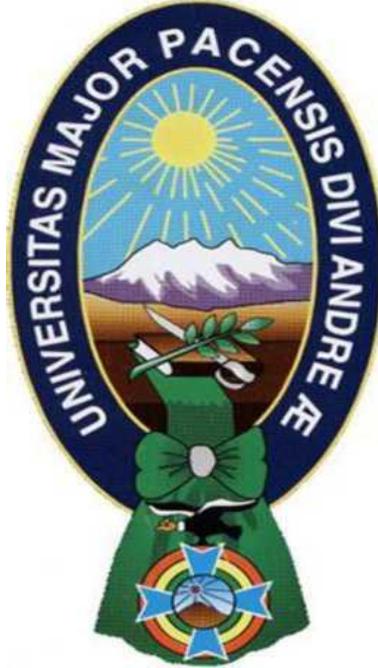


UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE SOCIOLOGIA



“RECONVIRTIENDO ...AUN SEGUIMOS EN LAS RUTAS...” Un estudio de caso del Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” El Alto (gremio chóferes micreros 1979 – 2007) acerca de las condiciones sociales y económicas do tras la masificación del servicio de transporte público en la Ciudad de El Alto”

TESIS PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIATURA EN SOCIOLOGÍA

POSTULANTE: Felix Braulio, Escobar Paucara

TUTOR : LIC. David Llanos

LA PAZ – BOLIVIA

2009

INDICE

| | Pag. |
|--|------|
| INTRODUCCIÓN..... | i |
| | |
| CAPÍTULO 1 | |
| 1.- MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL Y METODOLOGÍA. | |
| 1.2. Balance de estado de la cuestión | 1 |
| 1.2.1. En busca de una ocupación laboral urbana de ascenso social a una ocupación de sobrevivencia..... | 1 |
| 1.2.2. Necesidades culturales, transporte público y organización sindical..... | 3 |
| 1.2.3. La necesidad del transporte público organizado | 6 |
| 1.3. Marco teórico-conceptual..... | 8 |
| 1.3.1. La reproducción simple y la reproducción ampliada en el gremio micrero | 8 |
| 1.3.1.2. Costos de operación: cambios y adecuación | 9 |
| 1.3.2. Segregación del servicio en el transporte público..... | 10 |
| 1.3.3. La función de la organización para la conformación del sindicato | 12 |
| 1.3.4. Reciprocidad: Las rutas un medio de distribución de oportunidades de generar ingresos económicos..... | 13 |
| 1.3.4.1. Conocimiento de la demanda de usuarios y la tipología de desplazamiento | 15 |
| 1.3.5. Relación laboral: el trabajador a destajo | 15 |
| 1.3.6. Chóferes y conductores | 17 |
| 1.4. Problematización:..... | 18 |
| 1.4.1. Pregunta General..... | 18 |
| 1.4.2. Preguntas Específicas | 18 |
| 1.5. Hipótesis:..... | 18 |
| 1.6. Objetivos: | 19 |
| 1.6.1. Objetivo General | 19 |
| 1.6.2. Objetivos Específicos | 19 |
| 1.7. Estrategia metodológica | 19 |
| 1.7.1. Unidad de análisis y delimitación temporal | 19 |
| 1.7.2. Técnicas de investigación empleadas..... | 20 |
| | |
| CAPÍTULO 2. | |
| EL ALTO Y SU HISTORIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO. | |
| 2.1. Breve historia de la fundación de la ciudad de El Alto | 22 |
| 2.2. Migración, condiciones socioeconómicas y políticas de la ciudad de El Alto..... | 22 |
| 2.2.1. Migración y marginación social..... | 22 |
| 2.3. Reseña histórica de las condiciones de servicio que presentaba el sector del | |

| | |
|--|----|
| transporte público en la ciudad de El Alto en la década de los 50 al 80..... | 24 |
| 2.4. Inserción laboral y condiciones de la actividad económica-laboral | 25 |
| 2.4.1. Economía informal alteña | 25 |
| 2.4.2. Actividad y espacio económico actual..... | 27 |
| 2.4.3. La ciudad prometida y la evolución de la población alteña | 27 |
| 2.4.4. | |
| Organización política preponderante..... | 29 |
| 2.5. Condiciones sociales y servicios básicos..... | 29 |
| 2.5.1. Idioma | 29 |
| 2.5.2. Vivienda..... | 30 |
| 2.6. Breve descripción del objeto de estudio | 30 |
| 2.6.1. | |
| Antecedentes del sindicato | 31 |
| 2.6.2. Fundación..... | 31 |
| 2.6.3. Proceso de reconversión de herramientas de trabajo | 32 |

CAPÍTULO 3.

CONDICIONES SOCIALES Y ECONÓMICAS QUE VIENEN ATRAVESANDO LOS CHÓFERES MICREROS TRAS LA MASIFICACIÓN DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE EL ALTO.

| | |
|---|----|
| 3.1. El estado de servicio del gremio micrero del Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” antes y ahora..... | 33 |
| 3.1.1. Antecedente histórico de los micros (denominados tojitos) en la ciudad de El Alto.... | 33 |
| 3.1.2. “Al micro, hoy suben casi de todo” | 35 |
| 3.1.3. Servicio de transporte público alternativo-temporal, las “ENTA-EMTA” | 35 |
| 3.2. Primeras reconversiones en el gremio micrero y la crisis en la tarifa de los pasajes..... | 36 |
| 3.3. El estado y renovación de los micros del S.M.T.L.B | 38 |
| 3.4. El por qué los chóferes se vinieron a trabajar a la ciudad de El Alto | 38 |
| 3.5. El proceso de miniaturización (minibuses) del transporte público..... | 40 |
| 3.6. Masivos (micros) vs. Selectivos (minibuses) | 42 |
| 3.7. Oposición a la rehabilitación de nuevos grupos en el mismo sindicato | 43 |
| 3.8. El paso de un oficio de prestigio a uno de bajo reconocimiento social | 44 |
| 3.9. El efecto del mercado en el cambio de comportamientos sociales entre chóferes y usuarios..... | 46 |
| 3.10. En las buenas líneas “hasta los muertos aparecen” | 48 |
| 3.11. Situación laboral y vida cotidiana de los chóferes | 50 |
| 3.12. El trabajo del Chofer orientado hacia la interacción comunicativa..... | 53 |
| 3.13. Complementación económica de los chóferes para el sustento de sus familias..... | 56 |
| 3.14. “Ser Chofer joven es conveniente” | 57 |
| 3.15. La preferencia de ser Chofer micrero y no minibusero..... | 58 |
| 3.16. Motivos para no trabajar con ayudantes todo el día..... | 59 |
| 3.17. Ser Chofer “es para suerte” | 61 |
| Caso N ° 1 | 61 |
| Caso N ° 2..... | 70 |

CAPÍTULO 4.

DIVISIÓN SOCIAL DEL TRABAJO EN EL PROCESO DE RECONVERSIÓN DE HERRAMIENTAS DE TRABAJO.

| | |
|---|----|
| 4.1. Reconversión de herramientas de trabajo para seguir en las rutas | 77 |
| 4.2. Ventajas y desventajas del uso del GNV en los micros | 84 |
| 4.3. División social del trabajo en el proceso de reconversión de movilidades | 85 |

CAPÍTULO 5.

EL SINDICATO LITORAL BOLIVIANO-EL ALTO Y SU ORGANIZACIÓN SOCIAL.

| | |
|--|---------|
| 5.1. Desafiliación del Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de la ciudad de El Alto de su ente matriz Sindicato Mixto de Transportes “Litoral” de la ciudad de La Paz | 88 |
| 5.2. Conflictos y la necesidad de organización sindical | 90 |
| 5.3. Composición de los grupos del S.M.T.L.B. de El Alto..... | 92 |
| a) Número de grupo, denominación y fundación | 92 |
| b) Número de líneas | 93 |
| c) Rotación laboral..... | 93 |
| 5.4. Mecanismos para la “apropiación de las rutas” | 95 |
| 5.5. Conflictos y sanciones externa e interna del sindicato | 97 |
| 5.5.1. Conflictos intersindicales | 97 |
| 5.5.2. Conflictos y sanciones en el trabajo cotidiano al interior del sindicato | 98 |
| 5.6. - Chóferes pasivos y activos..... | 99 |
| 5.7. Proceso de afiliación al sindicato | 100 |
| 5.7.1. Ser buen futbolista facilita el ingreso al sindicato | 100 |
| 5.8. Sistema de trabajo | 102 |
| 5.9. El rechazo a la jerarquización interna del sindicato | 102 |
| 5.10. Formas de elección para la directiva de grupo y sindicato | 103 |
| 5.11. Composición del directorio..... | 104 |
| 5.12. Aportes para organizar los festejos | 105 |
| 5.13. Organización para los eventos deportivos | 105 |
| A MANERA DE CONCLUSIÓN:..... | 107 |
| BIBLIOGRAFÍA:..... | 112 |
| ANEXOS:..... | 117 |

RESUMEN DE TESIS

“RECONVIRTIENDO...AÚN SEGUÍMOS EN LAS RUTAS...”

Un estudio de caso del sindicato mixto de transportistas “Litoral Boliviano” - El Alto (gremio chóferes micreros 1979-2007) acerca de las condiciones sociales y económicas que viene atravesando tras la masificación del servicio del transporte público en la ciudad de El Alto.

La ciudad de El Alto viene atravesando la masificación del transporte público, en donde la modalidad de los minibuses se incrementa. Esta situación ocasionó la competencia a otros sectores como el gremio micrero del Sindicato Litoral-El Alto. Entonces, la presente tesis partió de la siguiente pregunta central: *¿Cómo el gremio de los chóferes micreros (particularmente el Sindicato Mixto de Transportistas Litoral Boliviano de la ciudad de El Alto) generan mecanismos sociales y económicas para continuar brindando el servicio de transporte público a una ciudad como El Alto que experimenta la masificación y miniaturización de este servicio?*. Este sobre oferta no sólo permitió la adopción de racionalidades económicas sino sociales, es decir, que permite generar mecanismos o estrategias sociales y económicas para seguir en el mercado de este servicio. Uno de los mecanismos es la reconversión de combustible de gasolina a gas natural vehicular (GNV) con el fin de minimizar sus costos de operación. También acudieron a mecanismos más de carácter social que se refleja en la vida cotidiana del chofer en el plano de su actividad laboral. La sobre oferta de este servicio también originó que se presente al interior de la movilidad conflictos entre los chóferes y los usuarios en situaciones en donde el recorrido del micro es lento. Algunas características que presenta el micro le resulta favorable, para aún seguir siendo una necesidad para una población de sectores populares (sector informal) y migrantes que se ven imposibilitados de pagar tarifas elevadas y trasladarse en minibus y/o taxis. Estas cualidades son ventajosas que le permite cubrir sus costos de operación, y tener una reproducción simple y aún seguir en las rutas.

