas que se beneficien de un bien colectivo, menor será el porcentaje de ganancias obtenidas a través de la acción a favor del grupo que le va a corresponder al individuo, o empresa que lleva a cabo la acción. Así, en caso de no existir incentivos selectivos, el incentivo de la acción de grupo disminuye a medida que aumenta el tamaño del grupo, de modo que los grandes grupos están menos capacitados que los pequeños para actuar a favor del interés común*" (Olson, 1992b: 216. Las cursivas son del autor).

Finalmente Olson realiza una diferenciación entre grupos *exclusivos* e *inclusivos*, según si los grupos se encuentran o no al interior del mercado. En el caso de los grupos exclusivos, estos tratan de que los miembros del grupo se reduzcan porque, al desenvolverse dentro del mercado libre, los mismos se convierten en competidores entre sí, dividiéndose, conforme al tamaño y competencia interna, en un monopolio puro o monopsolio, en oligopolio y aquellos de "competencia atomística"; por el contrario los grupos inclusivos, por mantenerse ajenos al mercado, no encuentran problema alguno para recibir nuevos miembros, porque los mismos no se convierten en rivales, y estos "grupos" se darán como una "persona aislada", un grupo "privilegiado" que es "aquel en el que cada uno de

sus miembros, o por lo menos alguno de ellos, tienen un incentivo para ver que se proporcione el bien colectivo, aunque el miembro tenga que soportar toda la carga de proporcionarlo" (Olson, 1992a: 59), un grupo "intermedio" que es "aquel en el que ningún miembro obtiene un beneficio suficiente que le sirva de incentivo para proporcionar él mismo el bien, pero el número de miembros no es tan grande que ninguno de ellos advierta si algún otro está o no ayudando a obtener el bien colectivo" (Ibid: 59-60); y por último se cuenta al grupo de mayor tamaño, al que se lo denomina grupo "latente", éste será "movilizado" cuando haya "sido inducido a trabajar por los intereses del mismo, sea debido a la coacción de las personas que lo forman o a las recompensas positivas que se ofrecen", así tenemos que "a los grandes grupos se les llama grupos 'latentes' porque poseen una fuerza o capacidad latente para la acción; pero esa fuerza potencial sólo se puede aprovechar o 'movilizar' con ayuda de 'incentivos selectivos'" (Ibid: 61).

Se ha dicho líneas arriba que un grupo humano surge, en primera instancia, por la necesidad del hombre para sobrevivir y es así que se relaciona con otro(s) ser(es) humano(s), esto quiere decir que un grupo humano, como mínimo, debe contar con dos miembros. Por tal el argumento de Olson, cuando subdivide a los grupos exclusivos e inclusivos en monopólicos por un lado y a una "persona aislada" por el otro, no es compartida en este trabajo, ya que los mismos, al ser unidades aisladas, no tienen (ni buscan) interacción con otra u otras unidades, a estos indudablemente no se les puede calificar como grupos humanos, tampoco como simplemente "grupos" porque no representan a ningún tipo de conjuntos de seres o cuerpos apiñados o unidos, por ser cada una, una unidad.

Ahora, el solo hecho de que encontremos dos sujetos que interactúan entre sí no quiere decir que estos ya hayan conformado, de por sí, un grupo humano. El número de miembros que un grupo humano debe tener es aquel que le permita al mismo cumplir adecuadamente las funciones que requiere para alcanzar el o los objetivos que sus intereses han planteado. Si dos miembros le permiten una funcionalidad adecuada para buscar alcanzar sus metas y, además, cumplen con

los factores señalados anteriormente, entonces se lo podrá considerar como un grupo humano, al margen que alcance completamente, a medias o definitivamente no alcance los objetivos buscados.

Así un grupo humano es tal cuando cumple por lo menos los siguientes factores:

- Que los miembros compartan uno o más intereses afines que proporcionen algún objetivo, por lo menos implícito, pero no necesariamente institucionalizado.
- Una acción común que implica, como mínimo, que el grupo intente alcanzar los objetivos dados en ponderación con el o los intereses compartidos.
- Interacción relativamente duradera, aunque no sea muy intensa, entre sus miembros.
- Relación espacio temporal en el que se desenvuelvan los miembros del grupo.
- Un número de miembros tal que le permita ser funcional en la búsqueda de sus objetivos.

1.2. Grupos de interés

Los intereses públicos han representado un papel muy importante en la política de las civilizaciones y los respectivos gobiernos en que la humanidad ha vivido, muchos piensan que continuara siendo de esa manera, tal vez con mayor fuerza, en el futuro.

A pesar de lo indicado no fue sino hacia el último cuarto del siglo XIX que se empezó a estudiar con mayor vigor este fenómeno, siendo uno de los primeros en preguntarse respecto a la influencia y poder de los grupos de interés James Madison en el ya clásico trabajo, realizado junto a Hamilton y Jey, *El Federalista*. Madison realizó una crítica muy fuerte a las facciones que se encontraban ganando espacio dentro la política Estadounidense de la época. Así él entiende por facción a "cierto número de ciudadanos, estén en mayoría o en minoría, que

actúan movidos por el impulso de una pasión común, o por un interés adverso a los derechos de los demás ciudadanos o a los intereses permanentes de la comunidad considerada en conjunto.” (Hamilton, Madison, Jay, 1943: 36). Sin embargo se oponía a que se dieran controles a dichos intereses adversos porque él consideraba que los mismos resultarían “peor que la enfermedad”, sin embargo admite una manera para poder controlar las pasiones suscitadas por dichos intereses: se debería buscar que los mismos compitiesen entre sí creando un complicado mecanismo de controles y equilibrios. Dicho mecanismo serviría para evitar que la facción mayoritaria no ejerciera un poder ilimitado y autoritario, sin embargo Madison dejó de lado a las facciones minoritarias entendiendo que estas, por ser pequeñas, no representarían un verdadero peligro, ya que éstas últimas simplemente serían amainadas por el resto de la población no perteneciente a dichas facciones pequeñas, es decir serían automáticamente controladas por los ciudadanos poseedores de los buenos hábitos del bien común, idea ésta última que no deja de ser romántica.

Bentley –para quién todo proceso político se explica por la confrontación de grupos humanos, pero no de individuos porque el “individuo” solo puede ser comprendido como miembro de un grupo- plantea que “No hay ningún grupo sin su interés ... interés es el equivalente de un grupo. Podemos hablar de un grupo de interés o de un interés de grupo, cuando lo exige la claridad de la expresión. Grupo e interés no están separados” (Citado en Hirsch-Weber, 1972: 79). Así el grupo de interés se reduce al grupo humano donde existe una suerte de “acciones compartidas” entre individuos y que entran en conflicto con otros grupos al momento de esforzarse por alcanzar sus objetivos e intereses; por ello ningún grupo puede existir aisladamente, pues adquiere su significación y es creado por otros grupos, además no hay interés alguno si no aparece otro que se le contraponga.

En la misma línea de Bentley analistas tales como Commons, Truman o Latham han situado a los “grupos en el corazón de la política y la elaboración de la

grupos"; los "*grupos de interés asociativos* ... ejercen la representación explícita de los intereses de un grupo particular, cuentan con un equipo profesional de dedicación exclusiva y disponen de procedimientos establecidos para la formulación de intereses y demandas" (Ibid.: 73-74).

Jean Meynaud continúa una línea establecida en EE.UU. que "llaman grupos de interés a las uniones realizadas sobre los fundamentos expuestos [comportamiento uniformado de acuerdo con una o varias identidades de orden físico, social o espiritual]. (el término interés incluye aquí tanto la defensa de ventajas materiales como la salvaguarda de valores morales)" (Meynaud, 1978: 9). Para Sanclemente éstos grupos "están formados por un conjunto de personas, que para defender ventajas o preservar valores morales, establecen una unidad voluntaria sustitutiva a una serie de acciones paralelas" (Sanclemente, 1965: 20). Badeni sostiene que "un grupo de interés es un grupo social que, obrando en representación de los intereses comunes de sus integrantes ya sean de carácter material o moral, acude a diversos medios para defenderlos y garantizarlos. Pero el interés del grupo no debe ser de carácter político, y para su defensa no se debe acudir a medios conducentes a la conquista o el control del poder" (Badeni, 1972: 55-56). Gallino piensa que ésta expresión designa a ciertas colectividades tales como profesionales, deportistas, etc. quienes se "movilizan y operan deliberadamente para defender y afirmar sus intereses primarios y secundarios frente al resto de la sociedad y al Estado" (Gallino, 2001: 473).

Las definiciones presentadas y comúnmente aceptadas tienen la virtud de mostrarnos que los grupos de interés nacen por la unificación de personas según determinadas identidades, pero lamentablemente reducen el accionar de los mismos a la defensa y preservación de ventajas materiales y valores morales. Los grupos de interés además de la afirmación, preservación y defensa de las ventajas morales y materiales, también buscan nuevas ventajas, no solo materiales o de conducta, sino también aquellas no tangibles como las religiosas; operan para recuperar lo que piensan que por derecho les pertenecen y que, en cambio, se

encontraría en poder de otros, es decir que su actitud no solo se circunscribe a la acción defensiva, sino también a la ofensiva, esto según las circunstancias en las que se encuentren.

Badeni plantea que un grupo de interés no debe tener un carácter político y tampoco debe acudir a medios que le llevarían a conquistar el poder. Pero dicha posición se constituye en otro escollo limitador para estos grupos ya que la defensa y preservación de sus intereses no solo se la realiza ante otros grupos o la sociedad solamente, sino también, y esto es muy frecuente, se la realiza ante el Estado que es una entidad política por naturaleza, pero además de la defensa de sus ventajas pueden llegar a implicar la realización de negociaciones que es básicamente hacer política, esto sin contar el debate de los miembros al interior de los grupos para consensuar el tipo de acción a seguir que es una manera de hacer política en el sentido, que también vale para la negociación, de que unos tratan de influir en los otros y, al mismo tiempo, tratan de no ser influidos. La conquista y control del poder por parte de estos grupos ya se esta dando con frecuencia no solo en el ámbito público, sino también en el privado. Por último hay que ponderar el intento de clasificación propuesta por Almond y Powell, porque nos deja ver que los grupos de interés no son completamente homogéneos, sino que se cuentan en varias formas.

Así tenemos que un grupo de interés es aquel grupo humano que obrando según él o los intereses comunes de sus miembros busca, reivindica – recuperar lo que de derecho le pertenece, y que estaba en poder de otro –, defiende o preserva algún(os) tipo(s) de ideología, valores morales, religiosos, filantrópicos y demás valores no tangibles, como también valores que poseen un carácter material frente a otro u otros grupos, o frente al resto de la sociedad, o frente al Estado, o frente a todos ellos. Para esto los grupos de interés usualmente se convierten en organizaciones más formales e institucionalizadas, tales como los sindicatos, y empiezan a utilizar diversos métodos, medios y en general procedimientos adecuados para conseguir sus propósitos.

Son justamente los métodos, medios y procedimientos los que van a ser el parámetro para la subdivisión de los grupos de interés en grupos de opinión, partidos políticos, grupos de presión, facciones, etc. Es así que “todo dependerá de los procedimientos que utilice para la defensa de sus intereses. Si presiona al gobierno, será un grupo de presión en el momento de ejercer tal acción; si controla, fortalece o legitima el poder sin ejercer una presión, podrá ser un grupo de opinión. En efecto, el elemento fundamental que nos permitirá distinguir, en cada caso concreto, los grupos de interés de los grupos de presión y de opinión, no será la finalidad perseguida por el grupo sino el medio que utiliza para alcanzar tal fin” (Badeni, 1972: 56-57). Lamentablemente la clasificación que proponen Almond y Powell, a diferencia de los planteados por otros analistas, aún resultan muy abstractos y generales, es decir no son suficientemente específicos.

De tal manera nos encontramos ante un gran “campo de grupos de interés” que a su vez está compuesto por una serie de “subcampos”, pero que, al igual que los campos religioso o político, es “un microcosmos, vale decir, un pequeño mundo social relativamente autónomo en el interior del gran mundo social. Allí encontramos un cúmulo de propiedades, relaciones, acciones y procesos que encontramos en el mundo global; pero estos procesos, estos fenómenos, tendrán aquí una forma particular. Esto es cuanto está contenido en la noción de autonomía: un campo es un microcosmos autónomo en el interior del macrocosmos social” (Bourdieu, 2001: 10). Esto nos muestra claramente que cada uno de los subcampos pertenecientes al campo de grupos de interés mantiene una autonomía relativa respecto a los demás y cada uno cuenta con sus propias particularidades pero que comparten un cordón umbilical que las asocia: el ser, en primera instancia, grupos de interés.

De aquí en adelante nos abocaremos al subcampo de los grupos de presión, dejando a un lado el resto de los subcampos de los grupos de interés.

1.3. Grupos de presión

En lo que respecta al vocablo "grupos de presión" este fue empleado durante las primeras décadas del siglo pasado en Estados Unidos durante unas campañas de prensa, en estas se denunció el accionar oculto de algunos agentes de poderosos grupos económicos privados sobre las riendas del Estado.

"Sus orígenes estuvieron ligados al escándalo político y a la corrupción. Mucho se discutió lo que debía hacerse con ellos. Las alternativas fueron colocarlos fuera de la ley o legalizarlos. Se optó por la segunda posibilidad porque no fue factible desconocer la existencia real de estos grupos de interés que no obstante pertenecer al ámbito privado, habían penetrado en las áreas de competencia estatal y afectaban directamente el orden público." (Borja, 1998: 471).

Sin embargo, a pesar de que las terminologías de grupo de interés y grupo de presión fueron forjadas durante los últimos años del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, es indudable que dichos grupos ya existieron desde hace mucho tiempo atrás, es decir que en contra de lo que se ha sostenido en sentido de que los grupos de presión nacieron por vez primera en los Estados Unidos se han encontrado evidencias de lo contrario en diferentes épocas a partir de la Grecia antigua².

Bentley en sentido estricto no habló de "grupos de presión", sino de la presión que ejercen los grupos humanos, y "presión" para él "comprende todas las formas de influencia de un grupo, de la lucha abierta y la rebelión hasta el liderazgo intelectual abstracto y la sensible moralidad" (Citado en Hirsch-Weber, 1972: 82).

² Sobre el punto resulta muy ejemplificador el artículo de Carlos Sánchez Viamonte (1974). También Mancur Olson (1992a), fundamentalmente pp. 43-44, cita 43. Para una referencia histórica relacionada a Roma se puede revisar a Nicolás Maquiavelo (1996); a Marx y Engels (1984) respecto a finales del Siglo XIX en Europa; y en Latinoamérica resalta el trabajo de la cubana Barcia Zequeira (1998).

Años más tarde se realizaron esfuerzos para especificar mejor la noción descrita hasta ahora; uno de ellos fue realizado por Jean Meynaud, y cuyo argumento en esencia está referido a que los grupos de presión son organizaciones que se encuentran al exterior de los órganos estatales cualesquiera que fueren estos, es decir que los grupos de presión, para ser considerados como tales, deben realizar su acción de presión hacia o sobre funcionarios públicos, determinados políticos o poderes del Estado desde fuera del ámbito político estatal o burocrático. Para él los *grupos de interés* se transforman en *grupos de presión* "sólo a partir del momento en que los responsables actúan sobre el mecanismo gubernamental para imponer sus aspiraciones o reivindicaciones ... la categoría 'grupo de presión' abarca una parte de la actividad de los grupos de interés o, dicho más exactamente, consiste en el análisis de los grupos de interés en un aspecto determinado" (Meynaud, 1978: 11). No obstante él admite que es "imposible establecer una diferencia entre los grupos de interés, porque todo organismo de esta categoría puede transformarse en cualquier momento en un grupo de presión: basta que el camino gubernamental aparezca como el método único, o el más eficaz, para tratar una determinada dificultad o problema" (Citado en Prélot, 1968: 101). Así, una vez identificados los grupos de presión estos no necesariamente tienen un carácter homogéneo, de tal suerte los clasifica como:

1. *Organizaciones profesionales* que "tienen como objetivo esencial la conquista de ventajas materiales para sus adherentes o la protección de situaciones adquiridas, es decir que tienden a acrecentar el bienestar de la categoría que representan".
2. *Agrupaciones de vocación ideológica* que "encuentran su razón de ser en la defensa desinteresada de posiciones espirituales o morales, en promover causas o en afirmar tesis." (Meynaud, 1978: 15)

Entre los diversos elementos de poder que Meynaud encuentra en los grupos de presión (GP) se hallan la *organización* que es muy importante para asegurar la continuidad y orientación segura del grupo; el "*Status*" *social*, la reputación ante el

resto de la sociedad; la *acción individual o acción colectiva*, en los casos en que es necesario la negociación a través de un intermedio, ya sea individual o colectivo (una determinada firma).

Entre los diversos modos de actividad de los GP Meynaud se inclina por tres: 1º En el que se encuentra un propósito de neutralidad del GP respecto a los partidos políticos (PP) opuestos. 2º El establecimiento de relaciones privilegiadas entre el GP y un "x" PP, así el GP aporta y colabora con un determinado PP de diferente manera tal como apoyo electoral, subvenciones económicas, etc. a cambio de una reciprocidad para la defensa de las reivindicaciones del GP. 3º Las que se denominan "organizaciones anexas" donde el PP tiene bajo su mando y control al GP.

Entre los recursos de presión que los GP suelen efectuar -siempre siguiendo a Meynaud- se encuentran el *ensayo de persuasión*; las *amenazas*; el *desempeño del dinero* bien utilizado, que puede ser colectivo: financiación de los PP, o individual: corrompiendo a personas clave para que sirvan a los interés del grupo desde los puestos de gobierno; *sabotaje a la acción gubernamental*; y la *acción directa* y más fuerte como las huelgas. Las acciones políticas tendrán tres momentos: defensiva, ofensiva y ofensivas-defensivas, todo según las circunstancias que los grupos encuentren durante el desarrollo de las mismas. En todo caso los resultados de la lucha no siempre serían eficaces, no siempre llegarían a buen puerto.

Otro pensador francés, Maurice Duverger, sostiene que los GP, a diferencia de los PP, "no participan directamente en la conquista del poder y en su ejercicio, sino que actúan sobre el poder, pero permaneciendo fuera de él, es decir haciendo 'presión' sobre él (...) Los grupos de presión tratan de influenciar a los hombres que detentan el poder, pero no buscan entregar el poder a sus hombres" (Duverger, 1972: 376). Para aclarar mejor la noción de GP éste autor plantea la distinción entre:

- *Grupo exclusivo* "si se ocupa únicamente de actuar en el dominio político, de hacer presión sobre los poderes públicos" (Ibid.: 377-378). Estos grupos son muy raros.
- *Grupo parcial* "si la presión política no es más que una parte de su actividad, si posee otras razones de existencia y otros medios de acción: por ejemplo, un sindicato obrero, que a veces presiona sobre el gobierno, pero que persigue objetivos más amplios" (Ibid.). Este tipo de grupo es el más frecuente.
- *Grupos privados* que son básicamente aquellas organizaciones privadas que realizan algún tipo de acción sobre el gobierno.
- *Grupos Públicos*, aquellos que siendo parte de la administración pública actúan según los métodos de los grupos privados al encontrarse enfrentados entre sí, de tal suerte que ejercen presión hacia el parlamento o el gobierno. Estos grupos tendrían un carácter excepcional.
- *Grupos extranjeros* que son grupos de presión públicos o privados que intervienen en la vida política de un país, pero pertenecen a otro.

Como hay grupos de presión también pueden existir *seudogrupos de presión* que son "las organizaciones que ejercen una presión política pero que no constituyen 'grupos' propiamente dichos. Agrupan un cierto número de individuos y forman así una comunidad. Pero estos individuos son técnicos, que no ejercen siempre la presión en su provecho, sino por cuenta de otros grupos" (Ibid.: 381) y son:

- *Oficinas técnicas de presión*. "Organizaciones puramente técnicas en cierta manera, en donde no existe una comunidad, a no ser la formada por los técnicos mismos de la organización. Se puede dudar en incluirlas dentro de los grupos de presión, porque aunque existe realmente una 'presión', no existe 'grupo' propiamente hablando" (Ibid.). La más conocida es el *lobby*³.

³ "En el siglo XVIII, en el Reino Unido, los salones situados antes del recinto de sesiones de la Cámara de los Comunes se llamaban **lobby**, y eran frecuentados por representantes de distintos intereses comerciales o políticos que conversaban con los diputados para obtener ciertos favores. En cambio, el lobby como estructura parlamentaria formal data de febrero de 1884" (Piñeiro, 1992: 24).

- *Periódicos y organismos de información*, pero no todos, tan solo aquellos que ejercen presión sobre los poderes públicos y la opinión para su propio provecho.

En lo que toca a la estructura de los GP Duverger encuentra: *grupos de masas* los que “tratan de reunir el mayor número posible de adherentes, porque es de este número de donde obtienen su poder efectivo. Como en los partidos de masas, el encuadramiento de millares o de millones de hombres obliga a desarrollar una organización fuerte y jerarquizada. Los sindicatos obreros son el prototipo de los grupos de masas” (Ibid.: 385-386); *grupos de cuadros* que no buscan la cantidad, sino la calidad en personas de prestigio (notables); *GP*

3), “los principios modernos pueden filiarse en los Estados Unidos aunque no, como se cree generalmente, en la capital norteamericana. Fue en el Capitolio del Estado de Nueva York, en Albany, hacia 1829. En aquella época la expresión **lobby-agents** se aplicaba a los buscadores de servicios o ayudas especiales que asediaban el Capitolio neoyorkino” (Ibid.: 4). “Ciertos autores, especialmente ingleses, emplean la expresión *lobby* como sinónimo de grupo de presión. En los Estados Unidos se da a este término un sentido mucho más restringido. Su uso se reserva para designar las intervenciones de los ‘agentes’ o ‘representantes’ profesionales de las asociaciones y los grupos, cuya actividad exclusiva o principal consiste en intervenir sobre los gobernantes con intención de solicitar su apoyo a favor de los intereses de quienes los emplean” (Dion, 1967: 125). A los agentes que realizan esta actividad se los denomina *lobbyist*, y a la actividad específica como tal *lobbying*. Se ha buscado empeñosamente una traducción adecuada para *lobbyist* al castellano utilizando palabras como “cabildero”, “gestor”, “vestibulero”, “gestionador mañoso”, “mesodeador”, pero aún no existe un acuerdo sobre cuál sería una adecuada traducción; aún así se acepta mayoritariamente que “los *lobbyists*, como los miembros de cualquier otra profesión, alquilan sus talentos a quienes reclaman sus servicios” (Dion, 1967: 133). El *lobbying* se describe como “la actividad, generalmente remunerada, de un agente de una asociación o de un grupo que actúa a veces solo, pero casi siempre de acuerdo con los dirigentes de la asociación o del grupo, y que dispone de medios pecuniarios o de otro tipo, con la misión concreta de influir directa o indirectamente en los proyectos y actos de los gobernantes y promover los intereses de sus patronos. En otros términos, el *lobbying* constituye una fase o un aspecto de la ‘política de presión’: no representa más que un elemento del fenómeno complejo de ‘presión’ ... no es sino una técnica de acción entre muchas otras que utilizan los grupos en sus esfuerzos para promover sus objetivos por medios políticos” (Ibid.: 126); Piñeiro no acepta enérgicamente la posibilidad de que el *lobbying* sea identificado como un grupo de presión “porque esta denominación envuelve la idea perturbadora y errónea del ejercicio de un delito. Presionar es, si nos atenemos a la lengua española, ‘ejercer apremio o coacción’, lo cual podrían haber sido parte de su accionar en los orígenes, pero no en los tiempos en que vivimos. Por lo tanto, al impugnar aquellas nomenclaturas denigrantes, postulo la necesidad de que el *lobbying* sea considerado como ‘grupo de persuasión’, puesto que la razón es el elemento fundamental del acto de persuadir. Un *lobbyista* es, pues, un persuasor, si bien resulta preferible seguir adoptando la palabra inglesa, que delimita mucho mejor y más allá de la instrumentación disciplinal, siendo aplicable a cualquier persona que se valga de la razón para obtener su propio sitio de convencer” (Piñeiro, 1992: 15). Por estas razones los lobbies no son grupos de presión, incluso no siempre son grupos al existir entidades de éste tipo en el que el *lobbyist* trabaja solo, de tal manera cumplen los requisitos para ser clasificadas como *pseudo grupos de presión*.

subordinados a PP, aquí el grupo está ligado y sometido a las directrices de un PP; *PP subordinados a los GP* que es contraria a la precedente; *Cooperación igualitaria* "entre partidos políticos y grupos de presión [que] la encontramos por lo pronto en circunstancias particulares, cuando partidos y grupos crean órganos de cooperación provisional, con el fin de hacer frente a una situación determinada" (Ibid.: 387).