INTRODUCCIÓN

En las décadas de los 1950-1980 el servicio del Transporte Público en la ciudad de La Paz y El Alto fue escaso. Por su propia importancia tomaremos en cuenta principalmente a ésta última ciudad. La escasez se debió al monopolio principalmente de 5 sindicatos tradicionales: El Sindicato “Eduardo Abaroa”, “Villa Victoria”, “Simón Bolívar”, “San Cristóbal” y “Pedro Domingo Murillo” Dicho monopolio consistía fundamentalmente en la concentración del parque automotor de servicio público en pocos sindicatos y en la restricción de ingreso a los mismos. El transporte sindicalizado rechazaba al transporte libre. Este monopolio estuvo acompañado por la restringida internación de movilidades. Y también comprar una movilidad resultaba ser costoso. El monopolio del transporte, la reducida internación de movilidades y la restricción de ingreso a los sindicatos, permitieron que el ser Chofer sea un oficio sumamente rentable ante la elevada demanda de usuarios y la reducida oferta de este servicio.

En Bolivia tras la incursión al libre mercado (libre oferta y demanda) con la aplicación del Decreto Supremo del 21060 (29 de agosto de 1985) en el gobierno de Víctor Paz Estensoro, ocasionó el cierre de muchas empresas estratégicas, tales como: la fábrica manufacturera Forno, Said, etc. También se inició el proceso de privatización de empresas estatales como: Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB), la relocalización de los mineros, etc. Estas medidas generaron el desempleo masivo de la población que trabajaba anteriormente en esas empresas. Esta población desempleada tuvo que buscar mecanismos para generar recursos económicos que pueda cubrir sus necesidades. Muchos de ellos, incluso, generaron sus propios fuentes laborales, tales como el comercio informal y otros empezaron a dedicarse a ser Chofer en el sector del transporte público.

La libre oferta y demanda instaurada bajo el Decreto 21060 generó una competencia en

muchos sectores y/o gremios, siendo uno de ellos el sector del transporte público. Es decir, se eliminó el monopolio del transporte público y se permitió la libertad de proveer estos servicios, lo cual, hizo que se profundizara la competencia en este sector ocasionando un proceso de depauperización económica, debido al proceso de miniaturización del sector del transporte, es decir, que hubo una masiva internación de movilidades especialmente de minibuses, ocasionando la creación de nuevos sindicatos. Esta competencia se reflejó y aún se sigue reflejando en la invasión de rutas, la lucha por recepcionar más usuarios o pasajeros, debido a que este nuevo tipo de movilidad se caracteriza por llenar rápidamente de usuarios, mayor rapidez para el traslado de los mismos y más apto para esquivar trancaderas.

El monopolio del transporte público en el pasado, hizo que el ser Chofer micrero sea un oficio de prestigio, pero la sobreoferta de este servicio ocasionó que se convierta en un oficio de bajo reconocimiento social porque el mercado de servicio de transporte se incrementó a causa de la creación de nuevos sindicatos minibuseros. Décadas anteriores al 90, los usuarios del transporte, las autoridades de la alcaldía y del gobierno demostraban respeto a los chóferes. Pero la masificación del transporte público hizo que, cambie principalmente el comportamiento social de los usuarios y los chóferes. En varias ocasiones suele presentarse que los usuarios de este servicio suelen faltarle el respeto a los chóferes tras discusiones sobre ocupar dos asientos y pagar por uno solo. En anteriores décadas el comportamiento del Chofer y usuario solía ser distinto, porque los usuarios solían realizar largas filas para trasladarse en una movilidad, no demostraban agresiones verbales a los chóferes. Es así que, los chóferes eran bien ‘rogados’. Actualmente, son los chóferes los que se ‘ruegan’ para que los usuarios opten por trasladarse en sus movilidades, teniendo que realizar largas filas de motorizados en lugares céntricos como la Ceja de El Alto y ya no se observa largas filas de usuarios porque existe una elevada oferta de este servicio.

Los chóferes micreros fueron los más afectados tras la competencia de este servicio, puesto que los minibuses brindan generalmente un adecuado servicio. Esta situación, ocasiona que los ingresos económicos de los chóferes micreros se reduzcan, llegando incluso a no cubrir sus costos de operación para seguir brindando este servicio. Es así, que tuvieron que buscar mecanismos para seguir ampliando un poco más el tiempo de funcionamiento a sus micros, con el objetivo de seguir prestando este tipo de servicio a la población alteña para seguir percibiendo ingresos económicos. Entonces, los ejes temáticos sobre los que girará, principalmente en esta investigación, buscan comprender y explicar *¿Cómo lograron mantenerse los chóferes micreros ante la competencia con otros sindicatos nuevos de servicio público masificado por el tipo de transporte miniaturizado como son minibuses y carrys?, ¿Por qué hubo la necesidad de reconvertir de gasolina a gas natural vehicular en las movilidades de transporte público (gremio de los micreros), y ¿En qué condiciones sociales y económicas continúan recorriendo las rutas de la ciudad de El Alto?* Esto, en el contexto de que dichos motorizados están inmersos en el marco de una aguda competencia con otros sindicatos de minibuses. A la vez, se tratará de analizar *¿Cuáles son las condicionantes para que los chóferes micreros no hayan decidido comprarse minibuses para competir en igualdad de condiciones con el resto de los sindicatos de minibuses?*

En consecuencia, el objetivo central de esta tesis es: investigar y analizar cómo la masificación del servicio de transporte público incidió en la determinación de los propietarios micreros para que transformen sus herramientas de trabajo, tales como los motores que en principio funcionaban a gasolina, para luego convertirlos a gas licuado de petróleo (GLP), posteriormente reconvertirlo definitivamente a gas natural vehicular (GNV) y en que condiciones sociales y económicas atraviesan para pervivir en las rutas ante la aparición y competencia de nuevos sindicatos de minibuses de servicio público. También, analizar el rol que cumple el Sindicato en el marco laboral para con sus afiliados.

La estructura de la presente tesis está desarrollada en 5 capítulos. En el capítulo 1 se hace la presentación del balance del estado de la cuestión y marco teórico. Como también está incluida la problematización, hipótesis, objetivos y la metodología que se empleó para abordar esta investigación. En el capítulo 2 contempla una presentación de la reseña histórica de las características del servicio de transporte público de El Alto. También se realiza una descripción de las características generales de esta ciudad, como ser: población, migración, actividad económica-laboral, organización, y otros. El capítulo 3 trata principalmente de los mecanismos que los chóferes micreros optaron para seguir recorriendo las rutas de la ciudad de El Alto. El capítulo 4 trata acerca de cómo el proceso de reconversión de herramientas de trabajo, (reconversión del combustible) generó una división social del trabajo en el plano de varias aperturas de centros de reconversión. También, trata de las ventajas y desventajas del uso del gas natural vehicular (GNV). En el capítulo 5 se hace una presentación centrada en el ámbito organizacional, como ser: el proceso de desafiliación, la importancia de la organización y los conflictos.

CAPÍTULO 1.

1.- MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL Y METODOLOGÍA.

1.2. - Balance de estado de la cuestión.

1.2.1. - En busca de una ocupación laboral urbana de ascenso social a una ocupación de sobrevivencia.

Tomar en cuenta y hacer énfasis en hacer mención a la población migrante y a sectores populares que conforman el sector informal es de vital importancia, porque generalmente son los usuarios habituales de los chóferes micreros. Existen estudios que han establecido que la composición poblacional de las ciudades de La Paz y El Alto se caracterizan por una población predominantemente migrante de origen rural. Según datos del Censo de Población y Vivienda 2001 del total de la población de la ciudad de El Alto alcanzó a un total de 647, 350 hab., de los cuales 246. 267 son población migrante. Es decir, el 38 % de la población de El Alto representaba a la población nacida fuera de El Alto.

Acerca de las raíces de la migración, existe una investigación realizada por Xavier Albó y otros a fines de la década de los años 1970 sobre la inserción real de los residentes dentro de las estructuras urbanas en el aspecto ocupacional en la ciudad de La Paz, se menciona que el campesino emigra a la ciudad principalmente en busca de trabajo, y asegurarse una ocupación representa su éxito en la inserción en la sociedad urbana, que en un futuro permite la adquisición de nuevos comportamientos tanto en la ciudad como en el lugar de origen (Albó y otros 1982:1). La población migrante, en una primera instancia no halla adecuadas condiciones de seguir viviendo en sus comunidades o lugares de origen, a falta de principalmente políticas gubernamentales que generen desarrollo en el área rural. Es así que se veían obligados a migrar a la ciudad en busca principalmente de trabajo. Esta población no solamente tiene la perspectiva de quedarse temporalmente en la ciudad, sino busca encontrar un empleo que pueda posibilitar su residencia de carácter permanente.

El encontrar empleo se convertía en una odisea para la población migrante, por la dificultad que implicaba el encontrar un empleo de carácter formal como el sector de la administración pública y otros, que no solamente exigían requisitos como ser: el título de bachiller, dominio del idioma castellano, etc. A esto, se sumaba el origen étnico que se convertía en factor de restricción para insertarse en trabajos formales.¹ Una de las tantas alternativas de trabajo que optaba una parte de esta población migrante era el sector del servicio de transporte² público que lo asumía como una opción laboral³, y además para ser chófer era suficiente el conocimiento de un buen manejo de la movilidad. Aunque en la década de los 50-80 el acceso para ser chofer era restringido.

Albó nos señalaba que la inserción laboral para aquella población migrante que optaba por trabajar en el sector de servicio de transporte público era por la que menos empezaban, pero una vez insertados es donde más se mantenían. Antes de ser chofer regular, la mayoría de las personas pasaron por ocupaciones previas como el trabajar de ayudante de camiones viajeros, cobrador de colectivo, talleres de mecánica y en el cuartel (Albó y otros 1982:165). Esta trayectoria laboral⁴, facilita el conocimiento de la conducción. Las personas que aprendieron a manejar una movilidad hasta mediados de la década de los 80 se vieron restringidas para adquirir una movilidad ante sus elevados costos. Para lograrlo, necesariamente tuvieron que trabajar en otros rubros como el comercio informal, albañilería, cargador o finalmente acudir al préstamo para adquirir una movilidad.⁵ Hoy en día, se puede observar que cualquier persona posee una movilidad debido a la internación masiva de movildades denominados chutos.

El dedicarse, especialmente al comercio informal⁶ se constituía en un trampolín para tener un ascenso social como el ser chofer, así lo confirma Albó al considerar que la ocupación de chofer era un indicador de ascenso ocupacional. La compra de un camión fue un anhelo, signo de éxito y prestigio de un comerciante viajero. La ocupación de comerciante es donde se presentaba más casos de cambio de oficio a chóferes tanto en el campo como en la ciudad (Albó y otros 1982:164-165). Es comprensible entender que la población que migra a las ciudades optaba generalmente por dedicarse al comercio informal, la cual es asumida, según Enzo Mingione sobre un estudio acerca del sector informal y estrategias de sobrevivencia, como salidas forzadas de la marginalidad ante el impedimento del acceso a trabajos formales (Mingione 1994:168). Es así que este sector era y aún sigue siendo uno de los pocos rubros que puede brindar ingresos económicos que posibilitan la residencia en la ciudad. Además, era un medio para acumular un ahorro suficiente que le permitía posteriormente adquirir una movilidad. Para Márquez esta opción de desplazarse de un sector económico a otro es asumida como un ascenso social o movilidad ocupacional en términos de ingresos, status ocupacional o condiciones de trabajo (Márquez 2001:72). Esto, se debe a que el oficio de ser chofer de transporte público alrededor de la década de los

¹ Fernanda Wanderley a esta situación lo denomina 'segregación ocupacional' que se basa en la separación de grupos de personas en distintas actividades económicas, en base a las "*características personales como sexo, etnia, raza o edad que tienen por objeto o por resultado limitar, anular o alterar la igualdad de oportunidad o de trato en el empleo y la ocupación, así como la igualdad de reconocimiento y recompensa económica por trabajo de valor equivalente*" (Wanderley 1995:24).

² Ver cuadro N°1.

³ Michael Von Hauff lo asume como un autoempleo en el marco del sector informal tanto urbano como rural (Von Hauff 1998:195).

⁴ Por trayectoria laboral entenderemos como "*los itinerarios que recorren los individuos en relación al trabajo, y que son resultado de su experiencia social a través del tiempo y en los distintos contextos sociales*" (Márquez 2001:72).

⁵ Michael Von Hauff menciona que para lograr una mayor estabilidad en un trabajo, (en este caso adquirir una movilidad) está obligado a diversificar los fuentes de ingreso dedicándose a diversas actividades económicas (Von Hauff 1998:196).

⁶ Mercado informal lo asumiremos como aquéllas "*actividades económicas-legales e ilegales, de mercado y fuerza del mercado monetarias y no monetarias-que en su totalidad o en parte escapan a las normas institucionales que regulan las transacciones económicas que no son registradas en los datos estadísticos nacionales*" (Chiarello 1994:187).

años 1950-1980 implicaba signo de prestigio tanto en la ciudad de La Paz como en El Alto ante la reducida oferta de este servicio. En consecuencia era uno de los pocos sectores laborales más atractivos económicamente porque se lograba obtener elevados ingresos económicos, sin desmerecer a otros sectores de la economía, como los comerciantes mayoristas. Pero las actuales condiciones de trabajo y de ingresos económicos de los chóferes micreros son distintas a comparación de anteriores décadas a causa de la masificación del transporte público que ocasionó la disminución de sus ingresos económicos.

La población migrante del área rural no solamente va a la ciudad para ser absorbida automáticamente por el aparato productivo existente, como lo menciona Albó. Paralelamente, cumple otra función: la de dinamizar la economía. Al respecto, en un estudio realizado por Rafael Archondo sobre la migración y los medios de comunicación en la ciudad de La Paz en el año 1991, menciona que la dinámica de la migración campo-ciudad produce el desarrollo del sector comercial y artesanal o de la pequeña industria en la ciudad y el incremento de unidades de transporte colectivo, que se constituyen en factores que atraen a más migrantes en busca de mejores condiciones de vida (Archondo 1991:44). El ser dueño de un micro no solamente reflejaba prestigio como lo confirma Albó, sino además, el ser chofer garantizaba generar ingresos económicos elevados. Éste factor incidía a que se convierta en una meta para que los migrantes recientes aspiren a tener una movilidad.

El poseer una movilidad reflejada como signo de prestigio se irradiaba en la lucha por demostrar prestigio y éste se constituía en uno de los medios para la reproducción del sector del transporte público, especialmente. Al respecto, uno de nuestros entrevistados mencionó que ser chofer *'resultó ser rentable en la década de los 80'*, lo cual, se suma como una razón más para tener una movilidad. Al respecto, Archondo constata que el factor atracción se suma como una causante más de la migración, como por ejemplo: el parentesco, las expectativas educativas, la aspiración al prestigio y al dinero, como razones que justifican el éxodo (Archondo 1991:47). Las condiciones que presenta la ciudad, especialmente en el ámbito de los servicios que brinda como: salud, agua potable, luz, etc. son servicios con los que mayormente no cuenta el área rural. La experiencia de los migrantes antiguos y su logro por haber mejorado su calidad de vida ocasiona especialmente que muchos jóvenes se animen a migrar a las ciudades por el esquema que les presentan sus parientes y compañeros que migraron anteriormente. Entonces, se forma un imaginario migratorio que idealiza el lugar de destino, lo cual se constituye en una de las causales más para la migración.

No todas las condiciones que presenta el área urbana son adecuadas para la población migrante. Así lo sostiene un estudio realizado por Spedding y Llanos en el año 1999 que trata acerca de una comparación del sistema productivo y las relaciones sociales que existe para llevar a cabo dicha producción en Chari y Chulumani. Mencionan que los lazos de relaciones sociales en la ciudad no son mejores. La gente es desconfiada y discriminadora. Mientras en el campo estas relaciones son mejores porque todos se conocen y existe lazos de ayuda entre ellos. En la ciudad, un migrante o cualquier tipo de persona está sujeta a atracos en lugares de diversión ciudadinas, donde incluso puede quitarles la vida por robar sus pertenencias. Los autores sostienen que existe trabajo en el área rural, pero este trabajo no es remunerado. Es así, que el migrante generalmente migra a la ciudad en búsqueda de un trabajo que le proporcione ingresos económicos reflejados en dinero (Spedding y Llanos 1999:223).

1.2.2. - Necesidades culturales, transporte público y organización sindical.

La húngara Ágnes Heller, en su obra de antología denominada *La Revolución de la Vida Cotidiana* realizada a principios de la década de los 80, realiza una reflexión sociológica acerca de cómo se inició la crisis de identidad cultural en la etapa postindustrial en países desarrollados, principalmente, en países del continente Europeo. Al respecto, menciona lo siguiente:

⁷Entrevista a Chofer Sr. Juan ex - Secretario General del S.M.T.L.B. En fecha:

14 de septiembre de 2006.

[El] ‘ *sistema (...) capitalista [ocasionó] la reestructuración de la vida cotidiana (...) En la vida cotidiana el sujeto humano considera su ambiente como algo ‘dado’, como algo ‘ya hecho’; que se apropia espontáneamente del sistema de hábitos y técnicas característicos del mismo; que su comportamiento es pragmático, o lo que es igual, que para él lo fundamental es lo que garantiza el éxito de una determinada actividad*” (Heller 1998:8).

Este planteamiento en el contexto boliviano se puede establecer que el desarrollo capitalista permitió un proceso acelerado de urbanización en las ciudades mediante el fenómeno migratorio, especialmente, de área rural-urbana a causa de la carencia de políticas de desarrollo en el área rural. Esta migración generó un cambio en la vida cotidiana en la población migrante que al principio poseían una visión de vida distinta en el medio donde se desenvolvían. Solían realizar actividades como: el dedicarse a la agricultura, ganadería, la interacción comunicativa en su idioma materno, símbolos y códigos que le permitían convivir con su medio. Pero el migrar a la ciudad ha ocasionado que la forma de su vida práctica y cotidiana anterior se viera cambiada significativamente, porque la forma de vida que ofrece la ciudad es distinta al del área rural. Consecuentemente, el migrante tuvo que cambiar de mentalidad con el objetivo de adaptarse a un nuevo ambiente social, lo urbano. Tuvo que asimilar nuevos símbolos y códigos de la población citadina, como por ejemplo: aprender y hacer uso del idioma castellano para interactuar y comunicarse con actores sociales que frecuentemente hacen uso del idioma castellano. El ser bilingüe, se convirtió en una necesidad para ‘garantizar el éxito’ en una determinada actividad laboral. Su actividad laboral cambió de agricultor a cargador u otro oficio.

También la migración del área rural a las ciudades permitió que traigan consigo mismo prácticas culturales de su comunidad como el idioma aymará. Así lo confirmaría en una investigación de Albó y otros (1983), que trata acerca de las nuevas actitudes, estilos de vida y aspiraciones de los migrantes procedentes del área rural a la ciudad de La Paz, mencionando que “*Los transportistas con todo, mantienen más su bilingüismo, incluso aquellos que ya han nacido en la ciudad, probablemente porque en última instancia conocer los dos idiomas sigue resultándoles funcional en su trabajo*” (Albó y otros 1983:101). El mantener y el hacer uso del idioma aymará, para aquella población que se dedica a ser chóferes micreros se convierte en un factor funcional con el trabajo que realizan, debido a que está en constante interacción con una población popular y migrante que generalmente son los usuarios habituales. En sí, el ser bilingüe le permite interactuar con usuarios que hacen el uso del idioma aymara (población migrante), y con aquellas personas de origen citadino que son monolingües. También Heller menciona que gracias a los factores culturales de las personas en la vida urbana “*resulta posible una reestructuración radical de la vida cotidiana que no imponga una pérdida de la continuidad de su estructura básica*” (Heller 1998:9). Este planteamiento nos permite entender que algunas de las anteriores estructuras de la vida cotidiana del chofer como el idioma aymará son adaptadas a las nuevas estructuras de la vida cotidiana del área urbana como el idioma castellano, logrando la convivencia entre ambas estructuras materializada en un solo medio o contexto. En sí, este bilingüismo le permite obtener una mejor interacción comunicativa y es funcional con su trabajo.

En el ámbito de la organización del transporte, existe un estudio realizada por Soto acerca del comercio informal ocasionado por la masiva migración indígena rural-urbana en el Perú por la década de los '70, donde considera que los chóferes mantienen una base organizativa porque el

“organizarse tiene varias ventajas: primero explotar la ruta en una forma ordenada permite reducir los costos de operación y darle una regularidad a las frecuencias que mantenga satisfechos a los pasajeros. Segundo, concentra un número suficiente de transportistas para negociar con las autoridades y conservar la ruta descubierta, tercero, impide el ingreso de nuevos invasores una vez reunido el número de vehículos requeridos para atender la demanda” (Soto 1987:110).

Este estudio nos permite entender que para el funcionamiento del transporte público,

necesariamente depende de la posesión de las rutas para brindar su servicio. Para ampliar las áreas de trabajo un sindicato suele invadir rutas de otro sindicato y apropiarse de ellas para su uso exclusivo y/o compartirlo, ahí radica la importancia de la organización porque el organizarse en sindicato no sólo posibilita la negociación con autoridades como: la Alcaldía, Tráfico y Vialidad para obtener la respectiva autorización de circulación de una determinada ruta, también permite negociar las rutas con otros sindicatos del mismo gremio. Si un sindicato se presta a apropiarse de una ruta que no es la suya, necesariamente tiene que entablar una negociación con el sindicato que ostenta la posesión de esas rutas y ambas partes deben llegar a un acuerdo para ceder sus rutas y compartirlas, lo cual demuestra que también existe este lazo de reciprocidad⁷ entre gremios, en el sentido que las rutas son compartidas de manera común. Pero algunos sindicatos se muestran reacios a ceder sus rutas debido a que es su área de trabajo y les genera una elevada rentabilidad.