Respecto a los medios de acción de los GP Duverger habla de dos: la acción directa a nivel del poder y la acción indirecta a nivel del público. En la primera se hallan la acción abierta e incluso pública como los compromisos que se logran sacar a los candidatos, otra oculta como la financiación económica y material a los PP y, por último, se tiene a la corrupción que se presenta de diversas maneras hacia los políticos. En la segunda se actúa sobre el público para, indirectamente, lograr algo sobre el poder, así se ubica a la propaganda que estos GP realizan al distribuir información orientada hacia el público en general, otro método es el de la violencia: "ciertas formas de violencia dependen de la acción normal de los grupos. Es decir, aquellas que tienen como objetivo a la vez de presionar sobre la opinión pública y forzar al gobierno para que ceda ya que el desorden que resulta llega a ser intolerable" (Ibid.: 393).

Gianfranco Pasquino realizó un pequeño recuento y descripción de las teorías referidas a los GP, otorgando así un panorama necesario para poder profundizar el estudio sobre estos grupos. Él piensa que a pesar de los esfuerzos de los diferentes estudios sobre los grupos, ya sean sobre grupos en general o de manera específica en los de presión, éstos aún no habrían podido cumplir los requisitos para ser consideradas como "teorías", tales como: especificación de relaciones entre variables, relaciones de causalidad, correspondencia entre relaciones formales y fenómenos reales, falsificación, etc., a pesar de lo cual su mérito se encuentra en el hecho de haber llamado la atención respecto a la existencia, importancia, intensidad y ámbito de actividad de los grupos de presión

o subgrupos político. Pero, ¿de dónde vendría la expresión grupo de presión (GP)? Pasquino piensa que “la modalidad clásica ... la que permite el paso de mero grupo de personas reunidas en torno a un interés compartido a grupo que trata de influir sobre las opciones políticas y del personal que decidirá esas políticas y deberá llevarlas a cabo se define como ‘presión’. De aquí, la expresión grupo de presión (...) reservada a los grupos de interés que se activan políticamente.” (Pasquino, 1996: 199). “Ésta [GP] indica al mismo tiempo la existencia de una organización formal y la modalidad de acción del g. mismo en vista a la consecución de sus fines: la *presión*. Entendemos por presión la actividad del conjunto de individuos que unidos por motivaciones comunes tratan de influir, a través del uso o la amenaza del uso de acciones, en las decisiones que toma el poder político, ya sea a fin de cambiar la distribución prevaleciente de bienes, servicios, cargas y oportunidades, ya sea a fin de conservarlas ante las amenazas de intervención de otros g. o del político mismo” (Pasquino, 1995: 728-729); ahora, en referencia a la relación entre éstos grupos y los partidos políticos (PP) Pasquino no encuentra una diferenciación exacta si partimos por las funciones de articulación de intereses y/o agregación de intereses, la definición radica en que solo los PP participan en la competencia electoral, administrativa del poder más la función de expresión democrática, a diferencia de los GP que no participan de los procesos electorales en forma directa, tampoco buscan la administración del poder de una manera también directa, tan solo buscan un acceso e influencia en éstos espacios para influir en la toma de decisiones de los mismos.

Dentro las relaciones entre GP y PP puede darse que el GP controle al PP, es decir no solo financian a los mismos sino que influyen en el reclutamiento de dirigentes y el tipo de política a seguir. También puede darse que el GP, por el control del PP, no pueda articular automáticamente las demandas sociales, representar intereses y programas que les podría permitir imponer un contenido ideológico. Por último, los intereses de ambos pueden tener en común temas importantes, pero en ningún caso todos los temas.

En referencia a la relación de GP, PP y administración pública Pasquino identifica tres categorías: "la relación de *parentesco* por la que el partido sólo se muestra receptivo a las presiones y a las sugerencias de los g. de un mismo origen ideológico-político, la relación *clientelar* por la que diversos ministerios recurren para su funcionamiento adecuado a la aportación de algunos g. de presión que se convierten al mismo tiempo en interlocutores privilegiados y la relación de *colonización*, por medio de la cual algunos g. de presión, por costumbre o por un poder real de chantaje, son capaces de vetar el nombramiento de importantes funcionarios administrativos, o de imponerlos" (Ibid.: 734).

Pasquino además sostiene que los GP son organizaciones típicas de los sistemas políticos democráticos por la posibilidad que estos sistemas les ofrecen para organizarse, como también la posibilidad de presionar al interior del mismo a través de diversos mecanismos, pero ello no significa que sean una parte integrante de los procesos políticos con aceptación plena; además es indudable que la democracia podría funcionar peor si los GP no existieran, porque los PP no pueden mantenerse al día con las demandas surgidas desde la sociedad, demandas que son mejor percibidas y canalizadas hacia el sistema político por los GP a causa de la relación estrecha e inmediata con los miembros de base, actuando como intermediadores útiles y eficaces. Esta posición es asumida también por Pablo Lucas Verdú (1974) quien sostiene que la democracia de masas es la más propicia para que la técnica de estos grupos se lleve adelante, y sería en Estados Unidos donde se dio la oportunidad de cuantificar los datos para dichos estudios gracias a su tradición democrática. Graeme C. Moodie y Gerald Studdert-Kennedy publicaron, en su natal Inglaterra, una investigación que se centra en explicar y analizar los conceptos de democracia representativa, opinión, públicos y GP junto al análisis de datos empíricos para constatar y contrastar su validez, estudio donde entienden a la democracia como un proceso político en el que las decisiones se dan a través del debate, de la distribución del poder y de la seguridad de que el poder no será ejercido arbitrariamente, donde las opiniones,

los públicos y las intervenciones de grupos permiten una mayor fluidez o estancamiento para una determinada democracia. Para poder entender de una manera más adecuada el manejo no arbitrario del poder, Moodie y Studdert han tomado muy en cuenta la influencia de los GP, en el sentido de que ningún examen de la representación democrática sería completo si no se tomara en cuenta a dichos grupos ayudando de tal manera a sustentar que el régimen democrático es un terreno fértil para el desarrollo y actividad más libre de los GP⁴.

Un esfuerzo importante, en lo que a Latinoamérica se refiere, es el texto *Grupos de presión* de Fernando Sanclemente Molina, para quién los GP “están conformados por un conjunto de fuerzas dinámicas que intervienen sobre los depositarios del poder público, con el fin de obtener de ellos un pronunciamiento favorable a sus intereses materiales o aspiraciones ideológicas, no amparados por el legislador en una situación general” (Sanclemente, 1965: 19)⁵. Además,

⁴ Cabe hacer notar que la idea que sustentan de grupo de presión la entienden como un mundo mayor que albergaría a los grupos de interés. De tal manera entienden por GP a “todo grupo organizado que intenta influir sobre las decisiones del gobierno sin buscar ejercer él mismo los poderes formales de éste” (Moodie y Studdert-Kennedy, 1975: 111). A diferencia de los clásicos teóricos de los grupos de interés quienes entienden que serían los grupos de presión los que se encontraría dentro el universo de los grupos de interés, Moodie y Studdert-Kennedy piensan exactamente al revés: serían los grupos de interés quienes estarían al interior de los grupos de presión. Ahora, las diversas formas en que pueden clasificarse los grupos de presión serían:

1. *Grupos de interés, seccionales, portavoces o funcionales*, cuya pertenencia, en referencia a sus miembros “se deriva mayormente de quienes ocupan un lugar particular, definible de manera relativamente clara, dentro de la estructura social o económica, en virtud de lo cual pueden, probablemente, ser afectados de manera similar por los acontecimientos.” (Ibid.: 116-117).
2. *Grupos promocionales o de causa*, quienes no cuentan con una clientela comparable al del primer caso, de tal manera que estos deben atraer miembros por medio del consenso sobre un tema específico, o por compartir características socialmente identificables.
3. *Grupos de roles formales* “refiriéndonos con esta denominación a los grupos cuyos miembros reúnen, inicialmente al menos, por virtud de un rol o roles compartidos, ya sea el de padre, maestro, obrero textil, empleado público” etc. (Ibid.: 119).

⁵ Entre otras definiciones proporcionadas por latinoamericanos encontramos la de Badeni: “los grupos de presión son agrupaciones de individuos que, para alcanzar ciertos fines comunes, procuran presionar a los órganos gubernamentales sin asumir la responsabilidad de la decisión política; presionan a las instituciones del poder público para obtener una decisión favorable sin pretender sustituirlas” (Badeni, 1972: 54-55); de Brandao: “bajo la denominación grupos de presión entiéndese generalmente aquellos grupos organizados para la defensa de intereses propios, de intereses de naturalezas diversas, y que actúan sobre los órganos responsables del Estado para obtener beneficios” (Brandao, 1974: 131); y Xifra dice de los GP “que no persiguen la conquista del poder sino su control, proyectan una información con el propósito de influir en las decisiones de los

mantiene la idea de que los grupos de interés se transforman en GP cuando buscan por la vía gubernamental alcanzar sus aspiraciones y los mismos (GP) son clasificados en tres categorías:

1. "Grupos que buscan fines exclusivamente políticos;
2. "Grupos que combinan la acción política con la función consultiva, en desarrollo de la potestad de los poderes públicos;
3. "Grupos exclusivos de consulta, que ejercen una presión indirecta sobre los organismos consultantes." (Ibid.: 34).

Respecto a los medios de presión utilizados por los GP, Sanclemente encuentra tres tipos: (i) *Medios de persuasión* entre los que se cuentan los contactos posibles con el legislador, con los funcionarios públicos, las buenas relaciones con los medios de prensa, una buena información dirigida hacia los sectores que se desea conquistar, el manejo adecuado de las consultas solicitadas para la elaboración de leyes "requerida por el legislador o administrador a quien los grupos trasladan la responsabilidad directa en la decisión tomada, es importante fuente de presión por las implicaciones que representa" (Ibid.: 39), por último esta la negociación entre los organismos estatales y los GP. (ii) *Medios de corrupción*

gobernantes, promoviendo o provocando actitudes favorables, a través de diferentes medios de convicción o de persuasión, o utilizando incluso instrumentos coactivos" (Xifra, 1974: 157).

En Bolivia, Nufio Chávez ha dedicado un capítulo de su *Introducción a la ciencia política* para el estudio de los GP. En general él retoma las ideas planteadas por Duverger con ligeras variaciones, adaptando el criterio más amplio de GP dejando a un lado la noción Estadounidense que lo circunscribe tan solo a los grupos privados; a pesar de ello hace notar que el "Estado no puede permanecer indiferente a la actuación de los grupos, puesto que estos presionan sobre el Estado hasta hacerse atender y, muchas veces, consiguen participar como parte estructural del Estado mediante los parlamentos orgánicos: muchos se hacen reconocer como instrumentos del Estado, o sea toman una participación directa o bien indirectamente mediante los parámetros políticos, llegan hasta a capturar el poder, en todo caso los grupos que actúan frente al Estado, tienen la posibilidad de convertirse en poderes o instituciones de derecho dentro del Estado" (Chávez, 1985: 227).

Respecto a los fines que los GP tienen, Chávez sostiene, retomando a Sauvy, que son cuatro: 1) Ejercer presión sobre sus propios miembros defendiendo su cohesión; 2) Actuar sobre la opinión pública para que esta no le sea contraria; 3) Presionar a los administradores públicos hasta que estos lleguen a identificarse con los intereses del grupo; 4) Actuar sobre las altas esferas de la política cuyas decisiones pudiesen afectar los intereses del grupo. En lo que se refiere a los medios de acción, estos serían "variadísimos ... desde la justicia de los planteamientos de un grupo, hasta medios delictivos como la amenaza, el soborno y la presión física, asentada en los grupos armados que también pueden actuar como grupos de presión. En general estos medios pueden englobarse en dos: la potencia económica y la potencia social del grupo" (Ibid.: 232).

que son individuales y secretos, van desde el pago directo por una decisión tomada, pasando por dádivas, halagos hasta el cohecho y otros delitos contra funcionarios públicos. (iii) *Medios de intimidación*, que se presentan cuando no se encuentra receptividad en las autoridades hacia el grupo, sus modalidades son el chantaje, la “coacción psicológica [que] consiste en el empleo de amenazas injustas contra la persona, el honor, bienes o familia del hombre con autoridad, por parte de los grupos” (Ibid.: 42), huelgas y el sabotaje.

Con referencia a la eficacia y potencia de los GP estos son determinados por el número de asociados ya que si este es importante podrán desempeñar una función interesante durante el periodo electoral; también la capacidad financiera resulta importante como factor de eficacia y potencia, esta capacidad se sustenta, en principio, en los aportes de los afiliados, pero la “capacidad financiera de los grupos de presión se encuentra en proporción directa con relación a la clase de grupo que se trate” (Ibid.: 50); un tercer factor, la organización, es muy importante porque un grupo mejor organizado tendrá mayor eficacia. La “organización que se adopte depende en gran parte del tipo de protección buscada, la clase de asociados y el sector económico que represente. Dentro de esa organización se presentan dos aspectos fundamentales: la calidad y capacidad de los directivos y las relaciones que establezcan en los medios parlamentarios, los ministerios, los órganos periodísticos, y, en general, sobre todos aquellos que ejerzan funciones públicas o crean conciencia en la nación” (Ibid.: 51); también se cuenta el respeto a la opinión pública y la reputación del GP; por otro lado se cuenta un “efecto multiplicador”, es decir “La aceptación por parte de entidades no colectivas, empresas y personas influyentes de las campañas reivindicatorias al interés de grupos frente al Estado. Su coparticipación en tales iniciativas y la presión aumentada por este incremento de fuerzas del esquema particular configuran este factor de eficacia” (Ibid.: 54); a la vez Sanclemente advierte que debe tenerse cuidado en la adopción del móvil de la presión ya que los GP buscan influir en los hombres que están en el poder, pero no buscan derrumbar el sistema vigente.

Finalmente, el autor que en este momento se toca, considera, a diferencia de Duverger, que en ningún momento (ni por excepción) pueden existir GP al interior de las instituciones públicas: "Organismos del estado tales como ministerios, fuerzas armadas, no pueden de ninguna manera ser considerados como grupos de presión pues se lo impide su propia naturaleza. Ellos pueden ser objeto de la actividad de los grupos pero no sujetos de ellas. No se le puede reconocer una naturaleza dual a los órganos que constituyen el poder; concepto fundamentalmente unitario". "Cuando las fuerzas armadas u otras entidades administrativas dejan de lado su normal campo de influencia, que se explica por la necesaria coordinación que debe existir entre las entidades administrativas y la tendencia intervencionista del Estado contemporáneo, para rebelarse al orden establecido, a las disposiciones o ejecuciones del mismo, se ha producido una modificación en las relaciones intergubernamentales, en virtud de la cual los mismos sujetos del poder, aprovechando sus recursos materiales, subvierten el orden jurídico imperante para modificarlo por uno nuevo. *No se puede hablar en este caso de presión o de grupos de presión sino de rebelión o golpe de Estado*" (Ibid.: 84. Las cursivas son mías).

El ecuatoriano Rodrigo Borja nos presenta una subdivisión de los grupos de interés entre *grupos de presión* y *grupos de tensión*. La primera se caracteriza por los métodos de presión que efectúa para el logro de sus propósitos:

"Usualmente aplican tres clases de procedimiento para alcanzar sus objetivos: la persuasión, la corrupción o la intimidación. Los métodos de persuasión son la información, las campañas publicitarias, la propaganda a favor de las causas que defienden o en contra de las que impugnan. Usan para ello los medios de información masiva. Si estos métodos no surten efectos, acuden a los de corrupción, como la financiación de campañas electorales, el cohecho y la utilización de las debilidades o flaquezas de los funcionarios (viajes, fiestas, *weekends* obsequios, drogas, sexo) a fin de someterlos a la voluntad de los grupos de presión. Y si todo esto les resulta

infructuoso, les quedan finalmente los métodos de intimidación: la amenaza, el chantaje, la coacción psicológica, las campañas públicas de desprestigio. Así logran, a veces, sus objetivos.” (Borja, 1998: 471).

La diferencia con los grupos de tensión reside en que “los grupos de presión defienden privilegios económicos de las elites sociales: son avanzadas del sistema capitalista; en cambio, los grupos de tensión encarnan intereses sociales postergados por la organización capitalista: son avanzadas de reivindicación social, que defienden los derechos de los trabajadores, de los indígenas, de los campesinos, de los estudiantes, de las minorías étnicas y de otros sectores sumergidos de la sociedad ... Su denominación nace de la naturaleza de los medios de lucha que utilizan: son medios que crean tensiones sociales para constreñir a los gobernantes y forzarlos a atender sus demandas. Estos medios son principalmente la *huelga*, la movilización popular, la toma de edificios o instalaciones, la paralización de servicios públicos, el *sabotaje*, el *boicot* y las manifestaciones de masa ... Éstos acuden a la huelga, a la movilización de masas y, a veces, hasta a la violencia para conseguir sus reivindicaciones sociales. Pero no a la corrupción ni al soborno.” (Ibid.: 472).

La diferencia fundamental de los dos tipos de grupos de interés presentados por Borja es la posición económica y status de los miembros que agrupan cada una de ellas, los de presión serían los instrumentos de lucha de las cúpulas económicas, mientras los de tensión pertenecerían a las bases sociales.

Por lo expuesto con anterioridad se evidencia un acuerdo implícito mayoritario para identificar a un *grupo de presión* como un grupo de interés, que en el momento de ejercer *presión* con diversos métodos influye, o se esfuerza por influir sobre los funcionarios públicos y órganos gubernamental-estatales, encontrándose al margen del aparato estatal y burocrático, buscando defender, preservar, mejorar, recuperar o alcanzar algún beneficio en lo que se cree es correcto, o que le pertenece (debería pertenecer), o una determinada posición frente al Estado,

que puede tener un carácter material o no sin querer tomar las riendas estatales de manera directa como lo hacen los partidos políticos, pero sí buscando siempre influenciar en la toma de decisiones de las autoridades de un país dado, en la defensa de sus reivindicaciones e intereses. Son grupos de interés que se activan políticamente en el transcurso de su carrera constante por alcanzar sus objetivos e intereses sin que necesariamente terminen siendo formalmente institucionalizados, pudiendo incluso durar breves momentos según el tiempo que haya sido necesario para el logro de las metas planteadas por los intereses comunes de sus miembros.

En el transcurso de la vida de los Estados modernos se evidenció la existencia y presencia constante de diferentes grupos de presión en la vida política de muchos países, pero uno de los más conocidos y característicos ha sido el sindicato, cuya presencia no es extrañada en los países democráticos si acaso no en la mayoría de las naciones del mundo en la actualidad. Veamos brevemente qué es el sindicato y por qué se lo puede considerar un grupo de presión clásico.

I.4. Sindicato

Una de las más difundidas formas de organización humana en la actualidad son los sindicatos, mismos que han tenido sus antecedentes en los antiguos gremios medievales de Europa, pero tanto su estructura como cuanto la palabra que se utiliza para designarlos comienzan a tomar su forma moderna a partir del último cuarto del siglo XVIII con la llegada de la Revolución Industrial, expandiéndose junto a la industrialización a pesar de que los primeros sindicatos no fueron reconocidos legalmente, razón por la cual tuvieron que ser clandestinos en sus inicios. La lucha por su reconocimiento en el Estado fue larga, pero una vez conquistada la libre asociación entre trabajadores de una misma rama de actividad se emprendió la pelea para el logro de la negociación colectiva y no individual de los asociados, tipo de negociación que al ser legalizada fortificó en grado sumo a éste tipo de organización, lugar donde también se adquirieron como principios

fundamentales la libertad de afiliación, expresión, posición ideológica y religiosa de sus afiliados.

El sindicato en primera instancia apareció por el espíritu asociativo de hombre para la defensa de intereses comunes, siendo un grupo de trabajadores cuya "legítima función consiste en mantener y mejorar las condiciones de trabajo de sus miembros, y cualquier alianza que pueda aumentar su poder y autoridad debe quedar subordinada al propósito principal" (Bottomley, 1963: 11), concibiéndolos generalmente como "organizaciones permanentes creadas por los trabajadores par protegerse en sus empleos, lograr mejores condiciones mediante negociaciones colectivas y disponer de un modo de expresar sus puntos de vista sobre los problemas sociales" (IADSL, 1968: 11) y cuya raíz primaria de organización serían las diferentes ramas de producción de los trabajadores asalariados, situación que ha dejado de ser estricta en los últimos lustros porque muchas otras organizaciones, que no necesariamente son de trabajadores asalariados, han asumido también como suyas la organización sindical, siendo condición necesaria la especialización en determinado desempeño de oficio o trabajo casi siempre exclusivo y especializado (Cfr. Borja, 1998: 874).

Tenemos por tanto que "el sindicato puede ser definido como la asociación constituida por quienes pertenecen a una categoría profesional; asociación dirigida a la defensa de los comunes intereses morales y económicos" (Piazzzi, 1970: 21). El sindicato en nuestros días es por esencia una asociación profesional: "Así lo fue desde un principio, entendido el adjetivo 'profesional' en su sentido más estricto: el sindicato no era, en su origen, sino una asociación permanente de asalariados que se proponía defender o mejorar las condiciones de su contrato de trabajo. Nestor Pérez Botija lo define así: 'asociación, de tendencia institucional, que reúne a las personas de un mismo oficio para la defensa de sus intereses profesionales'." (Ezcurdia, 1966: 42).

En este trabajo no se debe entender “profesión” solamente como el título obtenido por el paso satisfactorio en alguna universidad, sino también a la especialización en el cultivo y uso de artes, oficios, deportes, diversas disciplinas y conocimientos utilizados o practicados no por gusto, sino con la intención de conseguir algún beneficio material y/o con la intención directa de lucrar con las mismas.