Existen sindicatos que generalmente no acuden directamente a la negociación con otros sindicatos para circular en sus rutas, porque la *“la invasión de las rutas (...) responde a un previo proceso de descubrimiento y elección (...) ese proceso es un cálculo económico en el cual, los transportistas (...) tratan antes que nada, de valorizar las distintas rutas para poder determinar de cual les conviene apropiarse”* (Soto 1987:105). Estos sucesos no sólo suceden en Perú, también suceden frecuentemente en la realidad de la ciudad de El Alto, donde un determinado sindicato antes de la negociación con otro sindicato sobre sus rutas, primeramente invade para tener conocimiento y certeza de la existencia de una elevada demanda de usuarios. En caso de ser así, suele negociar con el sindicato al cual se le invadió sus rutas. Esta invasión de rutas corresponde a la lógica de capturar más usuarios ante la sobre oferta de este servicio. Para un sindicato no es suficiente recorrer las rutas que posee, sino que siempre estará en la mira de otras rutas ajenas, con el objetivo de ampliar sus áreas de trabajo para evitar que sus ingresos económicos no disminuyan, a causa de la masificación del transporte público. Para invadir y recorrer nuevas rutas algunos sindicatos acuden directamente a los vecinos de la siguiente manera: antes de invadir la ruta en una zona, los dirigentes del sindicato entran en un acuerdo con los representantes de la junta de vecinos para consolidar su ingreso. En el primer recorrido los chóferes quienes invaden las rutas, suelen recibir agresiones del sindicato quien regularmente trabaja por esas rutas, de esa manera se genera un conflicto. Los vecinos participan del conflicto apoyando y respaldando el ingreso del sindicato quien invadió las rutas. Es así, que los vecinos son empleados como medio para consolidar su servicio por esas nuevas rutas, y posteriormente facilita la negociación con el sindicato afectado. En algunos casos, el acudir primeramente a la invasión de rutas ocasiona muchos conflictos entre sindicatos y generalmente se presenta rupturas de vidrios de los motorizados tanto de los invasores como de los invadidos.

Soto considera que los objetivos de la formación de una directiva de los transportistas surgen a través de la realización de asambleas donde eligen a su directiva con mecanismos democráticos. Esta organización decide crear fondos comunes con aportes obligatorios, y deciden crear un órgano encargado de hacer cumplir los propósitos de los transportistas. El propósito de la formación de la directiva es buscar acuerdos para la explotación de las rutas (Soto 1987:110). El contar con una primera forma organizativa de los chóferes materializada en comités y éstos en sindicato, permite tener mayor legitimidad y representación debido a que cuentan con un parque automotor suficiente que le permitirá

⁷ Girgio Alberti y Enrique Mayer sostienen que el término de reciprocidad representa un elemento de un modo de producción de tipo comunitario, donde se basa en la posesión común de la tierra, explotada comunitariamente (Alberti y Mayer 1974:14). En el caso del transporte público, los chóferes micreros que en su mayoría son de procedencia rural, también trajeron consigo los valores y lógicas de producción de sus lugares de origen, tal como la reciprocidad que es aplicable en su trabajo en la ciudad, porque las rutas no es de propiedad de un solo sindicato, sino que es compartida comúnmente con otros sindicatos.

circular en las rutas y negociar con las autoridades tanto administrativas como del mismo gremio.

El autor también menciona que los comités tienen mayores dificultades en negociar con altas autoridades estatales porque exige obligaciones y en especial el control de tarifas a cambio del reconocimiento administrativo. Entonces, el interés no se limita sólo a ganar seguridad y estabilidad para sus derechos, a ello se suma la búsqueda de otros beneficios que les permitan compensar las nuevas obligaciones que les exigen. Y un comité no tiene la capacidad para realizar esa gestión. Necesita organizarse en un nivel más superior que les permitan beneficiarse del poder re-distributivo del Estado. Entonces, se opta por el mecanismo de formar sindicatos, que a su vez se afilian a federaciones (Soto 1987:114). Este contexto, también se presenta en la realidad boliviana, porque no es suficiente el organizarse en sindicatos para entablar una negociación con máximas autoridades. Es importante la agrupación de estos sindicatos reflejados en una Federación y Confederación de Transportes, con el objetivo de que sus demandas, tales como la rebaja de los costos de los insumos, sean atendidas por parte de las autoridades. También les permite negociar una tarifa de pasaje que garantice cubrir los costos de operación. En el capítulo 5 se demostrará cuán importante es la necesidad de organización en un sindicato.

1.2.3. - La necesidad del transporte público organizado.

La presencia del transporte público en el área urbana es distinta en comparación del área rural, porque el área urbana tiene distintas características. Al respecto, Manuel Castells en un estudio realizado en Francia a fines de la década de los años 1970 y principios de 1980, sobre temas de urbanización e implantación industrial, contribuye a definir el término urbano como:

“una forma particular de organización espacial de la población humana caracterizada por la fuerte concentración de la misma en un punto determinado. Las aglomeraciones de población se dividirán pues en dos categorías posibles, urbanas y rurales, según alcancen o no una determinada dimensión. En este sentido podía llamarse urbanización el proceso por el cual una proporción significativamente importante de una población humana se agrupa en el espacio formando aglomeraciones funcional y socialmente interrelacionados desde el punto de vista interno. Dichas aglomeraciones se hallan aglomeraciones urbanas. (...) nos referimos a una forma ecológica específica, definida por las características de dimensión y de densidad de la población, e implicando la tesis de que el aumento de las posibilidades de interacción social puede originar un sistema específico de comportamiento” (Castells 1986:77 y 78).

Esto es, que la ciudad está constituida, fundamentalmente, por una concentración de población. La población tiene que desplazarse a diversas actividades que realiza y, de alguna manera necesitan ‘ahorrar tiempo’ para llegar a sus fuentes laborales, u otras actividades, como es el caso de muchos estudiantes donde tienen que trasladarse desde sus casas a sus colegios y/o universidades, y estas situaciones hacen que necesiten acudir a los servicios del transporte público o particular. El área rural pese a que cuenta con una reducida población no está exenta de la necesidad del servicio del transporte. Éste servicio es utilizado principalmente para desplazarse del área rural a la urbana para la venta de sus productos y comprarse otros alimentos para luego retornar a sus comunidades.

Al respecto, en un estudio realizado por Bonavia en México en la década de los años 1950 sobre la economía de los transportes, sostiene lo siguiente:

“si bien los transportes son esenciales para ese nivel de consumo individual que consideramos como el marchamo de la civilización, y el disponer de medios de transporte que permite viajar con rapidez y comodidad se considera como una parte indispensable de la cultura. La demanda de transportes no es fundamental en la naturaleza humana. No puede compararse con los deseos fundamentales de alimento, de calor, de vestimenta y de refugio. Sin embargo, la demanda colectiva de transporte en una sociedad organizada y con un nivel de vida elevado

puede ser muy fuerte” (Bonavia 1956:9).

El disponer de un servicio de transporte público no se constituye en algo imprescindible para el ser humano porque el acceso a este servicio en muchas poblaciones que habitan en el área rural es escaso y en su mayoría suelen trasladarse a pie. Pero resulta ser necesario para trasladarse largas distancias, en especial, por motivos de ahorrar tiempo y por llevar sobre todo bultos pesados.

El disponer de medios de transporte público en el área urbana no siempre implica que este servicio pueda permitir viajar con rapidez y comodidad, al menos en una sociedad como la boliviana. El transporte público suele presentar deficientes condiciones de servicio. Es decir, ante una sociedad compuesta por diferentes sectores de distinta condición social y económica permite que algunos sectores que no están en capacidad económica de pagar una tarifa más elevada para desplazarse, por ejemplo en minibús o taxi, por “necesidad” tienen que acudir a otro tipo de servicio como el de los micros donde las condiciones de servicio, generalmente, son ineficientes. Las mismas se reflejan: en la lentitud del recorrido, porque el chofer tiene que tratar de llenar el micro de usuarios para garantizar ingresos económicos suficientes para cubrir sus costos de operación y gastos de su unidad doméstica. El lento recorrido, suele ocasionar a que los pasajeros lleguen a molestarse. Además atraviesan por incomodidades por ir parados en los pasillos del micro porque a veces tienen que formar dos filas y están expuestos a la sustracción de sus pertenencias, como el robo de dinero, celular y otros. Además, generalmente son sólo los micros los que llegan hasta sectores más aislados de la ciudad de El Alto, zonas como: Villa Ingenio, Villa Asunción y otros. Algunos sindicatos de minibuses no se animan a recorrer por esas zonas por presentar rutas en inadecuadas condiciones de transitabilidad que desgastarían sus movilidades.

El servicio del transporte público se convierte en una necesidad para cualquier tipo de población. Al respecto, Angeles Táuler en su obra Transporte urbano y movilidad de la población en grandes ciudades realizada en 1992, que trata acerca de la dimensión socioeconómica, sobre el comportamiento de la demanda de transporte, en áreas urbanas, considera que el transporte es una actividad que surge para atender las necesidades de desplazamiento de la vida urbana (Táuler 1992:82). Esta concentración masiva de la población en un centro urbano, requiere de un servicio de transporte público organizado, para garantizar - sobre todo- horas tope de traslado masivo de los usuarios a sus fuentes de trabajo, lugares de estudio, etc. Es por esta razón que el sector de transporte público hoy en la ciudad de La Paz, como también en la ciudad de El Alto y otras ciudades, está organizado en Sindicatos y Asociaciones de Transportistas Libres, que también es otro gremio organizado al igual que un sindicato.

1.3. - Marco teórico-conceptual.

1.3.1. - La reproducción simple y la reproducción ampliada en el gremio micrero.

Carlos Marx entendía por reproducción simple a aquella plusvalía que se produce en diferentes intervalos de tiempo. Esta plusvalía es consumida de carácter improductivo ya que es destinado como medio de consumo (Marx 2001:291). Mientras que la reproducción ampliada es entendida como el empleo de la plusvalía para de nuevo hacerla circular con el objetivo de llegar a reproducirse a gran escala (Marx 2001:308). En nuestro caso alrededor de la década de los 50 e incluso parte de los 90 el ser chofer de transporte público y el prestigio que implicaba serlo por la obtención de ingresos económicos rentables permitía generar una reproducción ampliada en el sentido que el propietario de una unidad económica percibía ingresos económicos elevados que le permitía reponer el costo de su movilidad y las ganancias o plusvalía lo reinvertía en la adquisición de otra movilidad. Pero también, se veían imposibilitados de poseer varias movilidades, porque el Sindicato limitaba el número de movilidades

que podía poseer un propietario, con el propósito de impedir la acumulación de excedentes económicos de unos cuantos en desmedro de los demás. Es decir, el Sindicato tuvo una lógica de reciprocidad. Esta limitación también se basaba en impedir la creación de empresas privadas de transporte público. Es así que los chóferes propietarios no invirtieron en más movilidades y tuvieron que diversificar sus ganancias destinando a la creación de algún negocio, construcción de sus casas, etc. A esto se suma, principalmente, el gasto superfluo de los ingresos económicos que generaban, sin premeditar la ruptura del monopolio del transporte y la masificación del servicio del transporte público a largo plazo.

Esta reproducción ampliada que se reflejaba en cubrir los costos de operación, reponer la herramienta de trabajo, cubrir las necesidades de sus unidades domésticas y llegar a generar ahorros, no siempre permaneció en el tiempo con esas características, porque en la década de los 90, muchas ciudades de Bolivia sufrieron la internación de movilidades de 2ª e incluso de 3ª mano, ocasionando la masificación y miniaturización del transporte público mediante los minibuses. Hoy en día el Chofer micrero se ve imposibilitado de generar una reproducción ampliada, y sólo genera una reproducción simple en el sentido de que los ingresos económicos que genera son destinados como fondo de consumo, gastándolo en el mismo periodo en que lo obtiene. No logra reponer el costo de su movilidad, ni menos acumular un fondo de ahorro para reinvertir en otra movilidad. Esto sucede a consecuencia de la sobre oferta del servicio de transporte, y el ingreso económico que genera sólo llega a cubrir los costos de operación y el sostenimiento de su unidad doméstica. De esta manera el ser Chofer micrero ya no representa el obtener ingresos económicos elevados, ni representa una ocupación estable. Los chóferes sienten que hay una especie de depauperación económica del gremio, y se ven obligados a no invertir más en movilidades nuevas, sino reacondicionarlas, de acuerdo al desarrollo de las ciudades y del gremio del sector.

El siguiente concepto de costos de operación, no necesariamente es un concepto sociológico, pero indirectamente es parte fundamental para llegar a generar una reproducción simple. Es así que es vital tomarlo en cuenta y definirlo porque es un concepto que está inmerso en la actividad laboral de los chóferes, porque para brindar su servicio imprescindiblemente tienen que cubrir los costos de operación.

I.3.I.2. - Costos de operación: cambios y adecuación.

En el ámbito de los costos, hay una investigación realizada por Beckmann en 1959 en España acerca de los costos de producción, donde define al costo desde una visión economicista al

“afirmar que las decisiones de los automovilistas están influidas por consideraciones económicas no es más que otra forma de decir que los usuarios de las carreteras tienen, conciencia de los costes, se entendería aquí, como en sentido amplio en economía, que los costes incluyen todos aquellos valores de los que hay que desprenderse para conseguir un cierto fin” (Beckmann 1959:57).

Entonces, por valores entenderemos a los componentes del micro como ser: el motor, llantas, batería, frenos, combustible, etc., donde se constituyen en insumos que constantemente necesitan reparaciones y mantenimiento para seguir brindando este servicio, con el objetivo de generar ingresos económicos que permita cubrir los costos de operación y los gastos de las unidades domésticas de los chóferes.

En un estudio realizado por Valdés en España a mediados de la década de los '70 acerca de la ingeniería del tráfico, menciona que el tener y utilizar un vehículo implica ciertos gastos fijos y variables. Los gastos fijos son: el valor de la compra de la misma movilidad, los seguros y los impuestos. Los gastos variables son: el combustible, lubricantes, y el mantenimiento. El costo de funcionamiento de un vehículo ha de calcularse individualmente, porque se distinguen por tener características particulares

(Valdés 1977:54 y 55). En la presente investigación emplearemos el concepto de costos y no gastos, siendo que éste último se entendería como gasto en el sentido de que no se llega a recuperar los recursos económicos, mientras si hablamos de costos se entenderá como aquello que se invierte para obtener ingresos económicos provenientes de los cobros de pasajes por prestar el servicio. En el Sindicato “Litoral Boliviano” es difícil establecer un cuadro homogéneo de los costos que asumen los chóferes para brindar servicio, porque cada micro en particular tiene distintas condiciones técnicas de funcionamiento. Para el mantenimiento de la movilidad no siempre cambian repuestos desgastados por unos nuevos, sino que optan por buscar repuestos usados con el objetivo de minimizar costos porque los ingresos que obtienen no permiten reponer repuestos por unos nuevos.

En consecuencia, entenderemos por los costos de operación como aquellos costos que se invierte en insumos que permitirá que la movilidad funcione de manera adecuada con el objetivo de brindar servicio público a la población usuaria con el fin de capturar la mayor cantidad posible de pasajeros que puedan garantizar la obtención de ingresos económicos suficientes que posibiliten que el servicio se reproduzca de manera regular, y además que posibilite la reproducción social del Chofer.

De esta manera, emplearemos tres tipos de costos de operación en esta investigación: Costos Fijos, Semivariantes y Costos Variables. A) Costos Fijos, que emergen de la propiedad del vehículo, por ejemplo los impuestos, el derecho sindical, etc. B) Costos Semivariantes compuesto por, el costo del garaje del vehículo y de las que no se originan de un seguro. C) Costos Variables, son los costos emergentes de hacer uso del vehículo, por ejemplo compra de gasolina, lubricantes, filtros, entre otros y además en el transporte público el pago de una hoja de ruta, pago a agentes de control, limpieza diaria del vehículo. (Chávez 1996:75-77). En el capítulo 3, subcapítulo 3.17 incorporaremos nuevos elementos a estas definiciones para que se entienda de una mejor manera.

En lo que concierne a las tarifas de los pasajes, Bonavia realiza una definición próxima, donde sostiene que el precio de traslado está basado en el ‘costo de producción’ (Bonavia 1956:65). La existencia de varios tipos de servicios de transporte como micros, minibuses y otros en el mercado del servicio de transporte público permite que se establezca distintas tarifas de pasajes en base a sus costos de operación.

1.3.2. - Segregación del servicio en el transporte público.

Para plantear el concepto de ‘segregación del servicio’ en el caso del transporte público me sustenté en el concepto de ‘segregación ocupacional’ que plantea Fernanda Wanderley, que consiste en la separación o división de grupos de personas en diferentes actividades económicas, basadas de acuerdo a las características personales como sexo, etnia, raza o edad que limita la igualdad de oportunidad o de trato en el empleo y la ocupación (Wanderley 1995:24). En nuestro caso, el parque automotor del sector de servicio de transporte público es diverso donde se encuentra minibuses, microbuses, taxis, buses, etc. Sus tarifas son diferenciadas en base al tipo y calidad de servicio que prestan, desde el tiempo de su recorrido, cómodos asientos, el buen mantenimiento de la movilidad, etc. Los usuarios habituales de los micros generalmente conforman sectores populares y migrantes de bajos recursos económicos.

Para reflejar este planteamiento, me sustenté en los datos del Censo de Población y Vivienda 2001, sobre la actividad económica de la población económicamente activa por zonas y/o villas⁸, en donde recorren el servicio micrero. Por ejemplo, habitantes de las Zonas: Rosas Pampa, Santa Rosa y

⁸ Para ver la comparación de todas las demás actividades económicas, ver el cuadro N°1 en anexos. Población por zonas y/o villas, ocupada de 10 años o más de edad por actividad económica, según Censo 2001.

Villa Exaltación pertenecientes al Distrito I, 294 personas se dedican a la actividad económica de la administración pública. A comparación de Ciudad Satélite donde 1.389 personas se dedican a la administración pública. La cantidad de esta actividad es inferior también en zonas periféricas de la ciudad de El Alto como en Villa Huayna Potosi perteneciente al Distrito 5 con 729, o la zona Los Andes perteneciente al Distrito 6 con 70 personas.

Otro ejemplo. Habitantes de las Zonas de: Rosas Pampa, Santa Rosa y Villa Exaltación pertenecientes al Distrito I, 4067 habitantes se dedican al comercio. Mientras que Ciudad Satélite cuenta con 3665 personas. Esta actividad económica también tiene fuerte presencia en zonas periféricas como en Villa Huayna Potosi perteneciente al Distrito 5 con 3411, Villa Tunari con 1468 o la zona Los Andes con 1402 personas. La actividad económica de la construcción tiene mayor presencia en zonas periféricas como Villa Huayna Potosí, y Villa Tunari, a comparación de Ciudad Satélite donde la cantidad es inferior.

Estos ejemplos descritos reflejan las actividades económicas al que se dedican la población económicamente activa de las zonas donde transitan los micros del Sindicato Litoral de El Alto. Zonas como Ciudad Satélite tiene una fuerte presencia de habitantes que se dedican a empleos de carácter formal como la administración pública, y el servicio de transporte que recorre por esa zona principalmente son los minibuses y taxis. Es así que es atribuible que este sector de la población alteña requiera de un servicio de rápido traslado debido a que cumplen con horarios fijos de entrada y de salida. Es decir, son sectores formales que disponen de un servicio rápido, y que a la vez cuentan con la capacidad de pagar tarifas más elevadas de pasaje. Mientras la población de zonas como: Rosas Pampa, Villa Ingenio, o Villa Tunari se caracterizan por una fuerte presencia de actividades de carácter informal, como ser: construcción, comercio, trabajadores por cuenta propia y otros. Este sector de la población no cumple con horarios fijos de entrada y salida debido a que sus actividades son de carácter informal. Son por estas zonas donde generalmente recorren los micros aparte de los minibuses. Esta población usuaria no cuenta con ingresos estables y opta por trasladarse en micro porque las tarifas de pasaje son las más reducidas del servicio de transporte. Además, que tienen que realizar esfuerzos por salir temprano de sus hogares, porque su recorrido es lento, y suelen pasar incomodidades en el momento de abandonar el micro porque en momentos el micro suele ir repleto de usuarios.

También, según datos del Censo 2001, el 66,9, % de la población alteña vive bajo condiciones de pobreza, es decir tienen Necesidades Básicas Insatisfechas. Es decir, que de los más 647,350 habitantes, cerca de 430,000 no tienen la capacidad económica de satisfacer sus necesidades básicas, bajo la definición del Instituto Nacional de Estadística. Esta población conforma el grueso del sector informal alteño. Es así que el 'acceso' al tipo de servicio de transporte que se opta depende muchas veces del factor económico en el que están dispuestos a pagar los usuarios. Es así que el incremento del servicio de transporte público y las tarifas diferenciadas, tras la competencia⁹, permite que la población usuaria tenga una mayor oportunidad al acceso al tipo de servicio. Es decir, tiene la opción de desplazarse en cualquier tipo de movilidad de acuerdo a los recursos económicos que disponga. Pero, por otro lado, ocasiona una marginalidad hacia la población usuaria. Esto es, si bien existe una democratización de este servicio hacia los usuarios que pueden pagar tarifas en base a su condición económica, también origina una segregación de este servicio a una población usuaria que se vé

⁹ Andreas Paulsen sostiene que la competencia nos permite escoger distintas cosas según nos convenga (Paulsen 1959:37). En nuestro caso, la competencia del servicio de transporte público tras la ruptura del monopolio de dicho servicio, hizo posible que los chóferes reduzcan sus tarifas para que no disminuya la demanda de usuarios.

imposibilitado de pagar tarifas más caras para acceder a un servicio más o menos eficiente como son los minibuses y desplazarse rápidamente, y necesariamente optan por otro tipo de servicio como son los micros que tienen las tarifas más reducidas del sector del transporte público, pero también la calidad de su servicio generalmente no es eficiente. El optar por desplazarse o trasladarse en micro implica a que los usuarios salgan más temprano de sus casas, porque este tipo de servicio de los micros demora en llegar a su destino a raíz de que no basta llenar los 21-25 asientos, sino que deben esforzarse por intentar llenar todo el pasillo para garantizar sus ingresos¹⁰ económicos. Mientras, que a los minibuses les resulta más sencillo llenar rápidamente de usuarios a los sólo 14 asientos y su traslado es más rápido. Por tanto, entenderemos por 'segregación del servicio' del transporte público al acceso diferenciado a este servicio de distintos sectores sociales que principalmente de acuerdo a su disponibilidad económica optan por trasladarse por un determinado tipo de movilidad. Esta segregación de servicio ocasiona que una parte de la población se traslade rápidamente (en minibuses y/o en taxis) y la otra se traslade lentamente (en micros) haciendo un mayor esfuerzo por salir temprano de sus casas, es decir tienen que disponer de mayor tiempo para trasladarse.