La unión y la acción concertada de los miembros del sindicato, una de cuyas expresiones se observa en la negociación colectiva, le ha permitido a ésta institución defender los intereses comunes de sus afiliados, reivindicando demandas generalmente salariales, de seguridad social y mejores condiciones de trabajo entre las más importantes, frente a otros grupos y entidades privadas – usualmente los patronales-, como al Estado en sus deferentes poderes (legislativo, ejecutivo y judicial).

Para que el sindicato cumpla efectivamente la tarea por la cual fue creada, se ha establecido en diferentes convenciones, declaraciones programáticas, normas estatutarias nacionales e internacionales entre otras el *apartidismo* institucional, es decir la independencia y autonomía de fuerzas políticas externas –como los partidos políticos- y de las autoridades estatales para evitar la fragmentación del movimiento sindical, porque es usual que en todo sindicato existan diversas posiciones (étnicas, sociales, ideológico-políticas, religiosas, etc.) que evitan la homogeneidad de los miembros de sus filas, siendo que los factores de unión y acción colectiva están enmarcados en los intereses comunes de que les hacen partícipes el hilo común de su profesión y tan solo con una esmerada independencia y neutralidad puede mantenerse la cohesión creada por la identidad de intereses del oficio que desarrollan. Es indudable que tal independencia fue difícil de cumplir, siendo muestra de ello las pocas veces que se ha dado en la vida orgánica de dicha institución a nivel mundial.

La misión del sindicato es la de coordinar los esfuerzos de sus afiliados para mejorar el bienestar de los mismos, teniendo presente en todo momento que la

incorporación a la organización se da por motivos estrictamente profesionales y no políticos. La posición y acción política del sindicato está subordinada a los intereses que surgen de la actividad realizada por sus afiliados antes que de posiciones morales, religiosas o políticas individuales. Los intereses particulares deberían someterse al interés general de grupo. "Por tanto el trabajador debe declinar parte de esa libertad individual, porque la asociación exige, por su misma finalidad, velar por los intereses generales del grupo y este sentido de delimitación de la libertad individual es el que permite que el sindicato pueda cumplir sus fines" (Del Castillo, 1984: 31; también ver Ezcurdia, 1966 y Piazzzi, 1970).

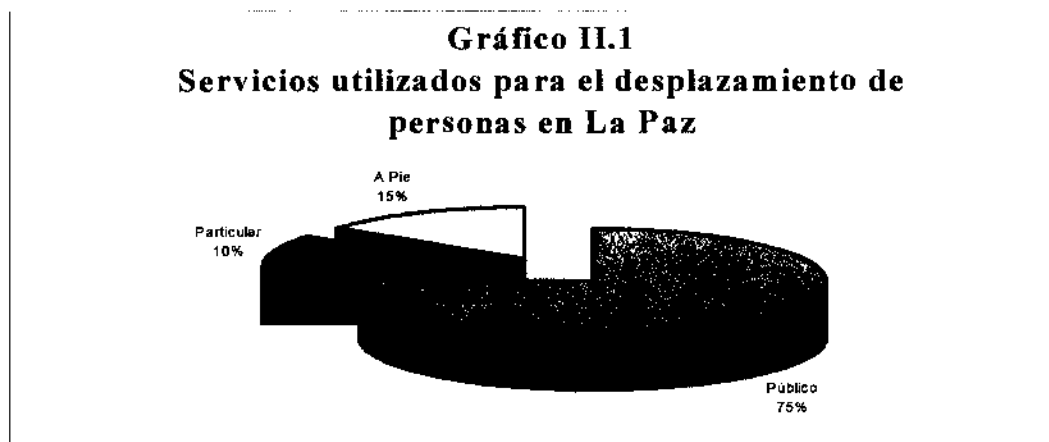
Hasta donde se avanzó aquí queda claro que todo sindicato posee las características que lo hacen partícipe de ser clasificado al interior del campo de los grupos de interés, pero no se constituye en grupo de presión sino hasta el momento en que "hecha mano" de la esfera gubernamental para alcanzar sus objetivos-intereses, en la defensa de una posición predeterminada y asumida, por lo menos en teoría, por concertación mayoritaria de aquellos que la integran; para decirlo de otra manera surge como grupo de presión "en cuanto se pretende la actuación política, es decir, el influjo en las esferas gubernamentales en busca de una decisión política; se completan entonces los tres elementos característicos, en escala ascendente ... la acción colectiva, en cuanto grupo social; el objetivo común, como grupo de interés; la intervención sobre los poderes públicos que define el grupo de presión" (Ezcurdia, 1966: 307).

En los próximos capítulos se utilizará los lineamientos teórico-conceptuales expuestos hasta éste momento, pues los mismos se muestran suficientes para el análisis del transporte sindicalizado que es el objeto de investigación del presente trabajo.

CAPÍTULO II

Transporte Sindicalizado de La Paz

El transporte público en la ciudad de La Paz atiende el 75% de los viajes generados en la ciudad, frente al 10% que es cubierto por el transporte particular (ver gráfico II.1), constituyéndose de tal forma en un sector que brinda vital servicio al grueso de la ciudadanía que desarrolla sus actividades en la ciudad Sede de Gobierno de Bolivia.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad Para La Paz.

Dentro del servicio de transporte en La Paz se identifican tres grupos: El transporte organizado o sindicalizado, el transporte libre y la asociación de radio taxis. De los tres quien posee de lejos la mayor cantidad de afiliados es el primero, institución que cuenta ya con una vieja tradición en la ciudad y es el grupo que interesa para los fines expositivos del presente trabajo.

II.1. Una breve descripción

El transporte organizado de La Paz fue creado el 18 de marzo de 1927 con el denominativo de *Sociedad de Protección Mutua de Choferes 1º de Mayo*, constituyéndose en sindicato solo después de la Revolución Nacional de 1952, cuando el 7 de diciembre de ese año en el 3º Congreso Nacional del Choferes se convirtió en la **Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo"**, aglutinando en adelante a todos los transportistas afiliados a sindicatos del autotransporte de La

Paz, así también todas las instituciones del transporte fundadas antes del 52 cambiaron sus denominativos de “sociedades” a “sindicatos”.

La condición necesaria para conformar los nóveles sindicatos fue el ser personas que adquirieron como oficio el transporte de pasajeros en algún tipo de automóvil, alcanzando grados de especialización en dicho ámbito que les permitía ganar suficiente dinero para poder mantener a sus familias. De tal manera todos los sindicatos se constituyeron sobre la base de choferes profesionales que prestaban servicio de transporte público de pasajeros en el Departamento de La Paz.

La Federación “1º de Mayo” nació como el instrumento de defensa de los derechos sociales, económicos y laborales de sus asociados, y entre sus fines más importantes se tiene:

- No realizar ningún tipo de discriminación por motivo alguno y la lucha por la libertad de expresión y pensamiento.
- Mantener la unidad de los choferes.
- Buscar todos los beneficios posibles para sus socios afiliados.
- Hacer sugerencias y gestiones ante autoridades competentes, proponiendo leyes y otras disposiciones en procura de prestar el mejor servicio a sus afiliados.
- Procurar el buen servicio del autotransporte departamental de La Paz.
- Luchar por la libertad sindical y el respeto al fuero sindical. (Ver Federación Sindical de Choferes “1º de Mayo”, 1957: 9-11).

En la actualidad la Federación Sindical de Choferes “1º de Mayo” agrupa a 64 instituciones entre sindicatos de transportistas y entidades afines en todo el Departamento de La Paz, contando en la ciudad (se excluye a El Alto) con alrededor de 20.000 afiliados¹ cifra cercana a la información proporcionada por el

¹ Información proporcionada por Raúl Centellas Garzón Secretario de Relaciones de la Federación Sindical de Choferes “1º de Mayo”, en entrevista realizada el día 5 de febrero de 2004.

Instituto Nacional de Estadística (INE) dentro los datos sobre población ocupada de 10 años o más por actividad económica en la Sección Capital – La Paz (ver cuadro II.1).

Cuadro II.1
Población Ocupada de 10 años o más por Actividad Económica
Según Censo 2001. Sección Capital - La Paz

Población Ocupada	Agr., Ganad., Caza y Silvicultura	Pesca	Explot. de Minas y Canteras	Industria Manufacturera	Electricidad, Gas y Agua	Construcción	Comercio al por Mayor y Menor	Hoteles y Restaurantes	Transporte, Almacén., Comunicaciones	Intermediación Financiera	Serv. Inmob., Emprcs., y de Alquiler	Adm. Pública, Defensa y Seguro Social	Educación	Serv. Sociales y de Salud	Serv. Comunitarios, Sociales y Pers.	Serv. A los Hogares y Serv. Domésticos	Serv. de Org. Extraterritoriales	Sin Especificar
311589	5752	28	1346	39948	1040	15346	69579	18230	24563	4756	21619	19635	20575	12959	15300	24187	825	15881

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Entre los afiliados se cuentan choferes que brindan servicios en todas las modalidades de transporte, vale decir colectivos, micros, minibuses, *carrys*, trufis y taxis, siendo los sindicatos Sindicato Mixto de Transportistas "Villa Victoria", Sindicato Mixto de Transportes Litoral, Sindicato Mixto de Choferes de Buses, Microbuses, Minibuses, y Trufis "Eduardo Avaroa" y el Sindicato de Choferes San Cristóbal los de mayor tradición y afiliados en el gremio, 33.5% del total (ver cuadro II.2); así también existe la distinción entre choferes "propietarios" y choferes "asalariados". Con el denominativo de *choferes propietarios* se conoce a aquellos que son dueños de las movilidades en las que trabajan, incluso pudiendo tener más de un carro, así requieren de otras personas que conduzcan aquellos vehículos que no son utilizados en su labor diaria; sin embargo, y a pesar de ser llamados *asalariados*, los choferes que trabajan en movilidades ajenas, no reciben un salario fijo mensual o semanal, sino que deben entregar un determinado monto económico al dueño cada día fuera de los gastos de combustible y otros que el

chofer asalariado realiza en cada jornada de trabajo, esto implica que los ingresos de los "asalariados" varían y muchas veces llegan a ser bajos dependiendo de la cantidad de pasajeros que consigan durante su día de trabajo, pues a diferencia de los "propietarios" que en promedio sacan una ganancia de Bs. 70 por día de trabajo, el asalariado sólo llega a ganar de Bs. 20 a 30 en la misma jornada.

Cuadro II.2
Sindicatos con mayor afiliación

Sindicatos	Afiliados	Porcentaje	% Acumulado
Villa Victoria	2000	10	10
Litoral	2000	10	20
San Cristóbal	1500	7.5	27.5
Eduardo Avaroa	1200	6	33.5
Copacabana	850	4.3	37.8
Otras en la ciudad	12450	62.3	100
Total 1° de Mayo solo en la Ciudad de La Paz	20000	100	

Fuente: Elaboración propia basada en las entrevistas realizadas.

La Asamblea General Ordinaria se constituye en la máxima instancia en autoridad de la Federación "1° de Mayo", la misma puede tener un carácter Extraordinario si fuese necesario. El órgano administrativo de la entidad es el Comité Central Ejecutivo (CCE) cuyo directorio tiene, según el orden de importancia, las siguientes carteras:

- Secretario General
- Secretario de Relaciones
- Secretario de Hacienda
- Secretario de Actas
- Secretario de Conflictos
- Secretario de Cultura
- Secretario de Beneficencia
- Secretario de Vialidad y Transportes
- Secretario de Prensa y Propaganda
- Secretario de Deportes

- Secretario de Organización Sindical
- Abanderado

Los miembros del directorio duran en sus funciones un año pudiendo ser reelectos al cabo de su mandato (según manda el estatuto Orgánico de la entidad).

Es el CCE a la cabeza del Secretario General el que preside las Asambleas Generales, asambleas donde todos los afiliados tienen las mismas oportunidades de voz y voto sin exclusión alguna de tal suerte que no interesa la modalidad en la que trabajen, si son asalariados o propietarios, todos poseen los mismos beneficios, derechos y obligaciones al interior de los sindicatos y la Federación.

La *Central Única de Transporte Urbano* es el ente técnico encargado de los temas de líneas de transporte, recorridos, paradas y demás asuntos en el radio urbano de la ciudad, siendo por ello la que se relaciona directamente con la *Unidad de Sistemas Viales* del Gobierno Municipal de La Paz (GMLP). En lo concerniente al transporte interprovincial, interdepartamental e internacional de pasajeros y carga se tiene reservada otra unidad que trabaja directamente con el Viceministerio de Transportes.

El 5 de mayo de 1991 fue creada la *Federación Departamental de Choferes Decanos de La Paz*, dependiente de la Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo", la misma tuvo su origen en los distintos *Cuerpos de Decanos* que se fundaron desde la década de los 70 en los sindicatos más antiguos. Los cuerpos de decanos y su federación son entes honoríficos y de mérito de los respectivos sindicatos de transportistas. Sus miembros son aquellos socios con décadas de antigüedad y que en la actualidad se encuentran en el sector pasivo, generalmente se cuenta entre ellos a los llamados socios fundadores; estos cuerpos honoríficos autofinancian sus actividades por cuenta propia y no tienen relación directa en la toma de decisiones de alguna manera excepcionales a los parámetros que rigen para todos los socios en general al interior de sus sindicatos

y la Federación "1º de Mayo", sin embargo por su experiencia suelen ser consultados en problemas con los cuales ellos lidiaron en otras épocas, constituyéndose en consejeros recurrentes.

En el ámbito de las sanciones por faltas y/o incumplimiento de las disposiciones emanadas desde la Federación o los sindicatos, las mismas sólo son entera potestad para el sindicato del cual es miembro el infractor, teniendo que realizarse un proceso interno según los reglamentos de la institución base. En estos casos la Federación "1º de Mayo" no tiene tuisión al respecto y tampoco reglamenta las multas o castigos correspondientes. El directorio del CCE puede tan solo informar sobre la desobediencia o contravención a la norma de la Federación por parte de algún chofer sindicalizado, pero formalmente no puede obligar a los sindicatos para que tomen una actitud determinada.

Los miembros del autotransporte en La Paz han adquirido en las últimas dos décadas un alto grado de heterogeneidad, pues entre los socios afiliados se encuentran a ciudadanos de diversa procedencia e inclinación religiosa, desde analfabetos hasta profesionales en diversas áreas, aunque, según sus dirigentes, todavía existe un alto número de afiliados que no finalizó la primaria.

Esta heterogeneidad y el aumento sustancial de transportistas está ligado con el Decreto Supremo 21060, pues es a partir del mismo que muchas personas perdieron sus trabajos y se sumaron, entre otros sectores, al gremio de los choferes para tener un oficio del cual vivir.

"antes de ahora ... nosotros como sindicato seleccionábamos a la gente ... que podía ingresar a la institución, pero lastimosamente desde el 21060 cualquier persona, pues, puede sacar una licencia de conducir sin cumplir todos los requisitos que se establecen en la institución, se presentan con

una licencia y eso les da derecho a ser chofer ... allí hemos visto los rebalses ... de las personas que han sido relocalizadas".²

Además de "relocalizar", el mencionado decreto también le quito el monopolio al sindicato de choferes, permitiendo que muchos conductores pudieran trabajar sin que estuviesen obligados a cancelar los aportes que los sindicatos requieren de sus socios; a estos choferes se los denominó *transporte libre*.

A decir de los transportistas afiliados estos dos factores, la incorporación masiva de conductores relocalizados, sin educación y falta de vocación de servicio, más la aparición del transporte libre, habrían incidido en la mala imagen que de ellos tiene ahora la ciudadanía en general, pues se perdió el respeto que les guardaba la sociedad antes de dichos fenómenos. Un dicho entre los choferes aclara muy bien la diferencia entre los miembros del transporte organizado o sindicalizado y los del transporte libre: "Los choferes sindicalizados son choferes de vocación, los choferes del ATL (Asociación de Transporte Libre) son choferes de ocasión".

Durante el transcurso de la vida institucional del transporte organizado de La Paz la mayor fortaleza que ha tenido el gremio es la *Unidad del Sector*, unidad creada por un espíritu de compañerismo y fraternidad a partir del vínculo común de ser choferes de transporte público. Existe una percepción de "camaradería" en el autotransporte, sentimiento formado desde sus organizaciones sindicales, pues éstas les han proporcionado espacios para la recreación y de relaciones sociales tales como restaurantes, salas de juego y entretenimiento, eventos deportivos y de fiestas, sitios como eventos en los que participan la gran mayoría, sino todos, los socios incluso dejando de trabajar para dar prioridad a tales actividades, actividades que ofrecen no solo beneficios colectivos, sino también se pueden identificar incentivos selectivos para quien o quienes destaquen en algún campo,

² Extracto de la entrevista realizada a Daniel Baldivieso Castillo, Presidente del Cuerpo de Decanos y Fiscal General del Sindicato de Choferes San Cristóbal, entrevista realizada el día 6 de febrero de 2004.

permitiendo de esta manera aumentar la moral de la mayoría de los socios. Los campeonatos de fútbol son un buen ejemplo de aquello, porque los equipos ganadores al margen de llevarse los puntos o títulos en disputa también pueden ser acreedores a montos económicos y/o días libres de trabajo remunerado además de levantar el espíritu y orgullo del conjunto de los socios de su sindicato, otorgándoles un capital simbólico que implica en sí un bien colectivo.

Estos espacios son propicios para crear lazos no sólo laborales sino también afectivos y de confianza que pueden llegar a grados de parentesco de distinto orden entre quienes participan, siendo la relación de "compadres" la más común. De ésta manera se consigue una interesante cohesión del grupo.

Sin embargo, todo lo mencionado no evita las disputas entre afiliados, pues ya en el trabajo existe una pugna por "ganar" pasajeros, e incluso existieron enfrentamientos entre sindicatos por la invasión de rutas por *líneas ramales*, es decir líneas de transporte ilegales o clonadas de otras legales que teniendo una ruta y color de letreros ya establecidos crean otra con el mismo número de línea pero de otro color en el letrero y distinta ruta de trabajo sin permiso alguno de la Central Única de Transporte Urbano ni de la Alcaldía de la ciudad, ruta que puede pertenecer a líneas de otros sindicatos³. La preocupación por las posibles invasiones de ruta ha hecho que sindicatos como el de Villa Victoria normen la defensa de sus áreas de trabajo, así lo evidencia su Estatuto en el inciso "d" del artículo 38 referido a las atribuciones del Secretario de Conflictos: "En labor conjunta con los Secretarios de Régimen Interno y las Comisiones pertinentes,

³ A las 11:45 del jueves 15 de mayo de 2003 alrededor de 50 choferes del Sindicato de Transportes Copacabana se dirigieron al Puente de las Américas para enfrentarse con los vigilantes del Sindicato San Cristóbal, donde el último sindicato reclamaba porque su similar creó dos ramales que afectaban las rutas que les pertenecen, durante 15 minutos los dos grupos chocaron violentamente. La vigilancia de San Cristóbal comenzó dos meses antes, cuando a finales de marzo un grupo de conductores de esa institución se declaró en vigilia en el Puente demandando a la Alcaldía que ponga fin a los ramales de las líneas 334 y 267 del Sindicato Copacabana, y un día antes del enfrentamiento, después de un partido de fútbol y cuando los miembros del Sindicato Copacabana se retiraban se encontraron con los de San Cristóbal y de los insultos llegaron a los golpes. En general 6 transportistas de Transportes Copacabana resultaron heridos y 17 de San Cristóbal fueron detenidos. (La Prensa, 16/05/03: 7b).

coordinarán la defensa de áreas de trabajo, en casos de avasallamiento protagonizado por otros sectores”.

Los inconvenientes mencionados se constituyen en una debilidad del transporte organizado de La Paz: La indisciplina en el trabajo.

“no hay disciplina en nuestros compañeros, disciplina en el trabajo, porque en los temas de carácter sindical acatan”⁴.

A pesar de los esfuerzos de la Federación “1º de Mayo” para que sus afiliados dejen el desorden al detenerse en cualquier lugar y posición para subir o bajar pasajeros o carga, para fijar frecuencias horarias y en educación vial y de mejor servicio a los usuarios, los choferes en La Paz continúan indisciplinados en referencia a las normas de circulación en la ciudad.

El aumento de velocidad en vías no adecuadas para esa situación, con el fin de adelantar a otro vehículo para conseguir el mayor número posible de pasajeros denota que el autotransporte está entrando en lo que se podría denominar una *guerra del centavo*, cuyas tácticas también se reflejan en la disminución de los pasajes e incluso el completo remate de los mismos para conseguir la mayor cantidad de pasajeros transportados, sobrecargando la capacidad de sus vehículos de trabajo con tal de ganar un poco más; el excedente puede ser tan solo de centavos, pero ésta guerra es una en la que pierden todos, porque trabajan pensando en las necesidades inmediatas, de día, siendo que en las tarifas debería considerarse el costo para reponer los automotores cuando éstos acaben su vida útil, o si son asalariados para tener la capacidad adquisitiva que les permita adquirir una herramienta de trabajo propia con la cual podría aumentar sus ingresos en un mediano plazo.

⁴ Extracto de la entrevista realizada a Raúl Centellas Garzón, Secretario de Relaciones de la Federación Sindical de Choferes “1º de Mayo”, entrevista realizada el día 5 de febrero de 2004.

La recesión económica que vive Bolivia, más la lucha diaria para conseguir los suficientes recursos que les permita alimentarse en el día que también incluye el destinar un monto determinado para cancelar las deudas que han adquirido con el sistema financiero formal e informal, les impone la necesidad obligada de trabajar la mayor cantidad de días posibles incluyendo generalmente uno o los dos días del fin de semana, implicando así que el no trabajar por diversas circunstancias puede afectar de sobremanera a muchos socios del sector. Esta es, sin duda, la mayor debilidad del autotransporte sindicalizado en la ciudad de La Paz.

Finalmente es indudable que el transporte organizado o sindicalizado de La Paz es un muy importante *grupo latente* en la ciudad, aunque con ligeros desviaciones debido a los efectos de la guerra del centavo que ya implica una competencia al mejor ofertante.

La Federación "1º de Mayo" –y por ende los sindicatos que la componen- se cataloga como un grupo humano inclusivo de tipo latente porque no tiene mayores inconvenientes para recibir nuevos miembros, además de que posee una capacidad de acción que esta usualmente pasiva o velada y que tiende a aumentar cuando ocurre un cambio en el estado de los intereses del gremio de transportistas o cuando directamente son afectados en cualquier forma o circunstancia transformándose así en un grupo latente "movilizado" que puede derivar en su constitución como un grupo de presión.

CAPÍTULO III

Como Grupo de Presión

La Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo" se constituye como grupo de presión generalmente cuando alguna entidad estatal por distintos motivos tiende a afectar directa o indirectamente algún interés de los choferes sindicalizados, intereses que generalmente suelen ser de índole económico como el aumento en el precio de la gasolina, o del pago de peajes, o la implementación de nuevos impuestos o la elevación de los mismos que generan conflictos de intereses entre transportistas y autoridades ya sean nacionales o locales; pero aunque los motivos económicos son los más frecuentes para activar a los choferes como grupo de presión, éstos no son los únicos que generan divergencias de intereses, más aún en el ámbito local o municipal, como se evidenciará en adelante.

En efecto, los conflictos que la ciudad de La Paz debe sopesar en referencia al transporte de pasajeros se derivan, según René Chávez, Responsable de la Unidad de Tráfico y Transportes del GMLP, básicamente de los desajustes en el orden legal, operacional y de educación vial. En el orden legal se presenta una carencia absoluta de un marco regulatorio y normativo del sector en el ámbito nacional, departamental y fundamentalmente local o urbano, además que la poca normativa existente es contradictoria, ambigua y con muchos vacíos. En el nivel operacional se tiene que el Sistema de Transporte, por la falta de regulación, es informal y caótico, pues no existen frecuencias ni horarios pre-establecidos a ser cumplidos por las líneas de transporte de pasajeros. A todo lo ya mencionado se agrega la falta de respeto a toda clase de señalización de tránsito ocasionada por una deficiente educación vial no solo de aquellos que se encuentran detrás de los volantes en los vehículos, sino también del conjunto de los peatones que circulan por las diferentes calles y avenidas de la ciudad.

Para los transportistas los conflictos se derivan por la falta de atención a las demandas presentadas por el sector al municipio paceño y también porque las

autoridades de la Alcaldía no buscan el consenso con los choferes para la elaboración de políticas municipales dirigidas al sector.

El transporte sindicalizado de la ciudad de La Paz entre los años 2001 a 2003 demandó del GMLP la apertura de nuevas calles, la ampliación de diversas avenidas, el mantenimiento continuo de las vías de circulación vehicular, la semaforización no solo del centro sino en toda la ciudad, la disminución de los impuestos municipales que consideran se elevó en demasía durante el periodo estudiado, el cese de autorizaciones para la creación de nuevas líneas de transporte en el área urbana, resarcimiento por daños a los afectados por la granizada del 19 de febrero de 2002 y la implementación de la restricción a la circulación vehicular de acuerdo a un plan de placas.¹

De todas las demandas planteadas por el transporte sindicalizado el que revistió menores dificultades fue el referido a los daños provocados por el desastre del 19 de febrero. A una semana del suceso climatológico las principales autoridades del autotransporte paceño demandaron \$us 380.000 por daños a la Alcaldía de la ciudad, las negociaciones, que no tuvieron mayor cobertura por los medios de difusión, llevaron al pago entre \$us 100 y 2.500 por cada uno de los 16 choferes afectados que certificaron sus daños, quedando pendiente el estudio de otros 41 posibles casos.

Pero el conflicto más serio se presentó en el esfuerzo de la Alcaldía de ciudad de La Paz por implementar la restricción a la circulación vehicular en sectores extremadamente congestionados de la ciudad, restricción contemplada dentro el

¹ En general los transportistas también han mantenido desacuerdos con autoridades del gobierno nacional en otros casos tales como la prohibición del quinto pasajero, la obligatoriedad de tarjetas de identificación otorgadas por el Organismo Operativo de Tránsito, la compra obligatoria del SOAT a precios no aceptados por los choferes, la negativa a pagar el peaje de la Autopista que une las ciudades de La Paz y El Alto, el rechazo por la posible salida del gas boliviano por Chile entre los más sobresalientes. En general los conflictos que se presentaron en éstos casos se refieren al incumplimiento o desacato de leyes nacionales y otras disposiciones del Gobierno Central que implicaron la atención de Tránsito y otros entes reguladores del transporte y seguros, mismos que no serán tomados en cuenta de aquí en adelante por ser ésta una investigación que se circunscribe al ámbito de la ciudad de La Paz.

Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad Para La Paz que el municipio adoptó como política pública y que llegó a ser conocido simplemente como "Plan Vial".

III.1. Plan Vial: Evolución de un conflicto

Cuadro III.1
Programas para el sistema de transporte del Lineamiento de Municipio Habitable (PDM)

PROGRAMA	META	RESPONSABLE	CONCERTACIÓN
<i>Acondicionamiento Vial</i>	Contar con una red vial urbana y metropolitana, en buen estado de operación, a través de planes sostenidos de mantenimiento vial de acuerdo a la jerarquización de la misma, acompañada de programas de señalización horizontal y vertical.	La Dirección de Sistemas Viales a través de la Unidad de Mantenimiento de Vías. Profesionales técnicos especializados en ingeniería vial.	Con entidades públicas (Prefectura y Servicio Nacional de Caminos), vinculadas al sistema caminero y de transporte. Concertación vecinal en los diferentes Distritos.
<i>Tráfico y Transporte</i>	Descongestionamiento del tráfico vehicular en áreas críticas de la ciudad y durante las horas pico, contando con un sistema óptimo de semáforos y señalización en general. Contar con un nuevo sistema de transporte público urbano y metropolitano, de pasajeros y de carga. El sistema integrado prevé el intercambio de modos de transporte en cada Distrito de la ciudad.	La Dirección de Sistemas Viales a través de la Unidad de Tráfico y Transportes. Profesionales técnicos especializados en ingeniería de tráfico y transportes.	Usuarios y operadores del transporte urbano, representados en el Consejo Ciudadano de Tráfico y Transporte. Instituciones: Superintendencia de Transportes, Viceministerio de Transportes, Organismo Operativo de Tránsito, Instituto de Transportes y Vías de Comunicación – UMSA, Organismos Nacionales e Internacionales del sector.
<i>Infraestructura Vial</i>	Contar con una óptima red vial urbana, plenamente vinculada a la red departamental y nacional de caminos, acorde con los flujos proyectados para diferentes escenarios de corto, mediano y largo plazo, en función a estudios de oferta y demanda de transporte. Contar con una red vial peatonal, acorde con los flujos peatonales en zonas comerciales, de preservación y de alta pendiente, integrada a la red vehicular y el transporte público. Contar con políticas específicas de administración de la red vial tanto vehicular como peatonal (políticas de estacionamiento y parqueos)	La Dirección de Sistemas Viales a través de la Unidad de Tráfico y Transportes. Profesionales técnicos especializados en ingeniería de tráfico y transportes.	Con entidades públicas (Prefectura y Servicio Nacional de Caminos), vinculadas al sistema caminero y de transporte. Concertación vecinal en los diferentes Distritos.

FUENTE: Plan de Desarrollo Municipal, 2001: 7-9, de la sección Habitable final.

Los antecedentes del "Plan Vial" se encuentran en los lineamientos estratégicos del Plan de Desarrollo Municipal de La Paz (PDM) 2001-2005, específicamente en el Lineamiento de Municipio Habitable que incluye una política para establecer e institucionalizar un conjunto de sistemas propios del urbanismo en redes para la ciudad, con la que se espera que el año 2005 "se haya institucionalizado la gestión municipal de diversas redes de equipamiento, servicios e infraestructura en el Municipio de La Paz y se hayan superado las acciones aisladas e inconexas que han caracterizado el accionar en gestiones anteriores" (PDM Habitable final,

2001b: 7). Para ello se sigue entre otros puntos: "1- institucionalizar nuevos instrumentos de gestión municipal de carácter sistémico en las Direcciones de Sistemas Viales, Sistemas Prediales y Sistemas Territoriales; 2- desarrollar e implementar sobre la base de redes, jerarquías, intensidades y frecuencias de uso planes para los sistemas de infraestructura vial, acondicionamiento vial (aceras, iluminación, etc.), tráfico, transporte y mantenimiento ..." (Ibid), cuyos programas de acondicionamiento vial, de tráfico, transporte y de infraestructura vial (ver cuadro III.1) fueron la base para elaborar lo que terminó siendo el Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad Para La Paz.

En efecto, la gestión edilicia comandada por el Dr. Juan del Granado Cosío propuso en el año 2000 un plan para descongestionar el caótico tráfico de moviidades en la ciudad cuyos objetivos fueron los siguientes:

"lograr la disminución de los problemas de tráfico y transporte de la ciudad, revirtiendo drásticamente el proceso de contaminación del medio ambiente y el mejoramiento de los niveles de calidad de vida de los habitantes y estantes de la ciudad de La Paz.

"Estos objetivos pueden ser agrupados en tres: el primero, dirigido al ciudadano común que transita por la ciudad como peatón o usuario del servicio de transporte público, para incidir positivamente en su bienestar, salud y su economía.

"El segundo, referido al ciudadano propietario o conductor de vehículo motorizado de transporte público o privado, para ayudarle a conseguir bajar sus costos de operación, reduciendo el consumo de combustible y los tiempos de viaje, como consecuencia del incremento de velocidades, optimización de los estacionamientos en vía pública, mejor uso de las vías, la señalización, etc.

“Finalmente, un tercer objetivo general referido al mejoramiento de la calidad ambiental en la ciudad de La Paz, reduciendo los niveles de contaminación atmosférica y acústica producto de la reducción del volumen de tráfico vehicular diario en circulación.” (GMLP, 2000: 6).

Para alcanzar los objetivos planteados se diseñó un conjunto de medidas a ser ejecutadas, esos “componentes del Plan” eran:

- “1. Obras priorizadas de mejoramiento de infraestructura vial.
- “2. Racionalización de paradas de transporte público.
- “3. Racionalización de estacionamientos en vía pública.
- “4. Rehabilitación del Sistema Semafórico.
- “5. Restricción a la circulación vehicular de acuerdo a un plan de placas.
- “6. Medidas complementarias.
 - Mejoramiento de la señalización (horizontal y vertical).
 - Campaña de orientación e información.
- “7. Identificación única del transporte público en todas sus modalidades.
- “8. Retiro del comercio informal de las calzadas del Casco Urbano Central.
- “9. Eliminación de ramales ilegales.
- “10. Racionalización de líneas de transporte público.
 - Mediante sanciones por incumplimiento, según Reglamento del Transporte Público para la ciudad de La Paz.
 - Reversión de líneas que no están en operación, en todas las modalidades.
- “11. Permanencia de las líneas de la modalidad Carrys que circulan por el Casco Urbano Central sujeto a evaluación exhaustiva.
- “12. Reordenamiento de líneas de transporte público, en todas las modalidades.” (Ibid: 7-8).

De éstos componentes seis estaban estrechamente ligados al transporte público (los puntos 2, 5, 7, 9, 10 y 11), pero de todos ellos el punto 5 se constituiría en el

referente significativo de discordia entre las autoridades del Ejecutivo Edil y los transportistas, siendo así que el primer intento de implementar una restricción vehicular en lugares estratégicos de la ciudad fracasó por el boicot del auto transporte que nunca ocultó su molestia por dicha medida.

Después de intensas negociaciones con autoridades municipales el GMLP, por medio de la Ordenanza Municipal N° 055/2001 HAM --HCM 057/2001 de 30 de abril de 2001, dispuso la restricción vehicular a taxis, radio taxis y particulares al interior del Casco Urbano Central (CUC) en función al último dígito numérico de placa de los vehículos (ver Cuadro III.2 y Gráfico III.1). De ésta manera los choferes sindicalizados consiguieron evitar ser incluidos en la restricción, pero aceptaron no descargar y levantar pasajeros en lugares que no fuesen las paradas públicas, como lo proponía el Plan Vial:

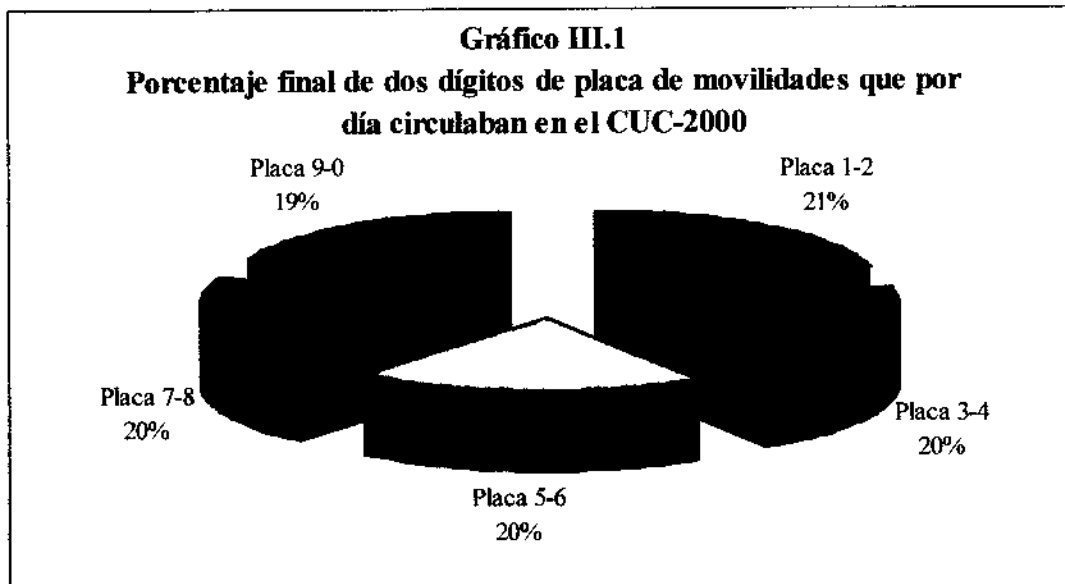
“queda establecido que el embarque y desembarque de pasajeros del transporte público debe realizarse única y exclusivamente en las paradas establecidas, las cuales contarán con la correspondiente señalización horizontal y vertical, quedando prohibido efectuar esta operación en lugares diferentes a los señalados. Tanto operadores como usuarios del transporte público deberán respetar esta.” (Ibid: 8).

Cuadro III.2
Rol de restricción a la circulación vehicular de taxis,
radio taxis y particulares de 8:00 a 20:00 horas

Día	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
Último Dígito	1	3	5	7	9
	2	4	6	8	0

Nota: Los días sábados, domingos y feriados no hay restricción a la circulación.

Fuente: Ordenanza Municipal N° 055/2001 HAM – HCM 057/2001 y Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad Para La Paz.



Fuente: Cuadro N° 4.1 y sus respectivos gráficos en el Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad Para La Paz.

Se decidió que el plan entraría en vigencia el lunes 20 de agosto del mismo año con el apoyo de los choferes, pero poco tiempo después el primer ejecutivo del autotransporte paceño Angel Villacorta anunció que la comuna no había terminado de instalar las señalizaciones en las 43 paradas pre-establecidas, tampoco se habían reparado los semáforos, además exigió el traslado o reubicación de gremiales del CUC en general y de las paradas públicas en particular, a todo esto se sumo el no haber comenzado con la campaña de difusión y educación vial ciudadana (componentes 4, 6, 8). Así quedó postergado dicho Plan para el 5 de noviembre, fecha también retrasada sin mayores explicaciones para el 19 del mismo mes, situación nuevamente negada por la Federación Sindical de Choferes "1° de Mayo", a pesar que el grueso de sus afiliados no eran afectados e incluso ya habían firmado un convenio con las autoridades del municipio, alegaron la falta de infraestructura adecuada para llevarla adelante; por esta razón dicha Federación en una asamblea de emergencia anunció la adopción de medidas de presión, básicamente el bloqueo total de la Alcaldía. El GMLP perdió la pulseta con los choferes sindicalizados trasladando el inicio de la restricción para el 7 de enero de 2002 tan solo para movildades particulares, taxis y radio taxis, por lo

pronto tan solo se realizaría una campaña educativa en las calles, control de paradas públicas y la restricción de estacionamientos.

A esta altura se hacía evidente dos cosas: primero, resultaba muy difícil para la Alcaldía llegar a acuerdos definitivos con los transportistas sindicalizados y, segundo, la presión de los choferes pesaba más, ya que en menos de una semana las autoridades municipales anunciaron la puesta en vigencia de la Restricción a la Circulación Vehicular el 19 de noviembre, luego se dijo que la medida sería experimental hasta mediados de diciembre y finalmente se informó que empezaría a regir recién el 7 de enero, dejando la imagen del Plan Vial como la de un plan informal.

Cuadro III.3
Parque Automotor de La Paz - 1999
Según tipo de vehículo y servicio

TIPO DE VEHÍCULO	SERVICIO			TOTAL
	PARTICULAR	PUBLICO	OFICIAL	
Automóviles	43456	3346	2384	49186
Camiones	7432	5876	546	13854
Camionetas	14152	909	1172	16233
Jeeps	10658	0	1668	12326
Microbuses	238	5046	67	5351
Omnibuses	3720	2869	24	6613
Vagonetas	10750	3296	1393	15439
Motocicletas	22152	0	297	22449
Tractores	21	0	7	28
TOTAL	112579	21342	7558	141479

Fuente: Cuadro N° 3.1 del Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad Para La Paz.

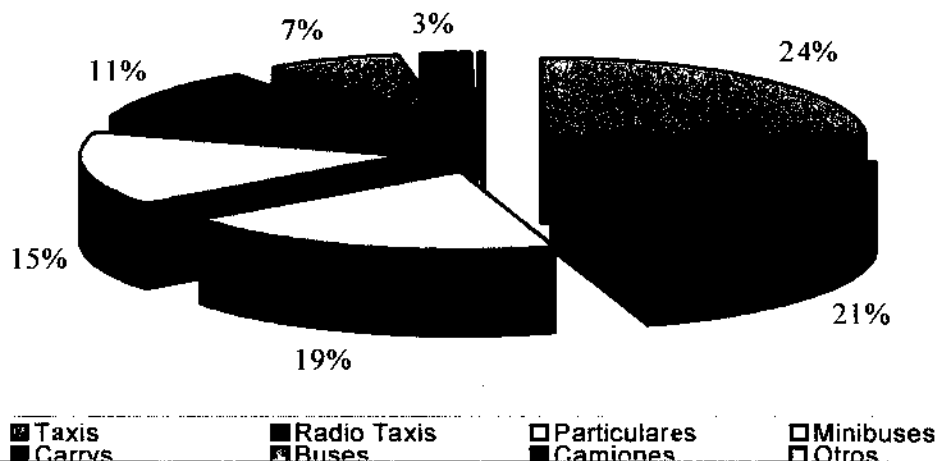
El excluir a minibuses, *carrys*, colectivos, *trufis* y micros creó la molestia del resto de los choferes y de autoridades del Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, Juan del Granado solo atino a justificar tal decisión señalando que "el transporte masivo (minibuses) no fue tomado en cuenta porque presta un servicio a un grupo humano que no puede pagar la tarifa de un taxi" (La Prensa, 8/01/02: 6b-7b); la Alcaldía además informó que de los más de 105000 autos que circulaban por el CUC, al menos el 65% eran taxis, radio taxis y particulares, y de todas estas un 20% (13.000) se reducirían en el centro (ver cuadro III.4 y gráfico III.2).

Cuadro III.4
Parque automotor que circulaba por el CUC – 2000
Según tipo de vehículo y servicio

Vehículo	Cantidad	Porcentaje	Porcentaje Acumulado
Taxis	25797	24.5	24.5
Radio Taxis	21973	20.9	45.4
Particulares	20293	19.3	64.7
Minibuses	16044	15.3	80
Carrys	11097	10.6	90.6
Buses	6988	6.6	97.2
Camiones	2640	2.5	99.7
Otros	313	0.3	100
TOTAL	105145	100	

Fuente: Elaboración propia en base al Cuadro N° 3.7 del Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad Para La Paz

Gráfico III.2
Porcentaje de vehículos que circulaban por el CUC - 2000



Fuente: Elaboración propia en base al Cuadro III.3 del Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad Para La Paz.

De acuerdo con datos proporcionado por Tránsito, del total las líneas de transporte público las de minibuses eran la mayoría, le seguían los micros y luego los trufis (ver cuadro III.5), de tal manera el entonces Director de Tránsito de La Paz Isaac Pimentel se inclinaba por la demanda generalizada de que se limite la circulación de todos los autos una vez a la semana. Días más tarde el Organismo Operativo

de Tránsito presento su propio plan para descongestionar el centro paceño que consistía en modificar las rutas de servicio público y cambiar el sentido de algunas calles para vaciar el eje central de moviidades.

Cuadro III.5
Cantidad de líneas de transporte público, entre legales e ilegales, que circula por la ciudad de La Paz

Modalidad	Legales		Ilegales		Total		Observaciones
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	
Minibuses	169	47.1	40	56.3	209	48.6	15 pasajeros
Micros y Colectivos	103	28.7	1	1.4	104	24.2	22 pasajeros
Trufis	51	14.2	15	21.1	66	15.3	4 pasajeros
Carrys	36	10	15	21.1	51	11.9	7 pasajeros
TOTAL	359	100	71	100	430	100	

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la Dirección de Sistemas Viales – GMLP.

Los choferes rechazaron rotundamente el cambio de rutas para líneas de transporte público y el sentido de calles en el centro de La Paz; minutos después de que los choferes hacían la advertencia de protesta y desacato consiguieron que la Alcaldía se contradiga al suspender indefinidamente el cambio de sentido del tráfico en las calles Potosí y Mercado cuando dicha medida ya había sido anunciada, también se postergo la prohibición del paso por ambas calles a cerca de cien líneas de minibuses.

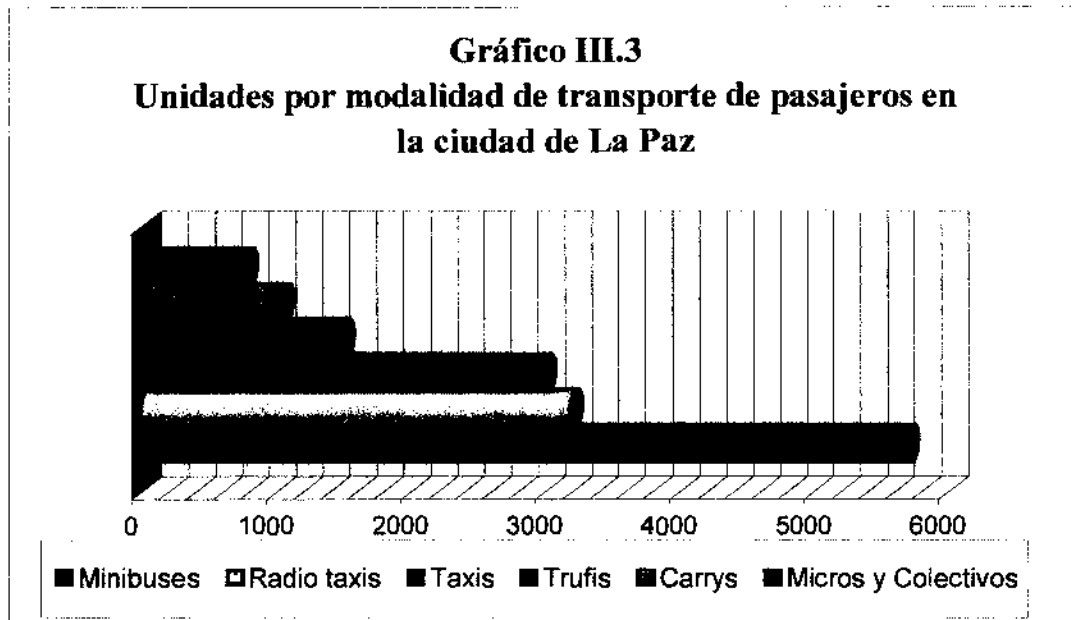
Cuadro III.6
Cantidad de unidades por modalidad de transporte de pasajeros en la ciudad de La Paz

Modalidad	Cantidad	Porcentaje	Porcentaje Acumulado	Observaciones
Minibuses	5700	37.4	37.4	15 pasajeros
Radio taxis	3200	21	58.4	4 pasajeros
Taxis	3000	19.7	78.1	4 pasajeros
Trufis	1500	9.8	87.9	4 pasajeros
Carrys	1050	6.9	94.8	7 pasajeros
Micros y Colectivos	780	5.1	100	22 pasajeros
TOTAL	15230	100		

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Cuadro N° 3.3b del Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad Para La Paz.