Aún no existe un concepto sociológico sobre transporte público, pero es importante acercarse a una definición para tener en cuenta las características que la contempla. Al respecto, Bonavia menciona que el transporte público *"no [es] simplemente una aportación a la utilidad final de alguna otra cosa, sino que son en sí mismos un 'servicio al consumidor Una buena parte de transporte de pasajeros cae dentro de esta definición"* (Bonavia 1956:8). El transporte público, básicamente se constituye en un servicio hacia todo tipo de población. Por servicio entenderemos, según Andreas Paulsen, como *"las prestaciones efectuadas por individuos jurídicamente libres, los cuales perciben, en compensación, un ingreso (...) Los servicios (...) Se consumen de modo inmediato cuando son prestados a las unidades domésticas "* (Paulsen 1959:122).

Existe también otra definición de transporte público, como del tesista Chávez que según una investigación realizada en la ciudad de La Paz el año 1996 sobre la dinámica del transporte público, sostiene que el transporte público

"es un servicio (...) que se presta a la colectividad bajo remuneración, es decir por las posibilidades generales para la población de utilizarlos a condición de cancelar una tarifa establecida por el uso del servicio (...) El uso de transporte público determina un desplazamiento de medio recorrido, por lo general las personas parten de una zona origen hacia el centro de la ciudad, de tal manera que el vehículo renueva sus pasajeros en esta zona, y los nuevos se dirigen del centro hacia el lugar de destino de la línea dada" (Chávez 1996:3031).

En consecuencia el poseer una movilidad destinada al servicio de transporte público es una herramienta de trabajo del Chofer que permite el desplazamiento o traslado de personas de un lugar a otro convirtiéndose en un servicio público para la población. Es un medio que le permite generar ingresos económicos mediante el cobro de los pasajes. Estos ingresos obtenidos, generalmente son destinados a los costos de operación, gastos de su unidad doméstica y algunas veces tener algún ahorro.

1.3.3. - La función de la organización para la conformación del sindicato.

Goffman realiza una reflexión sociológica acerca de la organización, y sostiene que *"En general, los individuos que participan en la actividad que se desarrolla en un establecimiento social se convierten en miembros de un equipo cuando cooperan entre sí para presentar su actividad bajo un*

¹⁰ Angeles Táuler considera que el coste económico (costo de pasaje) representa o supone las incomodidades o comodidades de la calidad del servicio del transporte público (Táuler 1992:81).

aspecto particular” (Goffman 1989:114). La organización también se basa en la cooperación permanente de los chóferes en su actividad laboral. La interacción permanente, consecuentemente origina el agrupamiento materializado, en este caso, en sindicato. Los intereses particulares de los chóferes tras su experiencia particular e interacción fluida en su actividad laboral con chóferes de su mismo gremio, permiten ser irradiados al conjunto de los chóferes del sindicato bajo la forma de intereses colectivos. Estos intereses colectivos se reflejan en la apropiación de rutas que benefician directamente a los chóferes y luego al sindicato, que se convierte en medio de defensa de las rutas adueñadas.

El sindicato de transporte juega un rol muy importante para la conformación de relaciones sociales, cuya finalidad es de apropiarse de las rutas. Al respecto, en una reflexión teórica realizada por Muñoz en el año 1957 en España sobre el surgimiento de un nuevo sindicalismo, sostiene que *“cuando diversos hombres, al asociarse, constituyen un Sindicato, lo hacen movidos por una necesidad y en orden a alcanzar una serie de finalidades. Ni una ni otras hay que confundirlas con el fin objetivo, que en sí es una determinante técnica, estructural y constructiva”* (Muñoz 1957:57). La conformación de un sindicato no solamente se basa en la búsqueda de finalidades, sino también se constituye en un *“instrumento para la defensa de los intereses económicos, sociales y culturales de los trabajadores”* (CEJIS 1983:3). En suma el sindicato es una forma organizativa, de carácter contestataria, conformada para la búsqueda y la defensa de reivindicaciones económico-sociales (CIPCA 1992:19). Sin duda, no solamente la conformación de un sindicato permite aglomerar a hombres en torno a finalidades y la defensa de sus intereses económico- sociales, también al mismo tiempo se someten a condicionamientos u obligaciones que muchos chóferes no están de acuerdo, como por ejemplo: algunos grupos de este sindicato se niegan a trabajar en una mala línea porque les representa un desgaste de su herramienta de trabajo debido a que en esas rutas presenta inadecuadas condiciones de recorrido y la demanda de usuarios es reducida. Pero, necesariamente suelen ser obligados a trabajar por determinación del sindicato para mantener la línea. A partir de ahí, suelen generarse formas organizativas para llegar a cubrir esa línea sin perjuicio para un sólo grupo de micros del sindicato. Su organización suele consistir en su mayoría, en la rotación semanal no sólo de esa línea sino también de las demás.

En un seminario desarrollado y dirigido por Rojas con la participación de las organizaciones artesanales en el año 1991 bajo la temática de los principios y elementos de la organización laboral menciona que *“La organización es el instrumento más importante de representación y lucha de los trabajadores para hacer frente a los sectores dominantes, la sociedad y el Estado, y para buscar colectivamente soluciones a sus necesidades y demandas económicas, sociales y culturales ”* (Rojas 1991). El sindicato, en una primera instancia, es una forma de organización que está conformada por personas que comparten el mismo gremio, en este caso el del transporte público, que cuenta con chóferes que entablan una relación permanente para trabajar en sus rutas. El objetivo de mantener el sindicato en el tiempo se constituye en un mecanismo de defensa ante los atropellos que puedan provenir de las autoridades gubernamentales u otros. La falta o debilidad organizativa suele ocasionar que no sólo el gobierno influya en sus intereses, como cobrarles mayores impuestos, subir de precio los insumos u otros, también se presenta el atropello de sindicatos que cuentan con más capacidad organizativa. Estos atropellos suele suceder, principalmente a causa de la invasión de rutas ajenas.

1.3.4. - Reciprocidad: Las rutas un medio de distribución de oportunidades de generar ingresos económicos.

Girgio Alberti y Enrique Mayer sostienen que por reciprocidad se entiende como un modo de producción de carácter comunitario, donde la posesión de la tierra es común, es explotada comunitariamente (Alberti y Mayer 1974:14). En el caso del transporte público, este tipo de valores y

lógicas de producción son reproducidas en su actividad laboral. La misma se refleja en que los afiliados del sindicato son todos dueños de las rutas. Las rutas se constituyen en un medio de distribución de oportunidades de generar ingresos económicos. Al poseer y recorrer las rutas dependerá de los chóferes para explotarla de manera adecuada con el objetivo de generar ingresos económicos.

La obtención de elevados ingresos económicos en el transporte público depende, fundamentalmente, de poseer adecuadas rutas. Soto define a las rutas de la siguiente manera: *“la ruta, no es un bien físico como el terreno o la calle, sino un bien intangible, a determinar de acuerdo con la circulación y los deseos de viaje de la población. Así, la ruta es una unidad compuesta por diferentes trayectos entre un punto inicial y otro terminal”* (Soto 1987:105). De alguna manera, las rutas son un elemento físico y tienen características materiales, como ser: estar asfaltado, adoquinado o empedrado, es uno de los factores determinantes para que las movilidades del gremio de los micros u otro tipo de transporte se mantengan en buen estado y exista una mayor afluencia y reproducción regular de este servicio. Pero también, es un bien intangible en el sentido que depende demasiado de la existencia de la demanda de usuarios por este servicio, porque la elevada o reducida demanda influye en la cantidad de ingresos económicos que se pueda llegar a obtener.

Las rutas por las que frecuentemente recorren los chóferes micreros son por las avenidas y calles secundarias. Al respecto, en un estudio realizado por Gilka Guerra sobre una evaluación del transporte urbano en la ciudad de La Paz en el año 2000, realiza una clasificación de las rutas y las define de la siguiente manera:

“Avenidas o calles principales, son aquéllas mediante las cuales existe conexión entre las diferentes zonas o barrios de la ciudad. Permiten conectar con los lugares principales y con las vías rápidas. Otra de sus funciones es la de permitir el acceso a los barrios colindantes. Su ancho suele ser de dos carriles, uno de subida y otro de bajada.

Calles secundarias, estas proporcionan el acceso directo a las propiedades, sean estas viviendas, comercios, industrias u otras. Estas calles facilitan el tránsito local, comunicándose a las avenidas y/o calles principales. Suelen ser mucho más angostas que las avenidas o calles principales, esa situación es visible especialmente en el centro son de un solo sentido ” (Guerra 2000:35).

En la década de los años 1950 hasta principios de los años 1990, el recorrido de los micros eran principalmente por las siguientes rutas: avenidas o calles principales, porque la oferta del servicio de transporte público era escaso, y esta situación ocasionaba que los usuarios de este servicio salgan de sus viviendas hasta las avenidas para desplazarse en una movilidad. El incremento de este servicio con la creación de nuevos sindicatos de minibuses originó que este Sindicato “Litoral Boliviano” de El Alto tenga que recorrer por otro tipo de rutas adicionales a las que poseía con el objetivo de no reducir la demanda de usuarios, es así que actualmente también recorre por calles secundarias. La necesidad de llenar el micro de usuarios les obliga recorrer por calles secundarias. De alguna manera, la competencia de este servicio permite que algunos sectores de la población usuaria tengan la comodidad de trasladarse en movilidades que recorre cerca a sus viviendas y les permite ahorrar su tiempo.

1.3.4.1. - Conocimiento de la demanda de usuarios y la tipología de desplazamiento.

El autor Bates, sostiene que existe el planteamiento de “*la modelización de la <demanda>* [saber a qué hora, en dónde, hacia dónde, por qué razón, etc. Por parte de los chóferes para ver si se apuran o se quedan en la ruta] *presupone entonces un procedimiento para predecir qué decisiones de viaje desearía la gente, dado el coste generalizado de todas las alternativas* [es decir, un cálculo de los costos supondría cada uno de los tipos de transporte, como el taxi vs. Micro, por ejemplo]. *Las decisiones incluyen la elección del momento del viaje, la ruta, el modo, el destino, y la frecuencia o la supresión del viaje*” (Bates 1998:51). Esta modelización de la demanda se constata en el conocimiento que deben poseer los chóferes para tener certeza a qué horas y en qué lugar frecuentemente suele presentarse una elevada demanda de usuarios que desean desplazarse. La mayoría de los usuarios se desplazan de un punto a otro en función de su disponibilidad económica y también en base al tipo de actividad al que se dedican. Existen usuarios que no disponen de tiempo para desplazarse en micro debido a su lentitud, y opta por trasladarse en un minibús que es uno de las más rápidas para trasladarse. Esta decisión es asumida cuando el usuario debe cumplir un horario fijo de ingreso a su actividad sea laboral o de otra índole, tal es el caso de los funcionarios públicos y otros sectores formales. Mientras la otra parte de los usuarios no deben cumplir un horario fijo de ingreso y esto les permite disponer de un poco más de tiempo y optar por desplazarse en micro que también les resulta el servicio más barato y es ahí donde los chóferes micreros tienen la ventaja para absorber más usuarios o pasajeros que cuentan con empleos de carácter informal.