Tuvieron que pasar siete meses para que en agosto de 2002 el GMLP realice un intento agresivo para ampliar la restricción vehicular al restó del transporte público promulgando la Ordenanza Municipal N° 123/2002, sin embargo el Oficial Técnico

de la comuna, Gonzalo Vargas, admitió que “antes de pensar en acatarla [la Ordenanza] es necesario que los choferes acepten la nueva regla” (La Prensa, 3/08/02: 3b).



Fuente: Elaboración propia en base al Cuadro III.5 del Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad Para La Paz.

La Alcaldía, alegando haber concertado varios acuerdos con organizaciones de choferes teniendo que renunciar al reordenamiento del transporte público (componente 12), anunció que desde el lunes 26 de agosto de 2002 ampliaría la restricción vehicular por placas a todos los vehículos en el CUC.

A diferencia de uno o dos años atrás la Alcaldía tenía una mejor posición, porque diferentes sindicatos afiliados a la Federación Sindical de Choferes “1° de Mayo” estaban de acuerdo con la Restricción Vehicular, lo que influyó para que el principal dirigente de dicha organización ofreciera aceptar la restricción pero solo a un dígito de la placa y no a dos como estaba establecido, además pidió ampliar el perímetro de la restricción, colocándola a prueba sólo por dos semanas.

El domingo 25 de agosto, un día antes de la ampliación de la restricción, la comuna paceña parecía dar nuevamente un paso atrás, como en anteriores ocasiones, frente a la oposición de los choferes. El alcalde anunció que seguiría buscando el consenso con el autotransporte; las declaraciones de Gonzalo Vargas son muy ilustrativas de lo que pensaba el Ejecutivo Edil: "Queremos evitar cualquier tipo de conflicto. Los choferes son una fuerza" (La Prensa, 26/08/02: 14a). Los intentos de llegar a un consenso fracasaron y las autoridades edilicias, en un esfuerzo por recuperar autoridad, decidieron aplicar la Restricción Vehicular en el CUC para todas las movildades desde el miércoles 28 de agosto.

Como resultado los choferes declararon un paro de 48 horas en todo el Departamento de La Paz, paro que en su primer día de aplicación denotó a pequeños grupos contrarios a la determinación entre los transportistas, pues algunos minibuses cumplieron con el servicio a la población; sin embargo esta situación no fue un obstáculo para que los choferes mostraran una elevada capacidad de convocatoria y fuerza, pues las actividades en la ciudad no fueron normales ya que algunos colegios suspendieron sus actividades, otros decretaron tolerancia par sus estudiantes, tolerancia que también fue decretada para funcionarios de entidades públicas. Los bloqueos fueron radicales en algunas zonas clave de la ciudad, llegando incluso a grados altos de violencia y convulsión social, convulsión que preocupó de sobre manera a las autoridades del Gobierno Central porque a su criterio los hechos de agresión tendían a agudizarse, siendo también que una huelga del sector del transporte público a nivel nacional a esas alturas se presentaba como muy probable al margen de volver la medida de presión indefinida en el Departamento de La Paz. El Poder Ejecutivo, a través del Ministro de Gobierno, interpuso sus buenos oficios para solucionar el problema.

En la mañana del 31 de agosto, cuando el paro empezaba a flaquear, comenzó la conciliación, bajo la mediación y en el despacho del entonces Ministro de Gobierno Alberto Gasser, entre autoridades de la Alcaldía y choferes, pero sin la participación directa del alcalde quien recién llegó durante la tarde para firmar un

convenio de cinco puntos, siendo el más sobresaliente el que señalaba la postergación de la aplicación de la restricción de todas las movi­lidades hasta el 29 de septiembre de 2002, entrando en completa vigencia sin cambiar ninguna de sus características como la terminación de dos dígitos de placa un día después (30 de septiembre).

Cuando Juan del Granado fue consultado si había sido derrotado declaró: "Hemos recogido el pedido del Presidente de la república, de que podamos ... no cambiar la norma, sino flexibilizar el momento de su aplicación para que nuestros amigos choferes adopten los mecanismos para su implementación en las próximas cuatro semanas" (La Prensa, 31/08/02: 3b). Ángel Villacorta, máximo dirigente de los choferes en La Paz, simplemente comento que accedieron al pedido de la opinión pública para darle una solución al caos vehicular de la ciudad, comprometiéndose públicamente en un canal de televisión a cumplir con el compromiso firmado.

Este episodio marcó un quiebre de dos años en que los choferes sindicalizados impidieron varias iniciativas del GMLP para implementar una parte importante de su política de tráfico y vialidad, quiebre ocasionado básicamente porque empezaron a presentarse síntomas de la debilidad entre los afiliados de la Federación "1º de Mayo" de orden económico que influyó en el debilitamiento de los repertorios de presión que utilizaron los choferes organizados.

Los transportistas no solo cumplieron entrando a la restricción, sino que diez días después pidieron la ampliación de la misma a toda la ciudad. Al cabo de menos de tres meses de proyectar la ampliación para la restricción vehicular a otras zonas, y en negociaciones poco problemáticas se llegó a consensuar que a partir del 6 de enero de 2003 el área se ampliaba a 10 Km², de esta manera absolutamente todos los choferes del transporte público se verían obligados a parar un día a la semana, sin que en lo sucesivo se presentaran mayores diferencias relevantes sobre el tema.

III.2. Métodos de presión y resultados

La Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo" durante los conflictos que ha sostenido con el Gobierno Municipal de La Paz (GMLP), fundamentalmente por el "Plan Vial", recurrió a métodos de persuasión, intimidación y, lo que se denominará para fines explicativos, de *movilización*.

Entre los métodos de persuasión se utilizó a los medios de información y difusión masiva aprovechando diversos espacios en radioemisoras, noticieros de canales de televisión, entrevistas publicadas en medios escritos de la ciudad para realizar una campaña a favor de las causas que defendían, denunciando y protestando por el incumplimiento de los funcionarios municipales en la instalación de señales de tránsito y mejora de calles en la ciudad, esforzándose los choferes para demostrar que en La Paz no existía la infraestructura correspondiente para implementar el "Plan Vial", que el plan ocasionaría un perjuicio económico a sus afiliados y que las autoridades del Ejecutivo Edil, fundamentalmente el Alcalde, eran insensibles frente a la dramática situación de los transportistas paceños. Esta campaña que aparecía cuando se anunciaba la implementación del plan, alcanzó sus niveles más altos al momento de aplicar la restricción al CUC.

Los medios de intimidación fueron las amenazas personales a funcionarios de la Dirección de Sistemas Viales del GMLP que trabajaron en la elaboración del Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz y se esforzaron para implementarla, una campaña pública de desprestigio contra los principales impulsores de dicha política mediante carteles pegados en las ventanas de las movilidades de transporte público en las que se los "satanizaba" y tachaba de enemigos del transporte sindicalizado, además de otra campaña de amedrentamiento contra el Alcalde en la que circulaban con pancartas en las que se leía lo siguiente: "Juan, no tenemos miedo". Los choferes también amenazaron con el desacato a las disposiciones municipales y el paro de actividades del sector en la ciudad.

Pero indudablemente los métodos de movilización destacaron, porque fueron mucho más visibles e incidieron en toda la ciudad. Éstos fueron el Paro de Actividades, las Marchas y Bloqueos de avenidas, puentes y calles.

Básicamente los métodos de movilización utilizados por los transportistas tuvieron el siguiente curso: Paro de actividades de los asociados a la Federación "1º de Mayo", socios o afiliados que tenían que concentrarse en las sedes de sus respectivos sindicatos para luego realizar marchas de protesta en contra de las autoridades municipales y de las políticas que éstos querían implementar, las mismas no confluyeron en un determinado lugar del centro de la ciudad como usualmente estilan otros sectores, sino cada sindicato se movilizó y marchó solo en el barrio y/o zona en la que presta servicios, básicamente aquella que acogía su sede principal, teniendo que dividirse en diferentes grupos para bloquear los principales accesos (avenidas, puentes, etc.) a sus zonas de control, evitando de esta manera la circulación de todo tipo de movilidades en todos los distritos de la ciudad, consiguiendo así verdaderamente un alto nivel de efectividad en el método de presión que utilizaron.

Las decisiones para la adopción de los métodos de movilización fueron tomadas en Asamblea General de la Federación "1º de Mayo". La estrategia de movilización en términos generales es aprobada por los miembros de la asamblea, siendo responsabilidad del Secretario de Conflictos de la Federación el coordinar y ejecutar las determinaciones asumidas en el conjunto de los sindicatos afiliados.

El sindicato de transportistas de la ciudad de La Paz es un ente con una gran cantidad de afiliados, aproximadamente 20.000, es por esta razón que no debe extrañar que hayan existido afiliados no predispuestos a participar en los métodos de movilización por diversas circunstancias, quienes sin embargo adquirieron los mismos beneficios colectivos de aquellos otros colegas suyos que asistieron a la convocatoria de su ente matriz. Para evitar o minimizar en lo posible la aparición de éstos "pasajeros gratuitos" los sindicatos de transporte público afiliados a la

Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo" optaron por la implementación de *incentivos selectivos negativos* a sus miembros.

Estos incentivos negativos o *castigos* se traducen en el cobro de multas, la suspensión por un determinado tiempo del vehículo y/o el socio o la expulsión de éstos del sindicato que puede también implicar el veto del resto de los sindicatos de la Federación en caso de desacato a la disposición para participar en los métodos de movilización, más aún si quien no obedecía la resolución era descubierto prestando el servicio habitual de transporte de pasajeros en pleno paro de actividades. Al margen de lo señalado resulta particular un tipo de *castigo* adoptado exclusivamente por los choferes paceños: propinar una serie de "chicotazos" a los conductores "infractores" de la medida más el desinflado de las ruedas del vehículo que conducía en el sitio mismo donde fueron hallados desobedeciendo las medidas de presión; éste es en sí un castigo físico y moral.

La implementación de estos incentivos negativos coadyuvó a una mayor participación de los afiliados en las marchas y bloqueos, lo que derivó en una demostración evidente de capacidad de convocatoria, a pesar de que no pudiera sostenerse mucho tiempo. Un ejemplo claro de esto lo constituyó el Paro que llevaron adelante, pues el mismo como método de presión es muy contundente por las implicaciones que posee al no prestar el autotransporte su habitual servicio al 75% de la población que diariamente se moviliza en la ciudad de La Paz, pero en el conflicto suscitado por la puesta en ejecución del "Plan Vial" los transportistas organizados vieron mermada su posibilidad de duración temporal ha menos de 24 horas de acatamiento por los choferes de base.

Esta falta de sustentabilidad de un elemento fuerte dentro los métodos utilizados por la Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo" deja traslucir una debilidad tan fuerte como el elemento ejecutado por dicho grupo de presión: La vulnerabilidad económica del sector que les imposibilitó dejar de trabajar las 48 horas que debía durar el mencionado método, pues bajo las condiciones de

ingresos que poseen los choferes, especialmente los asalariados, el dejar de trabajar les implicaba un *costo alto* para alcanzar el *bien colectivo* que buscaban, costo que no estuvieron dispuestos a cubrir fundamentalmente por las precarias posibilidades de ahorro que los socios de base dijeron tener en las diferentes charlas informales que se sostuvo con ellos; pues los ingresos perdidos por el tiempo que debieron parar resultaban irrecuperables y podía ser muy duro para sus frágiles economías, además que no sentían que los beneficios colectivos podrían cubrir sus pérdidas de manera inmediata.

La contundencia del paro en las primeras horas que fue resquebrajándose poco a poco de debió a la inclusión de incentivos negativos entre los miembros de los sindicatos, característica típica de los grupos latentes como el del transporte sindicalizado en La Paz. De tal suerte ésta organización sindical tiene que bascular entre sus fortalezas y debilidades.

A pesar de todo el conjunto de los métodos de presión utilizados por la Federación "1º de Mayo" derivaron en la suspensión y retraso en la política pública de transporte que la gestión del Dr. Juan Del Granado pretendió aplicar, fundamentalmente en los diferentes componentes del Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz: "sí, han obligado a postergar cosas ... y evidentemente se ha cedido en algunas cosas. El Plan original hasta ahora, en los componentes del transporte público, no se llega a cumplir del todo justamente por estas cosas"².

Las palabras anteriores se ven reflejadas claramente en el hecho que de los doce componentes del "Plan Vial" tan solo cuatro han podido ser implementadas no sin pocos problemas, y de los seis componentes que están directamente relacionados al transporte público tan solo uno fue ejecutado tal como se evidencia en el cuadro III.7.

² Extracto de la entrevista realizada a René Chávez, Responsable de la Unidad de Tráfico y Transporte del Gobierno Municipal de La Paz, entrevista realizada el día 4 de febrero de 2004.

Cuadro III.7.
Componentes del Plan Vial ejecutados hasta el 2003

Nº	Componente	Estado de Ejecución
1	Obras priorizadas de mejoramiento de Infraestructura Vial.	Ejecutado
2*	Racionalización de Paradas de Transporte Público.	No Ejecutado
3	Racionalización de Estacionamientos en Vía Pública.	En Proceso de Ejecución
4	Rehabilitación del Sistema Semafórico.	Ejecutado
5*	Restricción a la circulación vehicular de acuerdo a un Plan de Placas.	Ejecutado
6	Medidas Complementarias.	En Proceso de Ejecución
7*	Identificación Única del Transporte Público en todas sus modalidades.	No Ejecutado
8	Retiro del Comercio Informal de las calzadas del Casco Urbano Central.	No Ejecutado
9*	Eliminación de ramales ilegales.	No Ejecutado
10*	Racionalización de líneas de Transporte Público.	No Ejecutado
11*	Permanencia de las líneas de la modalidad <i>Carrys</i> que circulan por el CUC.	No Ejecutado
12	Reordenamiento de líneas de Transporte público en todas las modalidades.	No Ejecutado

FUENTE: Elaboración propia sobre la base del Informe Memoria Gestión 2003 presentada por el Alcalde, la entrevista realizada a René Chávez, responsable de la Unidad de Tráfico y transporte del GMLP, y los periódicos La Razón y La Prensa de agosto/2001 hasta agosto/2003.

* Componentes directamente ligados al transporte público.

Esta posibilidad para doblegar a la Alcaldía por la capacidad de convocatoria que los convierte en un grupo de presión fuerte es algo de lo que las autoridades de la Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo" están muy consientes:

"Consideramos que somos una fuerza poderosa, el transporte, cualquier tema que se trate de manera integral por algunas reivindicaciones que pudiera tener por decirle la COB ... si el transporte no participa no hay la fuerza ... En cualquiera sea el tema, siempre vamos a salir, digamos, adelante en las pretensiones que se tenga, porque el transporte paraliza y tiene que paralizar automáticamente todo"³.

³ Extracto de la entrevista realizada a Raúl Centellas Garzón, Secretario de relaciones de la Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo", el día 5 de febrero de 2004.

Sin embargo los transportistas de base y algunas de sus autoridades en La Paz perciben las cosas de manera diferente: Se habría conseguido un día de descanso en la semana que les permite realizar un mantenimiento adecuado a sus herramientas de trabajo, es decir los vehículos; se habría logrado lo que en su momento se creía correcto para evitar el embotellamiento mediante una restricción que afecta un 90% y 100% de los afiliados, consiguiendo así no privilegiar a ninguna línea de transporte público en desmedro del resto; pero en general en un nivel institucional se habría registrado pérdidas económicas porque los choferes sostienen que se les ha quitado cuatro días de trabajo al mes, pues en los días de restricción estiman que se retiró un promedio de ocho vehículos por línea que forzosamente tienen que descansar y que ya no reportan el ingreso por las hojas de ruta, así existirían pérdidas para los sindicatos y sus afiliados, sin contar que aún existen trancaderas en el área de restricción y a pesar de la resistencia realizada por ellos (los choferes sindicalizados) se impuso la norma por parte del Gobierno Municipal de La Paz.

A pesar del desanimo de muchos de los conductores del servicio público resulta innegable la influencia que el sector puede alcanzar para conseguir revertir decisiones de las autoridades ediles en La Paz, sin embargo y al margen de sentir que sus intereses pueden ser afectados por determinadas políticas públicas, no han tenido la capacidad de ofrecer una contrapropuesta fuera de aquella simple para mantener los beneficios ya presentes antes del anuncio del "Plan Viai", es decir que a pesar de poseer el talento de influir en el aparato burocrático del municipio no tuvieron la capacidad de elaborar un proyecto alternativo coherente y adecuado para el problema del transporte masivo y vías de circulación en la ciudad de La Paz, proyecto en el que posiblemente pudieron haber obtenido mayores ventajas para los choferes sindicalizados. De esta manera el esfuerzo y desgaste efectuado por los transportistas con los métodos de presión que utilizaron lo único que consiguió fue retrasar la ejecución de un plan que no fue modificado sustancialmente. Esto denota una ausencia en el manejo de elementos

técnicos en materia de procesos de resolución de problemas y de planificación del transporte urbano que debería implicar:

- "1. La estimación de las demandas futuras de movimientos y el reconocimiento de las deficiencias en el sistema de transportes ya existentes para lograr satisfacer dichas demandas futuras.
- "2. El proyecto de una serie de planes alternativos de transporte que concuerden con los propósitos y objetivos que persigue la comunidad, y satisfagan esta demanda prevista para el movimiento.
- "3. La evaluación de los planes alternativos de transporte, tanto en función económica como social, para determinar la solución óptima.
- "4. La financiación e implementación del plan elegido." (Bruton, 1978: 11).

Esta falta de manejo técnico en la Federación "1º de Mayo" y sus sindicatos afiliados han ocasionado la escalada del drama de la "*guerra del centavo*" en el que se ven envueltos sus afiliados, que a la postre implica la pérdida de autoridad de los dirigentes del gremio en temas de control y fiscalización de las tarifas de pasajes que se cobran, las rutas de hoja y aportes al sindicato.

Bajo éste marco de ausencia de proyectos y de indisciplina en el trabajo de los choferes sindicalizados ocasionados por la guerra del centavo, la Alcaldía de la ciudad consiguió un mejor posicionamiento, pues en el proceso se ha tenido que aceptar postergaciones en el "Plan Vial", pero en lo que se avanzó fue en adquirir autoridad por parte del GMLP que la situó en mejores condiciones de negociación para el último lapso cuatrimestral del año 2002 que concluyó con la ejecución de la ampliación en la restricción vehicular a absolutamente todos los automotores de la ciudad en un área mayor a la contemplada en el plan original. No en vano el Alcalde expresó su satisfacción sobre el tema en el informe de la gestión 2003 presentada al Legislativo Municipal:

"... el Plan de Tráfico y Vialidad, vigente desde el año 2001, ha mantenido su exitosa continuidad. Mucho tiene que ver en éste proceso la permanente interacción y búsqueda colectiva de soluciones con los principales interesados en la vialidad de la ciudad, es decir los transportistas" (Del Granado, 2004: 66).

"Hasta ahora, los resultados del Plan se presentan en descongestionamiento del 20% del tráfico vehicular en el Centro de la Ciudad, logrado a través de la reducción de 39.200 pasos vehiculares en el área de restricción. Se han mejorado las velocidades de circulación hasta un promedio de 12 km/h. y el transporte público ha incrementado sus tasas de ocupación de 40% a 70%" (Ibid: 67).

La posición de las autoridades de la Alcaldía en agosto de 2003 se vio mucho más ventajosa para encarar dentro un futuro próximo la ejecución de otros componentes igualmente complicados que las que poseían el año 2000.

CONCLUSIONES

En diversos países, fundamentalmente aquellos que alcanzaron elevados niveles de desarrollo, se han detectado la presencia de grupos de presión (GP) con buenas y estrechas relaciones con partidos políticos (PP), situación evidenciada por la colaboración de diverso orden que los primeros suelen ofrecer a los segundos que también se presenta en apoyo electoral, y la retribución de los segundos se traduce en la buena voluntad para la defensa de las reivindicaciones de los GP cuando los PP se encuentran en gestión de gobierno; estas cordiales relaciones suelen ser producto de circunstancias de afinidad ideológica o programática entre los GP y los PP. Éste no es el caso para la ciudad de La Paz entre los partidos que tuvieron representación en el Consejo Municipal, el Movimiento Sin Miedo (MSM) que controló el Ejecutivo Edil y la Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo" entre agosto de 2001 y agosto de 2003, presentándose, en todo caso, un propósito de *neutralidad* de la Federación frente a los PP fundamentalmente al MSM.

La neutralidad señalada ha implicado un manejo no mediado de las relaciones que sostuvieron los choferes con autoridades municipales durante el periodo estudiado, contribuyendo a que el transporte sindicalizado de La Paz sea clasificado como un *Grupo de Presión Parcial*, pues ejercer presión sobre funcionarios públicos no es una acción que desarrolla de manera permanente e indefinida, sino es sólo parte de aquella actividad en la que se ve envuelta cuando percibe algún peligro para sus intereses, siendo que su existencia obedece a otras razones; así mismo sus métodos de presión no obedecieron a la defensa de posiciones morales, espirituales o de tesis alguna, sino más bien las mismas tuvieron su origen en objetivos materiales y tangibles, en sí de índole económica, es por ello que se acercan más a lo que Meynaud denominó *organizaciones profesionales* y no aquellas de vocación ideológica. Por la naturaleza de los métodos que utilizó la Federación "1º de Mayo", especialmente las de movilización con paros, marchas y bloqueos con las que trataron de forzar a las autoridades ha

proporcionar respuestas positivas a sus peticiones y que produjeron una suerte de convulsión social en la ciudad pero que no llegaron a una desviación irreconciliable con el conjunto de normas originadas por el factor estructural del sistema social, no puede ser considerado como un grupo anómico de interés, sino más bien se la puede identificar en cortos periodos de tiempo como un *grupo de tensión*.

En lo que concierne a su estructura el mencionado sindicato se aproxima a ser un *grupo de masas*, estando alejado de los grupos de cuadros debido a que su "número" es el poder más efectivo que posee como grupo humano, es decir que se esfuerza por aglutinar la mayor cantidad de adherentes, pues la apuesta de los sindicatos de choferes públicos en La Paz es poseer una organización jerarquizada y mucho más fuerte que sólo se podría conseguir si todos los conductores del servicio público en todas las modalidades fueran parte de algún sindicato y de la Federación "1º de Mayo", unidad y volumen al que apuestan como grupo de presión.