Angeles Táuler considera que el desplazamiento de los usuarios no se reduce a un hábito, sino que se aprende, se prepara y se construye, en base al tipo de las actividades económicas y sociales que tienen lugar en la ciudad. Según la tipología de desplazamientos ideado por A. Sarabia y M. Velasco (en ‘Le transport un bien final’) se distingue cinco tipos de desplazamientos:

- Desplazamientos en el interior de la producción. Desplazamientos de la fuerza de trabajo (viajes al trabajo)
- Desplazamientos en el ámbito de la reproducción (viajes a la escuela, compras, etc.)
- Desplazamientos vinculados al consumo improductivo de la plusvalía (viajes por motivo ocio) (Táuler 1992:82 y 83).

El acceso al tipo de servicio público, no solamente se reduce de acuerdo a la disponibilidad económica de los usuarios, también se basa en el tipo de desplazamiento que realizan los usuarios. En muchos casos, se puede observar a usuarios que tienen trabajos formales y por llegar puntualmente utilizan minibuses o taxis, pero los fines de semana para ir de compras o paseo, por ejemplo, pueden optar por el servicio de micro.

1.3.5. - Relación laboral: el trabajador a destajo.

Luis Alemán¹¹ realizó su investigación acerca de la producción del transporte público y su organización social en el caso del grupo hito 45 del Sindicato Mixto de Transporte “Litoral” de la ciudad de La Paz, donde analiza ¿por qué este grupo es producido por una agrupación de muchos propietarios de vehículos y chóferes, bajo la denominación de sindicato de transportes; y no es producido por una empresa (pública o privada) propietaria de todos los vehículos y contratante de chóferes asalariados)? Es decir ¿cómo llega a generar una reproducción ampliada de transporte? Cabe aclarar que la temática que yo abordo en esta investigación es distinta a la que realizó el tesista y además mencionar que en una de nuestras conversaciones en la universidad (UMSA), desconocía la existencia del Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de El Alto, ya que éste es ex filial

¹¹ Lic. en Sociología de la UMSA.

del Sindicato “Litoral” de la ciudad de La Paz. Mi temática, fundamentalmente, consiste en ¿cómo el gremio micrero del Sindicato “Litoral Boliviano” de la ciudad de El Alto, asumió medidas sociales y técnicas para seguir brindando servicio, ante la competencia que tiene que afrontar con el incremento de otros sindicatos minibuseros?. Entonces, mi temática se centra en las condiciones sociales y económicas que tienen que atravesar los chóferes de este sindicato para seguir brindando el ‘servicio’ de transporte público tras la masificación de este servicio y cómo a partir de allí logra tener una reproducción simple y pervivir. Mientras que Luís Alemán se centra en cómo los propietarios llegan a generar una reproducción ampliada¹² ¹³ de transporte convirtiéndoles en semi-empresarios o empresarios, claro que la modalidad de movilidades que aborda son los carrys que son de menor proporción al del minibús y cuenta con sólo 7 asientos. En esta investigación abordé la modalidad de los micros que son más grandes y que tienen un recorrido de décadas, porque aún existen modelos de los 60. Estos tienen alrededor de 24 asientos.

En el Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de El Alto, la composición de los chóferes respecto a la propiedad de su herramienta de trabajo (movilidad) es heterogénea. La clasificación que realicé es la siguiente:

Los chóferes o trabajadores a destajo (TA). El Chofer que no cuenta con su propia herramienta de trabajo para producir servicio de transporte, es una especie de trabajador a destajo. Marx sostiene que:

“En el salario por unidades de tiempo, el trabajo se mide por la duración directa de éste; en el destajo, por la cantidad de productos en que el trabajo se condensa durante un determinado tiempo (...) Aceptando el destajo, el obrero se halla, (...) interesado en desplegar su fuerza de trabajo con la mayor intensidad posible (...) en que la jornada de trabajo se prolongue, pues con ello aumenta su salario diario o semanal” (Marx 2001:463 y 465).

En nuestro caso, el trabajo a destajo se refleja cuando el Chofer que no cuenta con su propia herramienta de trabajo, trabaja la movilidad del propietario entablado un acuerdo en la determinación de la renta (más o menos fija) que debe entregar al final del día, y la hora de salida y entrada de la movilidad al garaje. En estas condiciones el Chofer trabajador a destajo, durante la jornada laboral intensificará su trabajo. Tratará de realizar la mayor cantidad posible de número de vueltas para generar más ingresos económicos ya que de alguna manera le conviene, en el sentido de que tiene que entregar una renta (más o menos) fija y los excedentes se lo adueñará él. Es así que emplea muchos mecanismos como los correteos, cambio de líneas y otros con el fin de capturar la mayor cantidad de usuarios y generar la más cantidad posible de ingresos económicos.

El otro tipo de Chofer es el propietario trabajador por cuenta propia (TCP). Este tipo de Chofer es dueño o propietario de su herramienta de trabajo (movilidad) y es un trabajador por cuenta propia, en el sentido que no entabla una relación laboral con otro Chofer, porque es él mismo quien trabaja brindando el servicio de transporte público. Generalmente estos trabajadores sólo cuentan con un micro y no están en condiciones para generar producción de transporte, en el sentido de la capacidad de ahorro para la compra de otra (s) movilidad (es), porque el ingreso económico que obtienen no es suficiente para renovar su parque automotor por modelos nuevos y actuales. Pero sin embargo, aún lo mantienen operando aunque con reconversiones internas.

¹² Véase pag. 8 sobre la reproducción simple.

¹³ La reproducción ampliada es la utilización de la plusvalía para nuevamente hacerla circular para reproducirse a gran escala (Marx 2001:308). En el transporte se lo emplea como aquél propietario que logra generar elevados recursos económicos que le permite reponer el costo de su movilidad y llegar a comprar otra movilidad y hacerla trabajar.

El propietario. Es aquél que cuenta con uno o más vehículos y que no participa de manera imprescindible en el servicio de transporte público, porque delega su movilidad a otros chóferes. La ocupación y los ingresos de los propietarios, muchas veces es ajena al transporte público.

1.3.6. - Chóferes y conductores.

Autores como Albó, Beckmann, Soto, Chávez y otros, quienes realizaron estudios acerca del servicio de transporte público sea como temática central o acápite, no realizan una distinción, y definición precisa sobre los operarios de las movilidades. Muchas veces utilizan el término de chóferes, conductores, transportistas atribuyéndoles el mismo significado. En esta investigación hago un intento de diferenciarlos y definirlos, porque creo que tienen connotaciones y características distintas.

- **Chofer sindicalizado**, es aquél operario que comúnmente trabaja en el servicio de transporte público.

Es aquél que está en permanente interacción y comunicación con los usuarios de este servicio. El Chofer es transportista porque su actividad laboral tiene la finalidad de desplazar a una determinada cantidad de usuarios, constituyendo su labor en un trabajo de carácter público y no particular y representa a un gremio masivo y colectivo como es el transporte público. El Chofer tiene una carga cultural que constantemente lo practica o la manifiesta en la interacción con los usuarios, como por ejemplo: el uso del idioma aymara que es funcional en su actividad laboral en momentos en que algunos usuarios saludan o preguntan las rutas al Chofer en idioma aymará al subirse al micro. Su interacción no es solo con los usuarios sino también con su entorno (pasajeros, policías de tránsito, compañeros de su gremio, etc.) que le permite adoptar conductas y reproducirlas constantemente en su actividad laboral.

- **Conductor**, es aquél operario que conduce su movilidad de carácter particular. No mantiene una interacción con personas, porque no traslada a usuarios. Se limita sólo a la conducción de su movilidad. No representa a ninguna entidad colectiva. Los que conforman este tipo de operarios son los que conducen sus movilidades particulares, como taxis, vagonetas, trailers y otros. El conductor puede ser que posea conocimiento del uso del idioma aymará pero no lo practica constantemente porque no se encarga de trasladar a usuarios. Con este intento de diferenciar a los conductores y a los chóferes, utilizaré el término de Chofer en todo el desarrollo del presente estudio.

1.4. - Problematización:

1.4.1. - Pregunta General.

¿Por qué motivos organizativos, económicos y sociales, el Sindicato Litoral Boliviano de la ciudad de El Alto en la década de los '70 del Siglo XX ha decidido desafiliarse del Sindicato Litoral de la ciudad de La Paz?. Una vez independizada esta organización de servicio de transporte público, como Sindicato Litoral-El Alto ¿los chóferes micreros de qué manera han logrado establecer las áreas de trabajo, readecuar sus herramientas y luego competir y/o pervivir en un mercado de servicio altamente saturado?

1.4.2. - Preguntas Específicas.

¿Cuáles fueron las causas reales para que el grupo “Alto de la Alianza” tome la decisión de separarse del Sindicato Litoral de La Paz y constituir un Sindicato con una propia representación?

¿Qué recursos sociales y económicos posibilitaron a que los chóferes micreros puedan aún seguir prestando su servicio frente a la creciente competencia de servicio de minibuses?

Tras la pervivencia de este gremio micrero ¿Por qué no optaron por vender su micro e invertir en otro tipo de moviidades como un minibús para entrar en una igualdad de condiciones de competencia?

1.5. - Hipótesis:

Tradicionalmente, en la ciudad de La Paz fueron pocos sindicatos de transporte público que prestaban servicio a los usuarios. Con la liberalización de este servicio se masificó la internación de moviidades a partir de los primeros años de los 90 tras el ajuste estructural económico que ocasionó la aparición de nuevos sindicatos de transporte público (modalidades carrys trufis y principalmente de minibuses) provocando que exista una mayor competencia entre los antiguos y nuevos sindicatos. En la ciudad de El Alto, esta competencia de nuevos sindicatos (minibuses) con el gremio micrero ha ocasionado que los chóferes de transporte urbano público más antiguos se adecuen a las reglas de juego del mercado, acudiendo a la reconversión de los motorizados, especialmente en la reconversión de sus combustibles de gasolina a gas natural vehicular (GNV) que resulta ser el más barato. El GNV abarató los costos de operación en parte y esto permitió mantenerse en las rutas con tarifas más reducidas que cualquier otro servicio. Esta reconversión aún sigue posibilitando ampliar un poco más de tiempo el ciclo de funcionamiento de los micros. Ante la competencia de este servicio, los chóferes micreros tienen que trajinar por una serie de situaciones sociales y económicas en su gremio y en su entorno social para seguir en el mercado de este servicio, como los correteos y los inconvenientes con los usuarios, etc. Su opción por ofrecer un servicio más barato y un espacio más amplio en el micro se relaciona también con la necesidad de capturar una franja más amplia de usuarios de menores ingresos económicos que conforman generalmente el sector informal y población origen migratorio que suelen cargar bultos, niños y hablar aymara. De esta manera logra permanecer aún en el mercado de este servicio.

1.6. - Objetivos:

1.6.1. - Objetivo General.

Investigar y analizar el proceso de readecuación organizativa del Sindicato Litoral Boliviano de El Alto, los factores que incidieron en la determinación para que los chóferes micreros reconviertan sus herramientas de trabajo de gasolina a GNV y el proceso de adecuación a la 'economía de mercado de servicios' en el transporte público para la oferta de servicios a los sectores sociales populares que conforman el sector informal urbano alteño.

1.6.2. - Objetivos Específicos.