La amenaza de paros y la movilización de un elevado número de afiliados junto al resto de los métodos de presión utilizados le representó a la Federación de Choferes haber obtenido parte de las demandas planteadas a las autoridades de la Alcaldía de la ciudad, entre ellas la indemnización a sus socios que vieron dañados los vehículos de trabajo en una granizada de magnitudes extraordinarias, la apertura de calles y avenidas como la prolongación Obispo Cárdenas demandada por los choferes para mejorar la circulación en el centro paceño, el asfaltado y resellado de distintas vías en buena parte de las zonas con la consiguiente disminución de calles en mal estado (aunque muy lejos de la totalidad esperada por los transportistas), una semaforización más adecuada junto a la implementación de mayores señalizaciones horizontales y verticales por sobre todo en el área de restricción vehicular¹, también se suspendieron la creación de

¹ En referencia a estos temas el Informe Memoria Gestión 2003 presentado por el Alcalde de La Paz destaca que hasta el año 2003 su gestión habría ejecutado 185.000m² de asfalto nuevo en la ciudad, junto con un proyecto de modernización del sistema semaforico con una inversión de \$us

nuevas líneas de transporte y se entro en un proceso de negociación por el aumento de los impuestos a automóviles registrados en el municipio que derivó en la revisión de aquellos casos donde el incremento era muy elevado que condujo a la disminución del pago para algunos choferes.

Dentro el conflicto ocasionado por el "Plan Vial" los trabajadores del volante consiguieron retrasar y anular la implementación de diversos componentes del mismo, entre ellos se destacan el compromiso de la Alcaldía a no ejecutar el reordenamiento de líneas de transporte público en todas las modalidades (componente 12) y el haber demorado por un periodo cercano a los dos años la ejecución de la restricción vehicular en el Casco Urbano Central de La Paz (componente 5), consiguiendo evitar que el grueso de sus afiliados se vieran afectados en la primera fase de dicha medida, ya que no afectaría a minibuses, *carrys*, micros y colectivos sino hasta finales del año 2002.

La capacidad de la Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo" para conseguir cambiar las determinaciones de las autoridades municipales en un principio del conflicto fue evidente, pues cuando la Federación enfrentó el conflicto del "Plan Vial" durante el primer año y medio pareció que los resultados que podría conseguir a su favor serían mayores en la medida que agudizaba la presión que ejercía, sin embargo poco tiempo después, cuando se implementaron los métodos más fuertes y contundentes que la Federación poseía, el resultado terminó siendo más propicio a las autoridades edilicias, pues estas consiguieron ejecutar la restricción vehicular por placas también a las movilidades de transporte masivo sin ninguna excepción que era a lo que la mayoría sindical de choferes se oponía, pudiendo solo conseguir leves modificaciones en la delimitación geográfica de dicha restricción.

Esto implica que en el conflicto sin duda más grande y serio que enfrento a las autoridades de la Alcaldía paceña con la máxima instancia de los choferes

1.972.000, además de la puesta en curso de un proyecto sobre transporte público masivo con el

organizados de La Paz, a medida que la segunda terminó aumentando sus métodos de presión los resultados que obtuvo no lo hicieron en la misma medida, quedándole al final solo acogerse dentro la disposición edilicia. Así muchos de los resultados que la Federación consiguió no fueron satisfactorios para los transportistas sindicalizados, pues éstos sienten que no consiguieron mayores beneficios colectivos para el sector.

Finalmente cabe señalar que desde la Federación se hacían conocer las decisiones asumidas por la Asamblea General en referencia al diseño de las medidas de presión, siendo que las mismas fueron flexibles como para que cada sindicato pueda ajustarlas y adecuarlas a las circunstancias particulares que se presentaban en los barrios y zonas que debían estar bajo su control, de tal suerte la organización interna de cada sindicato influyó de manera similar a la Federación en el momento de diseñar los procedimientos dirigidos a la protección de los intereses de sus afiliados.

En resumen se concluye, que durante el periodo estudiado la Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo":

- Se clasifica como un grupo de presión *parcial*, no de vocación ideológica, con estructura próxima a los grupos de masas y que se constituyó brevemente en un grupo de tensión.
- Los resultados que ha obtenido no han sido mayores en la medida que aumentaban en fuerza los métodos de presión que utilizaba ante las autoridades de la Alcaldía de la ciudad de La Paz, siendo las mismas percibidas como insuficientes por los transportistas de base.

objetivo de su modernización en el Área Metropolitana de La Paz. (Del Granado, 2004: 66-69).

- En el diseño de los métodos de presión fue determinante el tipo de barrio o zona en que cada sindicato presta sus servicios, por ello el efecto que sobre las mismas tuvo la organización de la Federación era limitado.

Por lo explicado en el transcurso de los últimos capítulos las hipótesis que se plantearon al inicio de la investigación se encontraban alejadas de la realidad, convirtiéndose así en hipótesis nulas², pues los resultados han demostrado que son contrarios de lo pensado inicialmente. Esto se explica porque al ser ésta una investigación exploratoria en el estudio de grupos de presión en general y específicamente del transporte sindicalizado en la ciudad de La Paz, no ha tenido antecedentes que le permitiera tener un panorama claro de lo que se podría haber encontrado, por eso se tomo como parámetros trabajos sobre grupos de presión que se hicieron en otros países con mayor tradición en el estudio de estas fuerzas políticas, fundamentalmente Estados Unidos, que llevaron a pensar que era muy probable que a medida que se aumentasen los métodos de presión los resultados pudiesen haber sido más favorables para el grupo que los ejecutaba, más aún al no tener otro(s) grupo(s) de interés contrarios que pudiesen haber promovido la política que tocaba los intereses del autotransporte paceño.

La realidad boliviana es diferente y no fue la intención de éste trabajo forzar los hechos para que pudiesen encajar dentro los parámetros que las hipótesis de investigación iniciales prefiguraban. El evitar ésta camisa de fuerza permitió establecer una amplia participación de los miembros de los sindicatos de transporte en la determinación de las políticas que adoptan sus organizaciones, sugiriendo así la existencia de una democracia interna con alta participación, participación que es fomentada por diversos incentivos (positivos y negativos); por otro lado los transportistas normalmente mantienen relaciones conflictivas con el GMLP, y a pesar de lo sucedido durante el tiempo estudiado es indudable que

² Se las denomina hipótesis nulas porque en el transcurso de la investigación se ha tenido que replantear las hipótesis iniciales de investigación por el reverso de las mismas. Esto se hizo así porque metodológicamente las hipótesis nulas sirven para refutar o negar lo que afirmaban las hipótesis de investigación.

poseen un alto potencial para influir en las decisiones de autoridades públicas; así mismo los choferes de La Paz, aunque son improductivos para plantear soluciones estructurales a varios problemas que los aquejan, no solo para desarrollar mejor su trabajo sino para obtener mayores ganancias, han demostrado una alta flexibilidad al momento de enfrentar situaciones desfavorables. En todo caso éstos temas, entre otros, se plantean aquí como sugerencias para su posterior estudio, pues la exploración desarrollada en el presente trabajo será útil para futuras investigaciones sobre transportistas o grupos de presión en el país.

Anexos

ANEXO 1

Cuestionario de la entrevista semi estructurada

Entrevista semi estructurada realizada a los dirigentes del transporte sindicalizado
en la ciudad de La Paz

- ¿Podría usted proporcionar una descripción de su sindicato y la Federación Departamental de Choferes de La Paz?
- ¿Cuáles han sido las principales demandas por parte de su sector a la Alcaldía de la ciudad La Paz entre Agosto de 2001 y Agosto de 2003?
- ¿Durante el mismo periodo de tiempo qué conflictos se suscitaron con dicha Alcaldía?
- ¿Qué medidas y métodos de presión fueron utilizados por ustedes durante esos conflictos?
- ¿Aquellos resultados obtenidos en favor del transporte sindicalizado han sido mayores en la medida que aumentaban las medidas de presión?
- ¿La estructura organizativa que poseen tuvo algún efecto o influencia en la elaboración (diseño) de los medios de presión utilizados?
- A su criterio ¿cuáles han sido las principales fortalezas y debilidades del transporte sindicalizado durante el desarrollo de los conflictos?

El Ejecutivo Municipal queda encargado del estricto cumplimiento de la presente Ordenanza.
Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Concejo Municipal de La Paz a los veintinueve días del mes de abril de dos mil un años.

H. Roberto Moscoso V.
SECRETARIO
II. CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ
Arcebispo
Cm. Des. Territorial
Sesión Ordinaria N° 35
Trámite: 1000
Fjs. 5
RAM/CCR/um

H. Cristina Corrales Real de Ruiz
PRESIDENTA
II. CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ
Cm. Des. Territorial
Sesión Ordinaria N° 35
Trámite: 1000
Fjs. 5
RAM/CCR/um

ORDENANZA MUNICIPAL No. 057/2001
H. CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ

H. Cristina Corrales Real de Ruiz
PRESIDENTA II. CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad a la Ley de Municipalidades No. 2028 de fecha 28 de octubre de 1999, el Gobierno Municipal de La Paz tiene como finalidad, entre otras, la de contribuir a la satisfacción de las necesidades colectivas y garantizar la integración y participación de los ciudadanos en la planificación y el desarrollo humano sostenible del Municipio.

Que, para el cumplimiento de sus fines, compete al Gobierno Municipal conducir la prestación de los servicios de transporte con la Superintendencia Serotinal correspondiente, así como organizar y regular en coordinación con la Policía Nacional, el tránsito y vialidad de su jurisdicción, en cumplimiento a normas nacionales especiales e internacionales que sean aplicables; regular y registrar los vehículos en general y la emisión de placas en su jurisdicción.

Que, el Gobierno Municipal ha constatado los actuales problemas referidos al tráfico, tránsito y vialidad manifestados en un estado caótico de circulación vehicular, congestión, altos costos de operación, elevados niveles de contaminación atmosférica y aumento alarmante de accidentes e inseguridad en la circulación.

Que, la Oficialía Mayor Técnica a través de su Dirección de Sistemas Viales, en coordinación con el Organismo Operativo de Tránsito y con los integrantes del Consejo de Asesoramiento de Tráfico y Transporte, ha elaborado el "Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz", con componentes a ser aplicados en áreas conflictivas en la ciudad en su conjunto.

Que, el "Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz", constituye un instrumento de planificación alternativo que permitirá la disminución de los problemas de tráfico y transporte de la ciudad, la reducción drástica del proceso de contaminación del medio ambiente y el mejoramiento de los niveles de calidad de vida.

Que, en fecha 22 de noviembre de 2000, el Gobierno Municipal de La Paz, ha suscrito un Convenio Interinstitucional con el Organismo Operativo de Tránsito, la Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros de La Paz, la Asociación de Transporte Libre de La Paz, la Federación Departamental de Cooperativas de Transportes de La Paz, la Asociación de Empresas de Radio Taxis para la ejecución del Proyecto denominado "Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz", dentro del marco de coordinación y cooperación de políticas establecido en la conformación del Consejo de Asesoramiento de Tráfico y Transporte.

POUR TANTO: El H. Concejo Municipal de La Paz, en uso de sus atribuciones que le confiere la Ley de Municipalidades No. 2028 de fecha 28 de octubre de 1999,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Aprobar el Convenio Interinstitucional suscrito por el Gobierno Municipal de La Paz, el Organismo Operativo de Tránsito, la Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros de La Paz, la Asociación de Transporte Libre de La Paz, la Federación Departamental de Cooperativas de Transportes de La Paz, la Asociación de Empresas de Radio Taxis, para la ejecución del Proyecto denominado "Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz" de fecha 20 de noviembre de 2000.



ARTÍCULO SEGUNDO. Aprobar el "Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz", cuya implementación en las áreas, será efectuada en las siguientes fases:

- PRIMERA FASE: "Casco Urbano Central"
- SEGUNDA FASE: "Centro de La Paz" - cumplida la Primera Fase
- TERCERA FASE: "Áreas Conflictivas de la ciudad de La Paz" - cumplida la segunda Fase.

A partir de la Primera Fase y en forma paralela, debe iniciarse la implementación de los componentes, referidos al ámbito urbano.

ARTÍCULO TERCERO - Para la implementación de la Primera Fase "Casco Urbano Central", se procederá a la ejecución de los siguientes componentes:

- a) Mejoramiento de la señalización vertical y horizontal.
- b) Rehabilitación del sistema semafórico.
- c) Racionalización de las paradas del transporte público.
- d) Racionalización de estacionamientos en vía pública
- e) Restricción a la circulación vehicular a taxis, radio taxis y particulares, en función al último dígito numérico de la placa de control de los vehículos y de acuerdo al siguiente cronograma y horario:

LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES
1	2	3	4	5
6	7	8	9	0

Horario: De 08:00 a 20:00 horas.

Se exceptúan los días sábados y domingos, feriados y días festivos. Asimismo, se exceptúan los vehículos oficiales debidamente acreditados y los de emergencia.

- f) Regulación del comercio informal de las calzadas del Casco Urbano Central, en el marco de lo dispuesto por la Ordenanza Municipal No. 101/94 OAM - HCM 102/94.
- g) Mejoramiento de la infraestructura vial.

Asimismo, continuará la implementación de los siguientes componentes en el ámbito urbano:

- h) Identificación única del transporte público en todas sus modalidades.
- i) Recordenamiento de rutas de transporte público en todas sus modalidades.
- j) Retiro de ramales ilegales del transporte público.
- k) Racionalización de flotas del transporte público.

ARTÍCULO CUARTO. La implementación del inciso e) del Artículo 2º, procederá cuando los incisos a), b), c) y d) se encuentren en pleno funcionamiento y ejecución, así como la campaña masiva de orientación e información ciudadana.

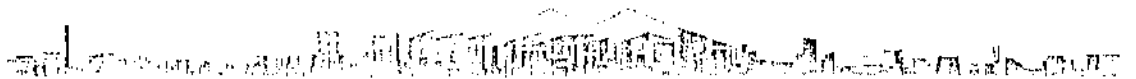
ARTÍCULO QUINTO. Cumplida la Fase definida en el Artículo 3º, se procederá a efectuar una evaluación exhaustiva del Plan y en particular de la permanencia de las líneas de la modalidad "Carrys" que circulan en el Casco Urbano Central. Posteriormente, se dará inicio al cumplimiento de la Segunda Fase, la misma que contempla los componentes referidos a las áreas conflictivas y la prosecución correspondiente de los componentes de ámbito urbano.

ARTÍCULO SEXTO. Cumplida la Segunda Fase, se procederá a intervenciones en otras áreas conflictivas de la ciudad de La Paz, tales como Villa Píñón y el Cementerio Central.

ARTÍCULO SÉPTIMO. Instruye al Ejecutivo Municipal, a través de la Oficialía Mayor Técnica la implementación del Plan, el cual forma parte indivisible de la presente Ordenanza Municipal, para cuyo efecto, deberá coordinar con el Organismo Operativo de Tránsito y el Consejo de Asesoramiento de Tráfico y Transporte.

ARTÍCULO OCTAVO. Instruir al Ejecutivo Municipal, a través de las reparticiones correspondientes y en coordinación con la Intendencia Municipal, el cumplimiento estricto del Plan procediendo a regular el comercio informal de las calzadas del Casco Urbano Central, en el marco de lo dispuesto en la Ordenanza Municipal No. 101/94 OAM - HCM 102/94 y la elaboración inmediata de proyectos para curarar este aspecto en las otras áreas conflictivas de la ciudad.

ARTÍCULO NOVENO. Los conductores de vehículos motorizados públicos y particulares que incumplan las disposiciones contenidas en el Plan para La Paz, serán pasibles a las siguientes sanciones:



Primera Infracción: Se procederá a la emisión de Boleta de Infracción a vehículos por Bs. 70.- (Setenta 00/100 Bolivianos).

En caso de reincidencia: Se procederá al cobro de la Boleta de Infracción por reincidencia por Bs. 200.- (Doscientos 00/100 Bolivianos).

Los pagos por concepto de las multas señaladas en los numerales anteriores, deberán efectuarse en los Bancos autorizados para el efecto.

ARTÍCULO DÉCIMO.- Se instruye al Ejecutivo Municipal, la adecuación del Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz y del Convenio Funcionarial en el marco de lo dispuesto en la presente Ordenanza.

Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Concejo Municipal de La Paz a los veinticinco días del mes de abril de dos mil un años.

H. Guido Capra Jando
SECRETARIO(a)
EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ

H. Cristina Corrales Real de Ruiz
PRESIDENTA
EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ

Archivo
Com. Des. Territorial
Sede: Ordóñez No. 35
Teléfono: 1990
Ej. 71 3 6 plenas
GJ/CJR/sim

ORDENANZA MUNICIPAL No. 058/2001
H. CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ

H. Cristina Corrales Real de Ruiz
PRESIDENTA EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad al Artículo 3 de la Ley de Administración y Control Gubernamentales SAICO No. 1178 de 20 de julio de 1990, corresponde la aplicación de los Sistemas de Administración y de Control en todas las entidades del sector público, incluyéndose en consecuencia, a los Gobiernos Municipales.

Que, asimismo el Artículo 27 del cuerpo normativo citado precedentemente, dispone que cada entidad del Sector Público debe elaborar en el marco de las normas básicas dictadas por los órganos rectores, los reglamentos específicos para el funcionamiento de los Sistemas de Administración y Control Interno y los Sistemas de Planificación e Inversión Pública; correspondiendo a la Máxima Autoridad de la Entidad la responsabilidad de su implantación respectiva.

Que, el Artículo 11 de las Normas Básicas del Sistema de Administración Personal (SAP) aprobadas por Resolución Suprema No. 213064 de 23 de mayo de 1997, dispone la obligación de las entidades públicas para la elaboración e implantación del Reglamento Específico del Sistema de Administración de Personal.

Que, en el marco legal establecido, el Gobierno Municipal de La Paz ha elaborado el Reglamento Específico y el Manual de Procedimientos del Sistema de Administración de Personal, con el objeto de optimizar la gestión de los recursos humanos municipales y elevar los niveles de eficacia, eficiencia y efectividad en la prestación de servicios para el logro de los objetivos estratégicos institucionales.

Que, de acuerdo a Oficio CJHE SNAP No. 2894 DTN No. 450/00 de 13 de diciembre de 2000 emitido por la Dirección Técnica de Normas dependiente del Servicio Nacional de Administración de Personal, Órgano Rector de ese Sistema, comunica a este Gobierno Municipal que el Reglamento Específico del Sistema de Administración de Personal consignado precedentemente, es compatible con las Normas Básicas del Sistema de Administración de Personal.

Que, en observancia al Artículo 44 numeral 29 de la Ley de Municipalidades No. 2028 de 28 de octubre de 1999, el Ejecutivo ha elaborado el Reglamento Específico y el Manual de Procedimientos del Sistema de Administración de Personal, corresponde al H. Concejo Municipal su aprobación y posterior remisión al Servicio Nacional de Administración de Personal para su registro y archivo.

POR TANTO: El H. Concejo Municipal de La Paz, en uso de la atribución conferida por la Ley y su Reglamento General del H.C.M.,



7
COPIA FIEL DE
QUE CURSA EN ASO
G.M.L.P. La Paz, 13 AGO 2002

Ciudad de Nuestra Señora de La Paz
Ordenanza Municipal N° 123/2002
Gobierno Municipal

COPIA LEGALIZADA

ORDENANZA MUNICIPAL G.M.L.P. No. 123/2002
Secretaría General

02/08/02

Ing. Roberto Moscoso V.
ALCALDE MUNICIPAL DE LA PAZ a.i.

Por cuanto el Honorable Concejo Municipal ha aprobado la siguiente Ordenanza Municipal:

CONSIDERANDO:

Que, la Ley de Municipalidades No. 2028 de 28 de octubre de 1999, determina en su Artículo 5, párrafo I como finalidad de la Municipalidad y de su Gobierno Municipal contribuir a la satisfacción de las necesidades colectivas, asimismo, el artículo 8, párrafo I, numeral 6 y el párrafo V, numeral 7, de la referida Ley, dispone que es competencia del Gobierno Municipal, preservar, conservar y contribuir a la protección del medio ambiente, ejerciendo y manteniendo el equilibrio ecológico y el control de la calidad del medio ambiente; organizar y reglamentar el tránsito y la vialidad de su jurisdicción en cumplimiento de normas nacionales especiales internacionales que sean aplicables en coordinación con la Policía Nacional.

Que, mediante Ordenanza Municipal No. 055/2001 HAM - HCM 057/2001 de 30 de abril de 2001, el Honorable Concejo Municipal ha aprobado el "Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz", disponiendo en su Artículo Tercero, inciso c), la restricción a la circulación vehicular a taxis, radio taxis y particulares, al interior del Casco Urbano Central" de La Paz, en función al último dígito numérico de la placa de control de dichos vehículos.

Que, el Informe DSV/119/02 de fecha 19 de junio de 2002 de Evaluación del "Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz", emitido por la Dirección de Sistemas Viales, menciona que la restricción vehicular ha generado los siguientes resultados:

- Se ha logrado reducir el congestionamiento vehicular alrededor de un 10% en el interior del área de intervención.
- Se ha incrementado la velocidad de circulación dentro del área de intervención, habiéndose reducido, por tanto, los tiempos de viaje para los usuarios en general, quedando pendiente la realización de un estudio de velocidades para la cuantificación de los nuevos parámetros.
- Consecuentemente, se han reducido cualitativamente los niveles de contaminación atmosférica y acústica, dentro del área de intervención.
- La medida ha generado buena acogida por parte de la ciudadanía en general.

Que, el precitado informe concluye recomendando que la restricción vehicular dispuesta debe ser ampliada, manteniendo el cronograma de restricción de placas y horario establecido, con el propósito de reducir la congestión vehicular en toda la ciudad, el consumo de combustible, niveles de contaminación ambiental, contribuyendo a una mejor eficiencia del servicio de transporte público y mejorando los contenidos del meritulado "Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz", alcanzando de esta manera mayor eficiencia de los objetivos trazados en el mismo.

REVISADO
 A PRESENTE FUE
 COPIA FIEL DEL
 QUE CURSA EN ARCHIVO
 M.L.P. La Paz, 13 AGO 2002
 7/2

ORDENANZA MUNICIPAL G.M.L.P. No. 123/2002

Que, todo el parque automotor de la ciudad de La Paz, debe ser incluido en la restricción vehicular, con las excepciones estrictamente necesarias, debiendo a tal efecto modificar el inciso e) Artículo Tercero de la antes considerada Ordenanza Municipal No. 055/2001 HAM - HCM 057/2001.

POR TANTO:

El Honorable Concejo Municipal de La Paz, en ejercicio de sus atribuciones definidas por el Artículo 12 de la Ley de Municipalidades No. 2028,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Modificar el inciso e) del Artículo Tercero de la Ordenanza Municipal No. 055/2001 HAM - HCM 057/2001 del 30 de abril de 2001 con el siguiente tenor:

- e) Restricción a la circulación vehicular en el Casco Urbano Central de todo el parque automotor de la ciudad de La Paz, incluyendo el transporte privado y público en todas sus modalidades; en función al último dígito numérico de la placa de control de los vehículos y de acuerdo al siguiente cronograma y horario:

LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES
1	3	5	7	9
2	4	6	8	0

Horario: De 8:00 a 20:00 horas

Se exceptúan los días sábados, domingos y días feriados; asimismo, se exceptúan los vehículos oficiales debidamente acreditados, los de emergencia y servicios indispensables para el desenvolvimiento de la ciudad.

ARTICULO SEGUNDO.- No podrán ingresar a la ciudad de La Paz, en los días previstos en el artículo precedente, los vehículos de las líneas de transporte público provenientes de la ciudad de El Alto cuyos dígitos estén comprendidos en los alcances del Artículo Primero de la presente Ordenanza Municipal. Se destinarán puestos de control en los ingresos a las avenidas Mario Mercado, 9 de Abril, Marcelo Quiroga Santa Cruz, Naciones Unidas y en la Autopista La Paz - El Alto. Se exceptúa de esta restricción el transporte público de buses interprovinciales, interdepartamentales e internacionales.

ARTÍCULO TERCERO.- Se prohíbe la alteración y/o modificación de rutas de transporte público en todas sus modalidades, en tanto no se concluya con la revisión y compatibilización, con los sectores interesados, del Reordenamiento de Líneas de Transporte Público del Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz, revisión y compatibilización que deberá estar concluida en un plazo no mayor a 90 días. Los infractores serán sancionados con la suspensión inmediata del servicio, independientemente de las sanciones establecidas en las disposiciones vigentes.

Con el esfuerzo de todos reordenaremos el tráfico vehicular



Gobierno Municipal de La Paz

ORDENANZA MUNICIPAL G.M.L.P. No. 123/2002

Secretaría General

Ing. Roberto Moscoso V.

ALCALDE MUNICIPAL DE LA PAZ a.i.

Por cuanto el Honorable Consejo Municipal ha aprobado la siguiente Ordenanza Municipal:

CONSIDERANDO:

Que, la Ley de Municipalidades No. 2028 de 28 de octubre de 1999, delimita en su Artículo 5, parágrafo 1 como territorio de la Municipalidad y de su Gobierno Municipal contribuir a la satisfacción de las necesidades colectivas, asimismo, el artículo 8, parágrafo 1, numeral 6 y el parágrafo V, numeral 7, de la referida Ley, dispone que es competencia del Gobierno Municipal, preservar, conservar y contribuir a la protección del medio ambiente, ejerciendo y manteniendo el equilibrio ecológico y el control de la calidad del medio ambiente; organizar y reglamentar el tránsito y la vialidad de su jurisdicción en cumplimiento de normas nacionales especiales internacionales que sean aplicables en coordinación con la Policía Nacional.

Que, mediante Ordenanza Municipal No. 055/2001 HAM - HCM 857/2001 de 30 de abril de 2001, el Honorable Consejo Municipal ha aprobado el "Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz", disponiendo en su Artículo Tercero, inciso e), la restricción a la circulación vehicular a taxis, rido taxis y particulares, al interior del Casco Urbano Central" de La Paz, en función al último dígito numérico de la placa de control de dichos vehículos.

Que, el informe DSV/119/02 de fecha 19 de junio de 2002 de Evaluación del "Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz", emitido por la Dirección de Sistemas Viales, menciona que la restricción vehicular ha generado los siguientes resultados:

Se ha logrado reducir el congestamiento vehicular alrededor de un 18% en el interior del área de intervención.
Se ha incrementado la velocidad de circulación dentro del área de intervención, habiéndose reducido, por tanto, los tiempos de viaje para los usuarios en general, quedando pendiente la realización de un estudio de velocidades para la cuantificación de los nuevos parámetros.
Consecuentemente, se han reducido cualitativamente los niveles de contaminación atmosférica y acústica, dentro del área de intervención.

La medida ha generado buena acogida por parte de la ciudadanía en general.

Que, el precitado informe concluye recomendando que la restricción vehicular dispuesta debe ser ampliada, manteniendo el cronograma de restricción de placas y horario establecido, con el propósito de reducir la congestión vehicular en toda la ciudad, el consumo de combustible, niveles de contaminación ambiental, contribuyendo a una mejor eficiencia del servicio de transporte público y mejorando las condiciones del meritado "Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz", alcanzando de esta manera mayor eficiencia de los objetivos trazados en el mismo.

Que, todo el parque automotor de la ciudad de La Paz debe ser incluido en la restricción vehicular, con las excepciones estrictamente necesarias, debiendo a tal efecto modificar el inciso e) del Artículo Tercero de la antes considerada Ordenanza Municipal No. 055/2001 HAM - HCM 057/2001.

POR TANTO:

El Honorable Consejo Municipal de La Paz, en ejercicio de sus atribuciones definidas por el Artículo 12 de la Ley de Municipalidades No. 2028,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO.— Modificar el inciso e) del Artículo Tercero de la Ordenanza Municipal No. 855/2001 HAM - HCM 857/2001 del 30 de abril de 2001 con el siguiente tenor:

e) Restricción a la circulación vehicular en el Casco Urbano Central de todo el parque automotor de la ciudad de La Paz, incluyendo el transporte privado y público en todas sus modalidades; en función al último dígito numérico de la placa de control de los vehículos y de acuerdo al siguiente cronograma y horario:

LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES
1	3	5	7	9
2	4	6	8	0

Horario: De 8:00 a 20:00 horas

Se exceptúan los días sábados, domingos y días feriados; asimismo, se exceptúan los vehículos oficiales debidamente acreditados, los de emergencia y servicios indispensables para el desenvolvimiento de la ciudad.

ARTICULO SEGUNDO.— No podrán ingresar a la ciudad de La Paz, en los días previstos en el artículo precedente, los vehículos de las líneas de transporte público provenientes de la ciudad de El Alto cuyos

digitos estén comprendidos en los alcances del Artículo Primero de la presente Ordenanza Municipal. Se desistirá, puestos de control en los ingresos a las avenidas Mario Mercado, 9 de Abril, Marceles Quiroga Santa Cruz, Naciones Unidas y en la Autopista La Paz — El Alto. Se exceptúa de esta restricción el transporte público de buses interprovinciales, interdepartamentales e internacionales.

ARTICULO TERCERO.— Se prohíbe la alteración y/o modificación de rutas de transporte público en todas sus modalidades, en tanto no se concluya con la revisión y compatibilización, con los sectores interesados, del Reordenamiento de Líneas de Transporte Público del Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz, revisión y compatibilización que deberá estar concluida en un plazo no mayor a 90 días. Los infractores serán sancionados con la suspensión inmediata del servicio, independientemente de las sanciones establecidas en las disposiciones vigentes.

ARTICULO CUARTO.— El Ejecutivo Municipal queda encargado del estricto cumplimiento de lo establecido en la presente Ordenanza Municipal, debiendo para el efecto coordinar con el Organismo Operativo de Tránsito.

Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Consejo Municipal de la ciudad de La Paz al primer día del mes de agosto del año dos mil dos.

Firmado por:

H. David Pringle Franck

PRESIDENTE AL DEL H. CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ

H. Guido Capra Jemio

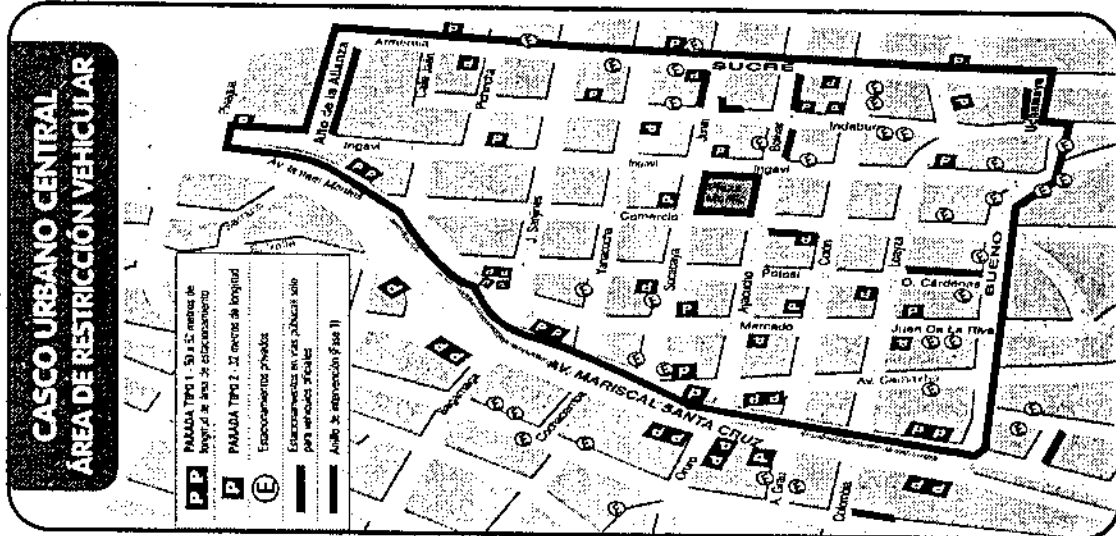
SECRETARIO AL DEL H. CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ

Por tanto, la promulga para que se tenga y cumpla como Ordenanza Municipal a los dos días del mes de agosto del año dos mil dos.

ROBERTO MOSCOSO VALDEVERRA
ALCALDE MUNICIPAL DE LA PAZ a.i.

ROL SEMANAL DE PLACAS

Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
1-2	3-4	5-6	7-8	9-0



**CASCO URBANO CENTRAL
ÁREA DE RESTRICCIÓN VEHICULAR**

P PASADA TIPO 1 - 5 a 15 metros de Mayor a menor de estacionamiento

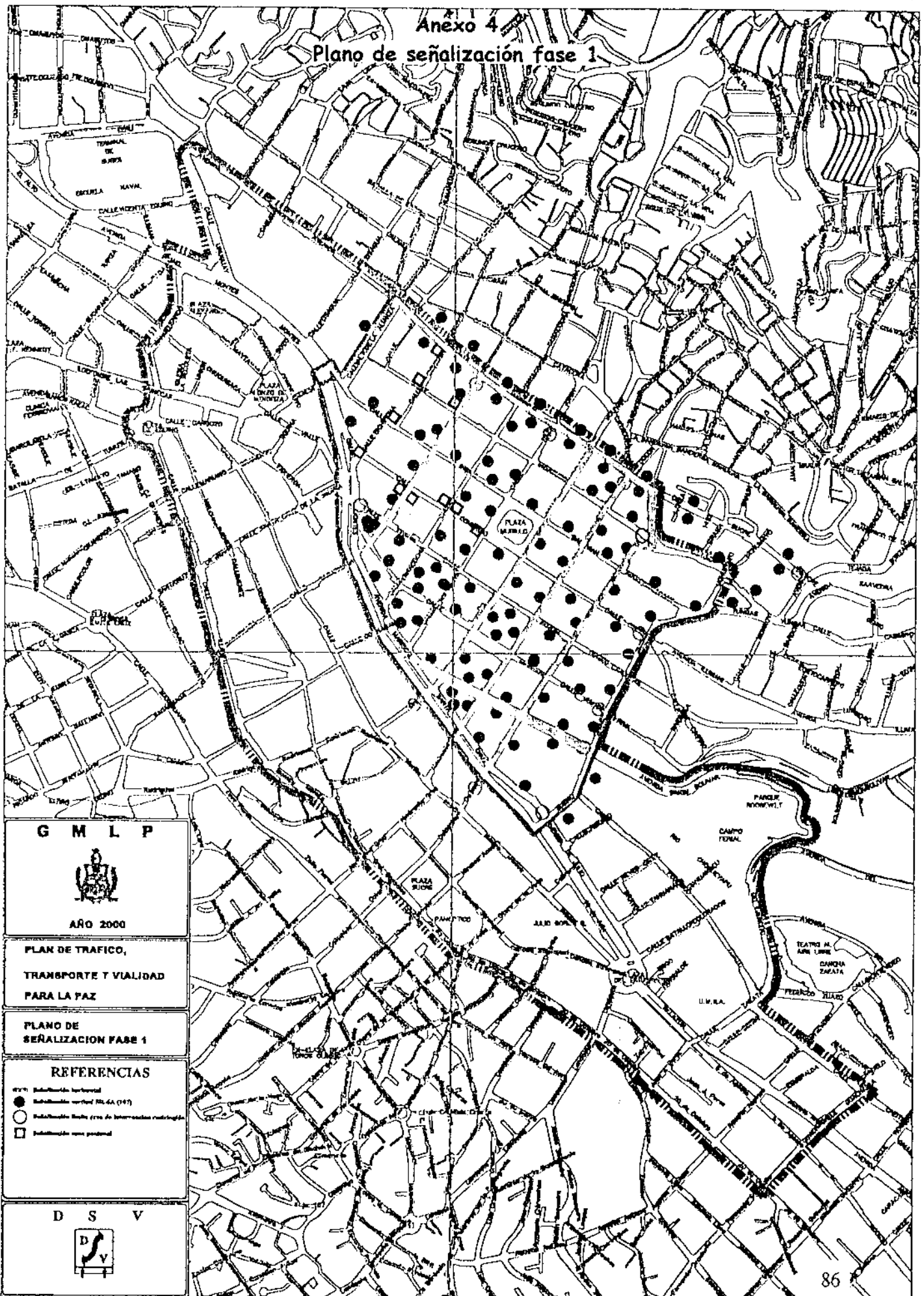
P PASADA TIPO 2 - 15 metros de longitud

E Estacionamiento Público


Estacionamiento en las placas solo para vehículos oficiales

Año de restricción (Pse II)

Anexo 4
Plano de señalización fase 1



G M L P



AÑO 2000


**PLAN DE TRAFICO,
TRANSPORTE Y VALIDAD
PARA LA PAZ**

**PLANO DE
SEÑALIZACION FASE 1**

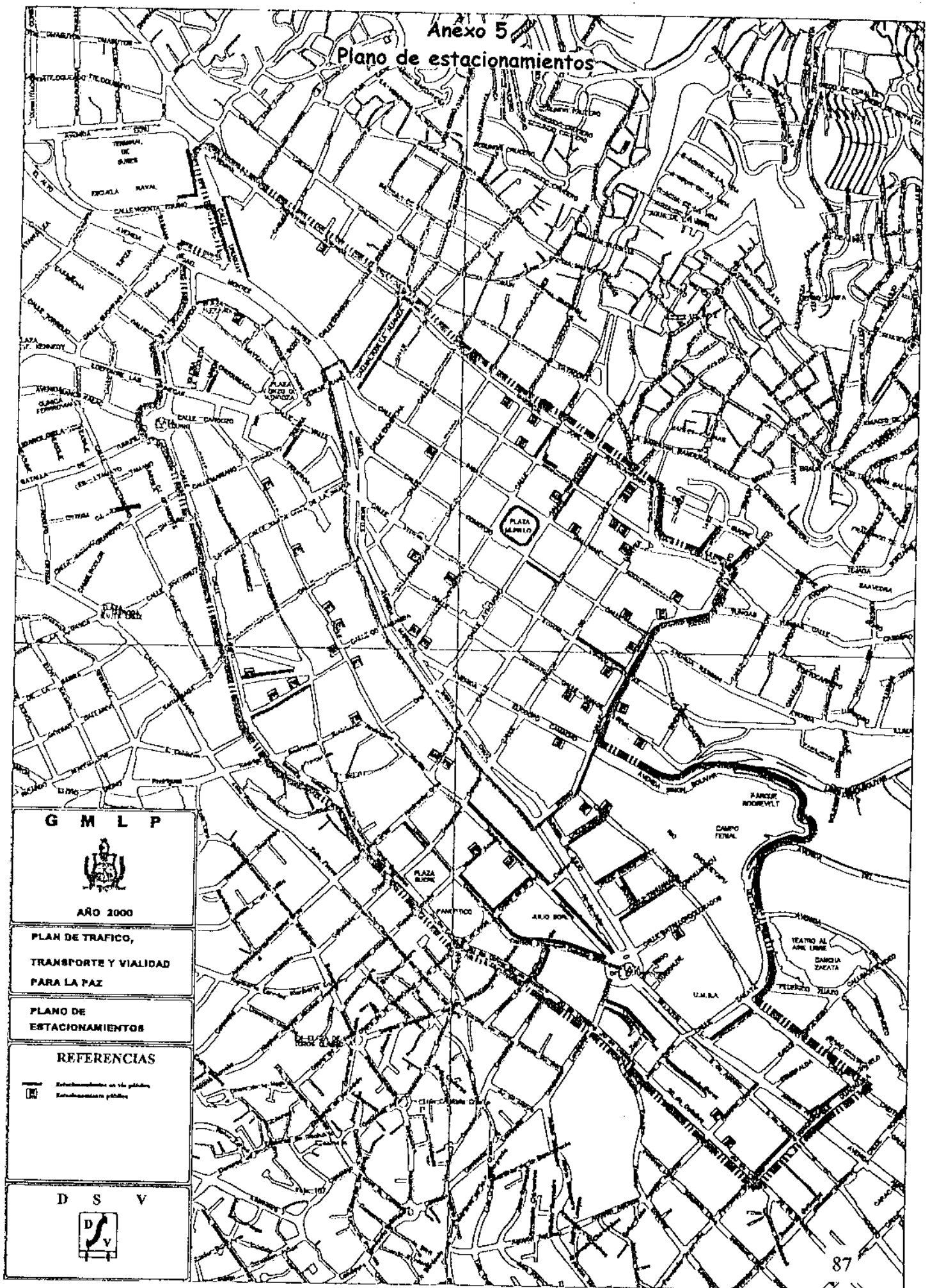
REFERENCIAS

- Señalización horizontal
- Señalización vertical (St. 44, 147)
- Señalización de Buses (rta de intersecciones rotatorias)
- Señalización vial pasiva


D S V



Anexo 5
Plano de estacionamientos



G M L P





AÑO 2000

**PLAN DE TRAFICO,
TRANSPORTE Y VIALIDAD
PARA LA PAZ**


**PLANO DE
ESTACIONAMIENTOS**

REFERENCIAS

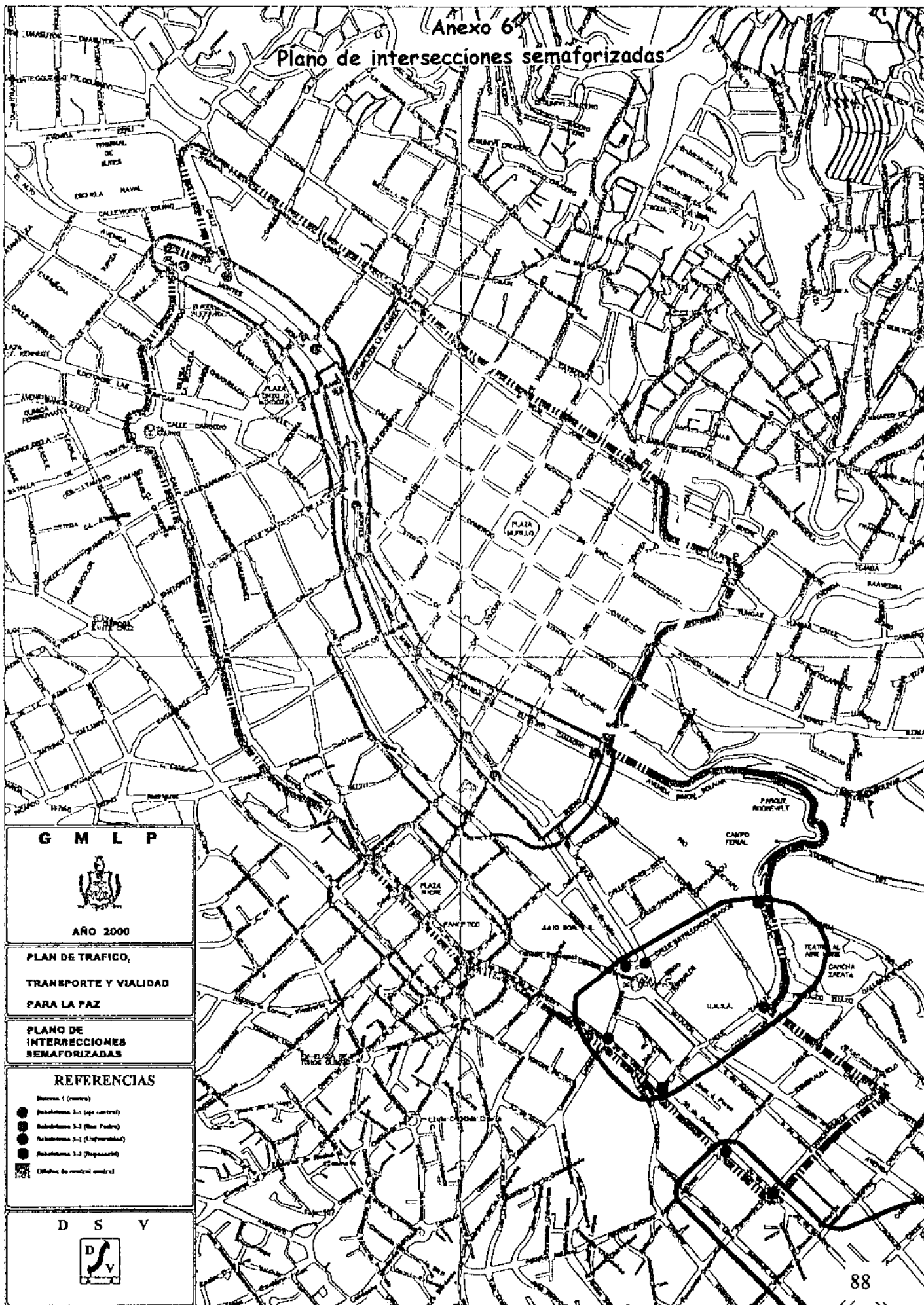
 Estacionamientos en vía pública

 Estacionamientos públicos

D S V



Plano de intersecciones semaforizadas



G M L P

AÑO 2000

**PLAN DE TRAFICO,
TRANSPORTE Y VIALIDAD
PARA LA PAZ**

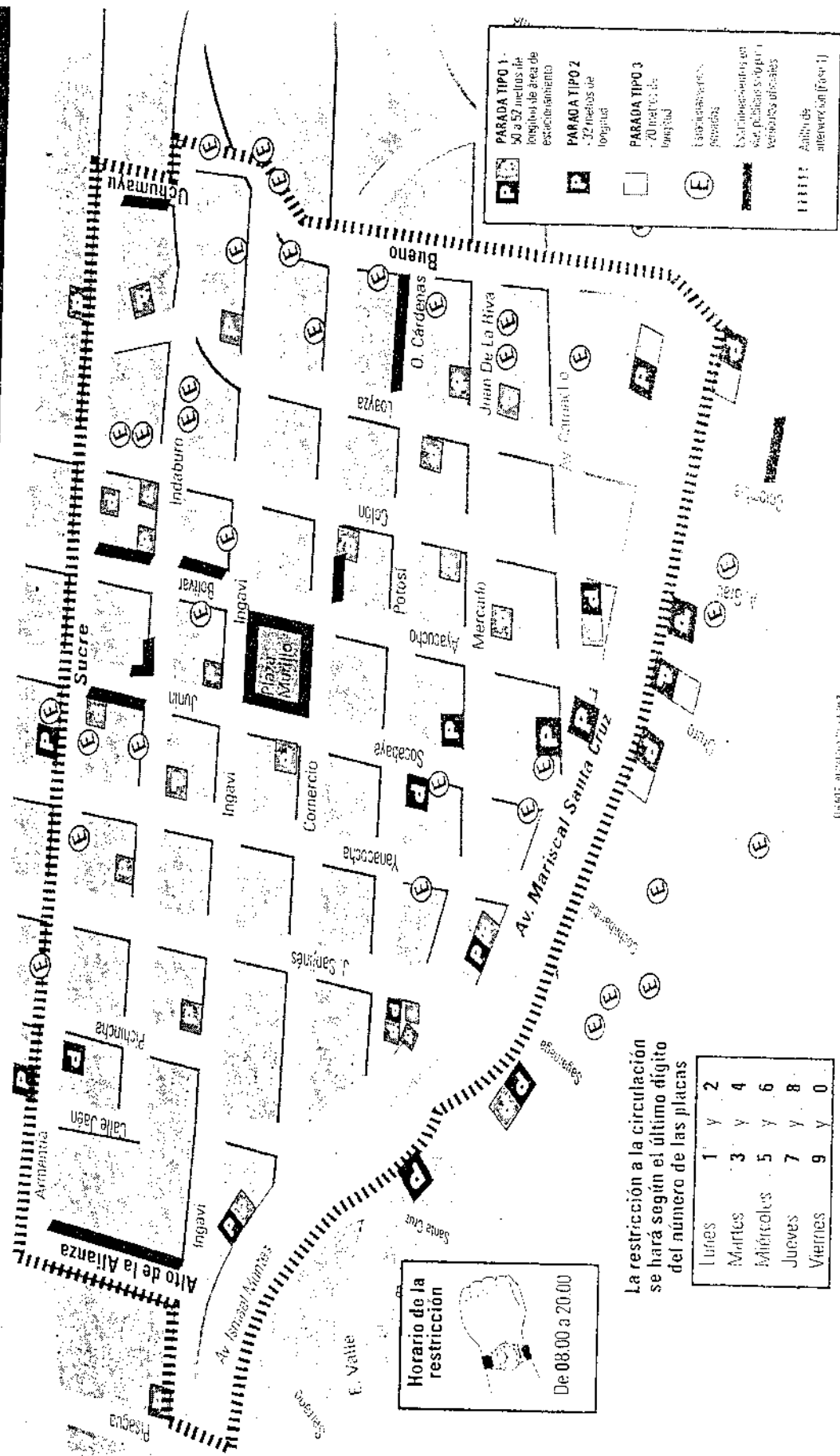
**PLANO DE
INTERSECCIONES
SEMAFORIZADAS**

- REFERENCIAS**
- Sistema 1 (control)
 - Sistema 2-1 (Sin Pedes)
 - Sistema 2-1 (Unidireccional)
 - Sistema 2-3 (Separado)
 - (Símbolo de control control)

D S V

Anexo 7 Límites de la restricción vehicular en el CUC

Zona de tráfico limitado



Fuente: Alcaldía de Cuzco

Limites de la ampliación de la restricción vehicular

Los límites de la restricción vehicular rigen a partir de hoy

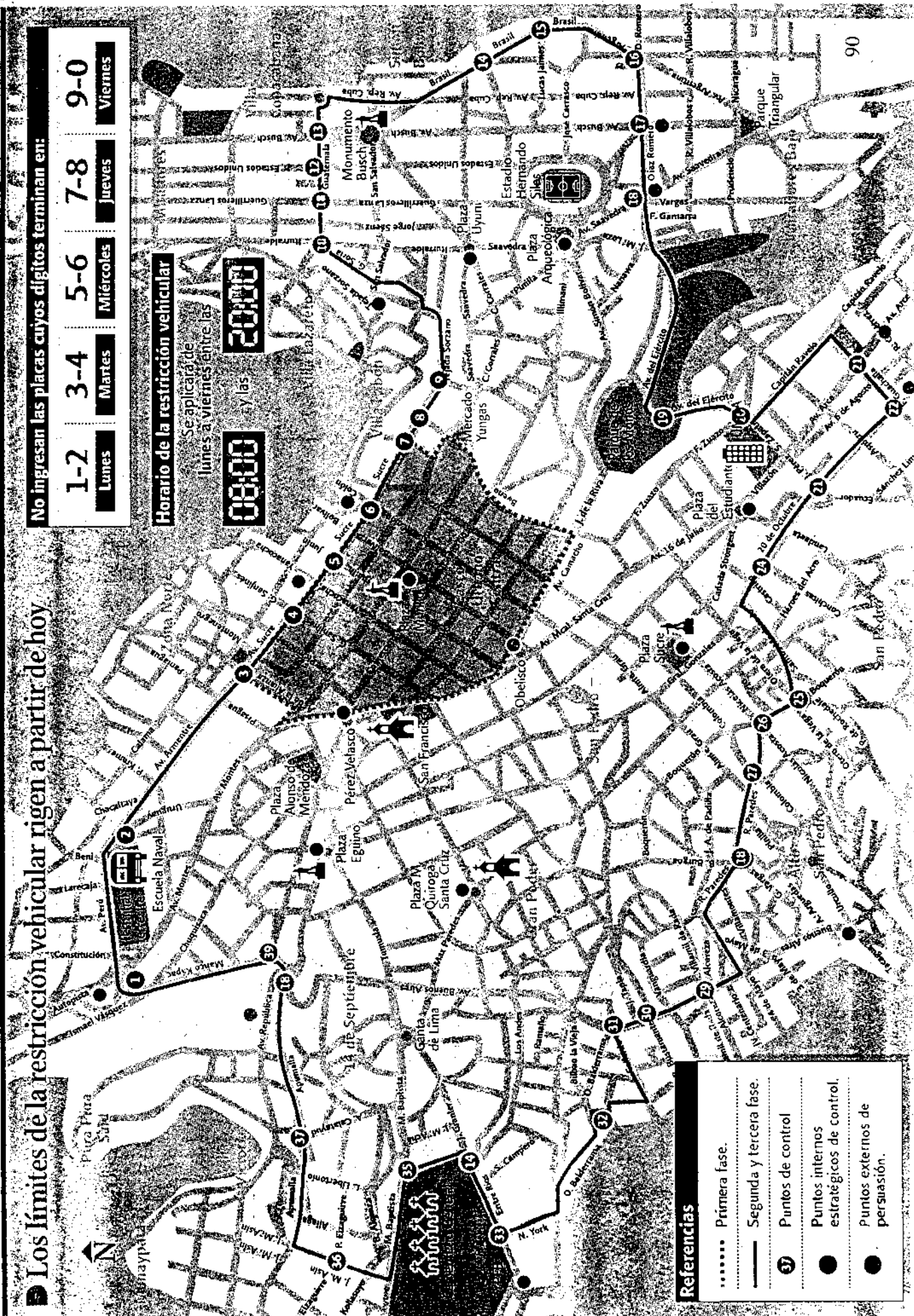
No ingresan las placas cuyos dígitos terminan en:

- | | | | | |
|-------|--------|-----------|--------|---------|
| 1-2 | 3-4 | 5-6 | 7-8 | 9-0 |
| Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes |

Horario de la restricción vehicular

Se aplicará de lunes a viernes entre las

08:00 y las 20:00



Referencias

- Primera fase.
- Segunda y tercera fase.
- ① Puntos de control
- Puntos internos estratégicos de control.
- Puntos externos de persuasión.

BIBLIOGRAFÍA

ALLEN, V. L. (1969). "Burócratas versus activistas en un sindicato de transporte". En Torcuato Di Tella y otros. *Estructuras sindicales*. Buenos Aires: Nueva Visión. pp. 7-22.

ALMOND, Gabriel A. (1999). "Pluralismo, corporativismo y memoria profesional". En Almond A. Gabriel. *Una disciplina segmentada. Escuelas y corrientes en las ciencias políticas*. México, D.F.: Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública-Fondo de Cultura Económica.

ALMOND, G. A. y POWELL, G. B. (1972). *Política Comparada. Una concepción evolutiva*. Buenos Aires: Paidós.

BADENI, Gregorio (1972). *La opinión política*. Buenos Aires: Plus Ultra.

BADENI, Gregorio (1974). "Fuerzas políticas y grupos de opinión". En Pablo Lucas verdú y otros. *Las fuerzas políticas y las luchas por el poder*. Buenos Aires: Plus Ultra. pp. 161-172.

BARCIA ZEQUEIRA, María del Carmen (1998). *Élites y grupos de presión. Cuba 1868-1898*. La Habana: Ciencias Sociales.

BARRENECHEA ZAMBRANA, Ramiro (1999-2000). *Sociología*. La Paz: Ramiro Barrenechea-Alvarez.

BORJA, Rodrigo (1998). *Enciclopedia de la política*. México: Fondo de Cultura Económica.

BOTTOMLEY, Arthur (1963). *Uso y abuso de los sindicatos*. México, D.F.: Trillas.

BOURDIEU, Pierre (2001). *El campo político*. La Paz: Plural.

BRANDAO CAVALCANTI, Themístocles (1974). "Sistemática de las fuerzas políticas". En Pablo Lucas Verdú y otros *Las fuerzas políticas y las luchas por el poder*. Buenos Aires: Plus Ultra-Asociación Argentina de Ciencia Política. pp. 105-136.

BRUTON, Michael J. (1978). *Introducción al planeamiento del transporte*. Buenos Aires: Troquel.

CERRONI, Umberto (1997). *Política. Método, teorías, procesos, sujetos, instituciones y categorías*. México: Siglo XXI.

CHÁVEZ ORTIZ, Nuflo (1985). *Introducción a la ciencia política*. La Paz: Universidad Mayor de San Andrés.

- DAHL, Robert A.** (1987). *Un prefacio a la teoría democrática*. México, D.F.: Gernika.
- DAHL, Robert A.** (1997). *La poliarquía. Participación y oposición*. Madrid: Tecnos.
- DEL CASTILLO, Efraín** (1984). *Sindicalismo: Factor de poder político*. Buenos Aires: Depalma.
- DI TELLA, Torcuato S.** (1969). "Introducción". En Torcuato Di Tella y otros. *Estructuras sindicales*. Buenos Aires: Nueva Visión. pp. 7-22.
- DION, Leon** (1967). *Los grupos y el poder político en Estados Unidos*. México, D.F.: Grijalbo.
- DUVERGER, Maurice** (1972). *Sociología política*. Barcelona: Ariel.
- ENGELS, Friedrich** (1992). *El origen de la familia, de la propiedad privada y del Estado*. Barcelona: Planeta-Agostini.
- ERÓSTEGUI T., Rodolfo** (Editor) (1991). *Nuevo sindicalismo: Algunas propuestas*. La Paz: STBCB-ILDIS.
- EZCURDIA, José Antonio** (1966). *El sindicalismo político*. Madrid: Razón y fe.
- GALLINO, Luciano** (2001). *Diccionario de sociología*. México: siglo XXI.
- GARCÍA LINERA, Alvaro** (2001). "Sindicato, multitud y comunidad. Movimientos sociales y formas de autonomía política en Bolivia". En Alvaro García y otros. *Tiempos de rebelión*. La Paz: Comuna-Muela del Diablo. pp. 9-79.
- GRAMSON, William A. y MEYER, David S.** (1999). "Marcos interpretativos de la oportunidad política". En Doug McAdam, John D. McCarthy y Mayer N. Zald (Editores). *Movimientos sociales: perspectivas comparadas*. Madrid: Istmo. pp. 389-412.
- HALL, D. M.** (1965). *Dinámica de la acción de grupo*. México D.F.: Herrero Hnos.
- HAMILTON, MADISON, JEY** (1943). *El federalista o la nueva constitución*. México: Fondo de Cultura Económica.
- HAYES, Michael T.** (1988). "Grupos de presión: ¿Pluralismo o sociedad de masas?". En Allan J. Cigler y Burdett A. Loomis (Comp.). *Los grupos de presión*. Buenos Aires: Fraterna. pp. 165-188.
- HELD, David** (1992). *Modelos de democracia*. Madrid: Alianza.

- HELD, David** (1997). *La democracia y el orden global. Del estado moderno al gobierno cosmopolita*. Barcelona: Paidós.
- HIRSCH-WEBER, Wolfgang** (1972). *La política como conflicto de intereses*. Madrid: Tecnos.
- HOMANS, George C.** (1968). *El grupo humano*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- IADSL** (Instituto americano para el desarrollo del sindicalismo) (1968). *La organización del sindicato*. Washington: IADSL.
- INE** (Instituto Nacional de Estadística) (2002). *Censo de población y vivienda 2001. La Paz: Resultados departamentales*. La Paz: INE.
- KRIESI, Hans Peter** (1999). "La estructura organizacional de los nuevos movimientos sociales en su contexto político". En Doug McAdam, John D. McCarthy y Mayer N. Zald (Editores). *Movimientos sociales: perspectivas comparadas*. Madrid: Istmo. pp. 221-161.
- LASKI, Harold J.** (1957). *Los sindicatos en la nueva sociedad*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- LOOMIS, Burdett A.** (1988). "Una nueva era: Los grupos y sus raíces en la base". En Allan J. Cigler y Burdett A. Loomis (Comp.) *Los grupos de presión*. Buenos Aires: Fraterna. pp. 247-278.
- LOOMIS, Burdett A. y CIGLER, Allan J.** (1988). "Introducción: La naturaleza variable de la política de los grupos de presión" En Allan J. Cigler y Burdett A. Loomis (Comp.). *Los grupos de presión*. Buenos Aires: Fraterna. pp. 9-51.
- LUCAS VERDÚ, Pablo** (1974). *Principios de ciencia política. Tomo III Estado contemporáneo y fuerzas políticas*. Madrid: Tecnos.
- MANSILLA, H.C.F.** (2000). *Lo propio y lo ajeno en Bolivia. Reflexiones sobre la identidad colectiva de una sociedad en transición*. La Paz: Fundación Milenio-Konrad Adenauer Stiftung.
- MAQUIAVELO, Nicolas** (1996). *Discursos sobre la primera década de Tito Livio*. Madrid: Alianza.
- MARX, C. y ENGELS, F.** (s. f.). "Manifiesto del partido comunista". En C. Marx, F. Engels. *Obras escogidas*. Moscú: Progreso. pp. 27-60.
- MARX, C. y ENGELS, F.** (1984). *Acerca de los sindicatos*. México, D.F.: Quinto sol.

- McADAM, Doug** (1999). "Orígenes terminológicos, problemas actuales y futuras líneas de investigación". En Doug McAdam, John D. McCarthy y Mayer N. Zald (Editores). *Movimientos sociales: perspectivas comparadas*. Madrid: Istmo. pp. 49-70.
- McADAM, Doug, McCARTHY, John D. y ZALD, Mayer N.** (1999). "Introducción". En Doug McAdam, John D. McCarthy y Mayer N. Zald (Editores). *Movimientos sociales: perspectivas comparadas*. Madrid: Istmo. pp. 21-46.
- McCARTHY, John D.** (1999). "Adoptar, adaptar e inventar límites y oportunidades". En Doug McAdam, John D. McCarthy y Mayer N. Zald (Editores). *Movimientos sociales: perspectivas comparadas*. Madrid: Istmo. pp. 205-220.
- McFARLAND, Andrew S.** (1987). *Los grupos de presión en el congreso norteamericano (Common Cause)*. México: Gernika.
- McFARLAND, Andrew S.** (1988). "Los grupos de presión a favor del interés público versus la fracción minoritaria". En Allan J. Cigler y Burdett A. Loomis (Comp.) *Los grupos de presión*. Buenos Aires: Fraternal. pp. 465-509.
- MEYNAUD, Jean** (1978). *Los grupos de presión*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- MOODIE, Graeme C. y STUDDERT-KENNEDY, Gerald** (1975). *Opiniones, públicos y grupos de presión. Un ensayo sobre vox populi y gobierno representativo*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- OFFE, Claus** (1992). *La gestión política*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- OLSON, Mancur** (1992a). *La lógica de la acción colectiva. Bienes públicos y la teoría de grupos*. México: Limusa.
- OLSON, Mancur** (1992b). "La lógica de la acción colectiva". En Albert Batlle (Editor). *Diez textos básicos de ciencia política*. Barcelona: Ariel. pp. 203-220.
- PANEBIANCO, Angelo** (1995). *Modelos de partido*. Madrid: Alianza.
- PASQUINO, Gianfranco** (1995). "Grupos de presión". En Norberto Bobbio, Nicola Matteucci y Gianfranco Pasquino (Comp.). *Diccionario de política*. México, D.F.: Siglo XXI. pp. 726-737.
- PASQUINO, Gianfranco** (1996). "Participación política, grupos y movimientos". En Gianfranco Pasquino (Comp.) *Manual de ciencia política*. Madrid: Alianza. pp. 179-215.
- PIAZZI, Ugo** (1970). *Acción sindical*. Madrid: Zero.

- PIÑEIRO, Armando Alonso** (1992). *El quinto poder: teoría y práctica del lobbyng*. Buenos Aires: Macchi.
- PRÉLOT, Marcel** (1968). *La ciencia política*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- RUCHT, Dieter** (1999). "El impacto de los contextos nacionales sobre la estructura de los movimientos sociales: Un estudio comparado transnacional y entre movimientos". En Doug McAdam, John D. McCarthy y Mayer N. Zald (Editores). *Movimientos sociales: perspectivas comparadas*. Madrid: Istmo. pp. 262-287.
- SALISBURY, Robert H.** (1988). "Los grupos de intereses: Hacia un nuevo concepto". En Allan J. Cigler y Burdett A. Loomis (Comp.) *Los grupos de presión*. Buenos Aires: Fraterna. pp. 511-537.
- SALMAN, Ton** (2001). "Investigar movimientos sociales urbanos: Viejos y nuevos enfoques y temáticas". *Tinkazos. Revista boliviana de ciencias sociales*. 8: 9-34.
- SÁNCHEZ VIAMONTE, Carlos** (1974). "Reflexiones sobre los grupos de presión: Naturaleza del problema". En Pablo Lucas Verdú y otros *Las fuerzas políticas y las luchas por el poder*. Buenos Aires: Plus Ultra-Asociación Argentina de Ciencia Política. pp. 137-140.
- SANCLEMENTE MOLINA, Fernando** (1965). *Grupos de presión*. Bogotá: s.e.
- SARTORI, Giovanni** (1988). *Teoría de la democracia*. Madrid: Alianza (2 Volúmenes).
- SARTORI, Giovanni** (1991). *Elementos de teoría política*. Madrid: Alianza.
- SARTORI, Giovanni** (1993). *Partidos y sistema de partidos*. Madrid: Alianza.
- SARTORI, Giovanni** (1996). "Los fundamentos del pluralismo". *La Política. Revista de estudios sobre el Estado y la sociedad*. 1: 107-122.
- SCHMITTER, Philippe C.** (1992). "¿Continúa el siglo del corporatismo?". En Rigoberto Ocampo Alcántar (Compilador). *Teoría del neocorporatismo. Ensayos de Philippe C. Schmitter*. Guadalajara, Jalisco: Universidad de Guadalajara.
- TAPIA, Luis** (2002). *La velocidad del pluralismo. Ensayo sobre tiempo y democracia*. La Paz: Muela del diablo.
- TARROW, Sidney** (1997). *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza.

XIFRA HERAS, Jorge (1974). "Información, tipología y fuerzas políticas". En Pablo Lucas Verdú y otros *Las fuerzas políticas y las luchas por el poder*. Buenos Aires: Plus Ultra-Asociación Argentina de Ciencia Política. pp. 141-159.

DOCUMENTOS REVISADOS

Bolivia (1995). *Constitución del Estado* La Paz: Gaceta Oficial de Bolivia.

Bolivia (1999). *Ley de municipalidades. Ley N° 2028*. La Paz: Gaceta Oficial de Bolivia.

Del Granado Cosio, Juan. Alcalde Municipal de La Paz (2004). *La Paz metropolitana eje del desarrollo de occidente. Informe memoria gestión 2003*. Versión digital.

Federación Sindical de Choferes "1° de Mayo" (1957). *Estatutos de la Federación Sindical de Choferes "1° de Mayo"*. La Paz: Editorial del Estado.

GMLP (Gobierno Municipal de La Paz) (2000). *Plan de tráfico, transporte y vialidad para La Paz*. Dirección de Sistemas Viales.

GMLP (Gobierno Municipal de La Paz) (2001a). *Ordenanza Municipal N° 057/2001*. La Paz: Gaceta Municipal.

GMLP (Gobierno Municipal de La Paz) (2001b). *Plan de desarrollo municipal(PDM) del Municipio de La Paz 2001-2005*. Versión digital.

GMLP (Gobierno Municipal de La Paz) (2002). *Ordenanza Municipal N° 123/2002*. La Paz: Gaceta Municipal.

Sindicato Mixto de Transportistas "Villa Victoria" (s.f.). *Estatutos y reglamento interno vigentes Sindicato Mixto de Transportistas "Villa Victoria"*. s.l.: Sindicato Mixto de Transportistas "Villa Victoria".

PERIÓDICOS CONSULTADOS

La Prensa de La Paz, de agosto de 2001 hasta agosto de 2003.

La Razón de La Paz, de agosto de 2001 hasta agosto de 2003.

ENTREVISTAS

Entrevistas Semi Estructuradas:

Entrevista a Ciro Santos Lazo Sumi, Secretario de Régimen Interno del Sindicato Mixto de Transportistas "Villa Victoria". La Paz, 3 de Febrero de 2004.

Entrevista a José Luis Ramos, Secretario de Relaciones del Sindicato de Transportes "Copacabana". La Paz, 4 de Febrero de 2004.

Entrevista a René Chavez, Responsable de la Unidad de Tráfico y Transporte del Gobierno Municipal de La Paz. La Paz, 4 de Febrero de 2004.

Entrevista a Alfonso Terán, Secretario General del Sindicato Mixto de Transportes Litoral. La Paz, 4 de Febrero de 2004.

Entrevista a Isaac Nina, Secretario de Régimen Interno del Sindicato Mixto de Choferes de Buses, Microbuses, Minibuses y Trufis "Eduardo Abaroa". La Paz, 5 de Febrero de 2004.

Entrevista a Raúl Centellas Garzón, Secretario de Relaciones de la Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo" y Ex Encargado de la Central Única de Transporte Urbano el año 2002. La Paz, 5 de Febrero de 2004.

Entrevista a Antonio Valásquez Miranda, Secretario General del Sindicato San Cristóbal. La Paz, 6 de febrero de 2004.

Entrevista a Daniel Baldivieso Castillo, Presidente del Cuerpo de Decanos y Fiscal General del Sindicato San Cristóbal. La Paz, 6 de Febrero de 2004.

Charlas informales a:

14 choferes de *carrys* pertenecientes a diferentes líneas de transporte público.

10 choferes de minibuses pertenecientes a diferentes líneas de transporte público.

5 choferes de taxis no afiliados a la Federación "1º de Mayo".

4 choferes de michos y colectivos de las líneas 13 y 135.

3 choferes de taxis afiliados a algún sindicato de transporte.

Las charlas informales se efectuaron en los meses de Agosto, Noviembre del año 2003 y Febrero, Marzo del año 2004 en distintos lugares de la ciudad de La Paz.

SIGLAS

ATL	Asociación de Transporte Libre
CCE	Comité Central Ejecutivo de la Federación Sindical de Choferes "1º de Mayo"
CUC	Casco Urbano Central de la ciudad de La Paz
GMLP	Gobierno Municipal de La Paz
GP	Grupo(s) de presión
HAM	Honorable Alcaldía municipal
HCM	Honorable Consejo Municipal
INE	Instituto Nacional de Estadística
MSM	Movimiento Sin Miedo
PDM	Plan de Desarrollo Municipal del Municipio de La Paz 2001-2005.
PP	Partido(s) político(s)