- Indagar sobre las causas de la desafiliación de los chóferes de El Alto de su antigua ente matriz Sindicato Litoral de La Paz.
- Identificar y describir los factores principales que determinaron para que los chóferes micreros decidan por reconvertir sus herramientas de trabajo de gasolina a GNV.
- Analizar cómo este gremio micrero tiene que trajinar por condiciones sociales y económicas en su actividad laboral para aún continuar dentro del marco de la competencia con los sindicatos de minibuses, y analizar por qué no optan por vender su micro e invertir en un minibus para entrar en una igualdad de condiciones de servicio.
- Analizar el rol que desempeña el Sindicato en el marco laboral de este gremio micrero.
- Examinar la transición social de Chofer de prestigio a un oficio de bajo reconocimiento social.

1.7. - Estrategia metodológica.

1.7.1. - Unidad de análisis y delimitación temporal.

El grupo de análisis, fundamentalmente, está compuesta por los chóferes micreros que pertenecen al Sindicato Mixto de Transportistas "Litoral Boliviano" de la ciudad de El Alto y a partir de ellos, se explica y analiza los mecanismos sociales y técnicos de pervivencia que optaron para seguir manteniéndose y reproduciéndose como chóferes en el mercado del servicio de transporte público. Así mismo, la tesis analiza los cambios en la vida cotidiana en el ámbito laboral y cambios generados a consecuencia de la competencia que tuvo que afrontar y aún afronta con el incremento de nuevos sindicatos de transporte público, especialmente de minibuses.

En términos de tiempo y espacio de esta investigación se estudiará al Sindicato Mixto de Transportistas "Litoral Boliviano" modalidad de los micros que recorren exclusivamente las rutas de la ciudad de El Alto, funciona a nivel interno (sólo El Alto) y no a nivel interciudad (El Alto-La Paz), y se tomará en cuenta el estudio desde 1979 año de su fundación, hasta el 2007.

1.7.2. - Técnicas de investigación empleadas.

El propósito para abordar mi tema de investigación y con el fin de contar con datos más confiables basándome en la mayor cantidad posible de encuestados, era al principio de realizar un censo con el objetivo de cubrir a todos los chóferes micreros de este sindicato debido a que la cantidad de chóferes no era tan numeroso dado que contaba con alrededor de 180 micros que, aparentemente, me daba la impresión que resultaría fácil; pero una vez iniciando el trabajo de campo tropecé con muchos chóferes que no quisieron acceder a realizar un censo. Muchos de ellos se vieron reacios a colaborar por más que les presenté la carta de colaboración que el Secretario General me otorgó con el fin de que los chóferes no tengan susceptibilidades con esta investigación. No fue suficiente la carta, porque muchos de ellos demostraron desconfianza ya que pensaron que soy un funcionario de la alcaldía alteña y que las respuestas que podría obtener comprometerían a sus personas y a su gremio. Es comprensible que muestren esta desconfianza ya que algunos comentaron que vinieron personas haciéndose pasar por estudiantes pero al final resultaron ser funcionarios de la alcaldía y consecuentemente tuvieron problemas con la misma. Es así que replantee mis objetivos para recoger la información y el último recurso que resultó ser más accesible fue optar por levantar una muestra que intente ser representable con el objetivo de sustentar y demostrar una representatividad adecuada de los chóferes de este sindicato.

Con esta breve aclaración expuesta, las técnicas que utilicé para realizar esta investigación estuvieron conformadas tanto por cuantitativas como por cualitativas.

Técnicas cuantitativas: En la técnica cuantitativa utilicé como instrumento la boleta de encuesta. El Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” cuenta con un parque automotor de 180 micros afiliados. Aproximadamente, 170 de ellos son chóferes activos, es decir, los que trabajan cotidianamente, y 10 pasivos que son los chóferes que no trabajan regularmente por motivos de otro oficio principal, viaje u otros. La boleta de encuesta estuvo dirigida solamente a los chóferes activos quienes en el momento del levantamiento de la encuesta se encontraban trabajando de manera activa y no apliqué la boleta de encuesta a chóferes pasivos debido a que resulta dificultoso encontrarlos. De los 170 chóferes activos se levantó una muestra de 77. En otras palabras apliqué la boleta de encuesta a 77 chóferes activos. Este sindicato está organizado en 7 grupos de los cuales solamente 6 son los que funcionan plenamente, debido a que un grupo no funciona con regularidad por motivos de indisciplina. Cada grupo cuenta con alrededor de 30 afiliados. Se levantó en promedio de alrededor 13 encuestas por grupo, sumándose un total de 77 encuestados. El criterio de la diferencia numérica de las encuestas entre los distintos grupos es de acuerdo al número de conductores activos, intercalados de acuerdo el intervalo 2, 21. La encuesta fue medianamente representativa, con un 93% de nivel de confianza y un margen de error de 7%. Por tanto, se aplicó una boleta de encuesta a 44 propietarios trabajadores por cuenta propia y 33 chóferes trabajadores a destajo de los 6 grupos que vienen funcionando. En la boleta de encuesta hay preguntas que están exclusivamente dirigida a los propietarios (TCP) y otras a los chóferes (TA), ya que sólo los primeros tienen conocimiento, por ejemplo del año de compra de sus movilidades y del estado en el que les vendieron, mientras los chóferes (TA) no tienen este conocimiento.

La aplicación de la boleta de encuesta a los chóferes de base de este sindicato estuvo dirigida con el objetivo de rescatar información acerca de las condiciones en las que compraron sus movilidades, el horario laboral, renta, características de los chóferes como sus edades, el proceso de reconversión del combustible, etc.

Técnicas cualitativas: En cuanto al uso de la técnica cualitativa se empleó como instrumento las entrevistas semi estructuradas, con el objetivo de entablar una conversación más fluida. Estas

entrevistas estuvo dirigidas a los dirigentes del S.M.T.L.B. y a los fundadores (4 en total) con el fin de obtener información acerca de la estructura del sindicato, cómo llegó a lograr su desafiliación con el Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral” de la ciudad de La Paz, saber las causas, y conocer la evolución del sindicato desde su fundación 1979 hasta el 2007.

Para identificar las causas que motivaron la reconversión de herramientas de trabajo como también todo el proceso que pasaron para reconvertir el combustible del micro y su misma carrocería, conocer los grados de rentabilidad y la búsqueda de mecanismos para seguir en la competencia con los otros sindicatos de minibuses, calendario festivo, como llegan a afiliarse, etc., se aplicó también una entrevista semiestructurada dirigida principalmente a los chóferes propietarios trabajadores por cuenta propia de base del S.M.T.L.B. La cantidad de este tipo de entrevistas fue de 10. Todos estos instrumentos como la entrevista y la boleta de encuesta fueron aplicados, la mayoría de ellos, en el mes de mayo de 2007 en las paradas de los micros.

Estudios de caso¹⁵: Realicé 2 estudios de caso a 2 chóferes con el objetivo de contar con información acerca de los costos de operación, ingresos, egresos, etc., para detectar cuáles son las condiciones económicas por las que atraviesan al brindar el servicio de transporte público.

Observación no participante: Para analizar el comportamiento social, las condiciones sociales de los pasajeros, las zonas por donde recorre y la competencia de los sindicatos de minibuses con los micros, emplee el método de la observación no participante, en la cual, recorrí como usuario en las 6 líneas de parada a parada varias ocasiones, con el fin de observar la preferencia de los usuarios para trasladarse en un determinado medio de transporte, la interacción que tienen con los chóferes en el momento de su traslado, las horas en que existe mayor demanda, etc.

1.7.3. - Otras fuentes:

Fuentes secundarias: Realicé varias lecturas acerca del servicio del transporte público, pese a que existe una reducida cantidad con enfoque social o sociológico. También, emplee otras lecturas que indirectamente se relaciona con la cuestión del servicio de transporte público.

Fuentes hemerográficas: El objetivo de revisar periódicos pasados fue para detectar en qué condiciones se presentaba el transporte público en la ciudad de El Alto en anteriores décadas. ¹⁴

CAPÍTULO 2.

EL ALTO Y SU HISTORIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

2.1. - Breve historia de la fundación de la ciudad de El Alto.

Según estudios realizados por Urzagasti afirman que El Alto era propiedad de unos cuantos hacendados cuyos nombre son: Julio Tellez, Jorge Rodríguez Balanza, Adrian Castillo Nava, Raúl Jordan Velasco, Francisco Loza y la familia Zalles, que figuraron como propietarios de esta zona (Urzagasti, 1986. Bascón C. Raúl 1988; citado por: Sandoval y Sostres 1989:9).

El Alto buscó su propia administración tras la desatención de canalizar sus demandas por parte del municipio de La Paz. Al respecto, Sandoval y Sostres sostienen que ese proceso comenzó en 1957, a través del ‘Consejo Central de Vecinos’, órgano matriz de las Juntas Vecinales de El Alto. La

¹⁴ La presentación de 2 estudios de caso parte de la sugerencia de la Lic. Silvia Rivera quien fue tribunal en la defensa del borrador de tesis.

apertura democrática en 1982 hizo que se agilice las gestiones de esa demanda. En 1984 aparece en El Alto otra entidad cívica denominada Frente de Unidad y Renovación Independiente de El Alto (FURIA), conformado por ex-dirigentes de las Juntas Vecinales, asumiendo la tarea de gestionar el proyecto de autonomía administrativa, y logra que el Congreso dictamine la creación de la Cuarta Sección de la Provincia Murillo con su capital la ciudad de El Alto en fecha 6 de marzo de 1985 (Sandoval y Sostres 1989:30). La búsqueda de su propia administración correspondió a la finalidad de solucionar sus problemas, por ejemplo: superar la carencia de los servicios básicos que hasta la actualidad aún tiene deficiencias en su cobertura, tal es el caso de los Distritos 8 y 9.

2.2. - Migración, condiciones socioeconómicas y políticas de la ciudad de El Alto.

2.2.1- Migración y marginación social.

Existen varios estudios sobre migración, como por ejemplo el de la Secretaría Técnica de Consejo de Población (CODEPO), Instituto Nacional de Estadística (INE), como también aquellos realizados por investigadores como David Llanos, Xavier Albó, René Pereira, etc.

Las oleadas migratorias, principalmente, del área rural-urbano, fueron masivas “En 1985, los migrantes de El Alto constituían alrededor del 63% del total de la población de esa ciudad, conformando una población migrante proporcionalmente mayor que la población del conjunto urbano de La Paz” (Franqueville, 1988; citado por: Sandoval y Sostres 1989:37). Esa cifra muestra que hubo un gran desplazamiento de los pobladores del área rural que migraron a la ciudad de El Alto a causa de diferentes motivos de cada sector expulsor de población. Al respecto, Albó y otros según una investigación acerca de la migración realizada a fines de los años 70 (1979 específicamente) que según sus resultados deducía que la gente migra al área urbana principalmente por motivos económicos, es decir, por la carencia y/o inexistencia de políticas de desarrollo regional por parte del Estado para que la población tenga acceso al trabajo en sus comunidades. Esta migración, fundamentalmente, fue hacia la ciudad de La Paz, en la década de los años 1970. Entonces,

“el problema aquí señalado implica toda una serie de factores estructurales vinculados con la política agraria nacional, que no da prioridad al pequeño productor agrícola de las zonas tradicionales, por lo que no le da la debida asistencia técnica o crediticia” (Albó y otros 1981:64).

La desatención hacia el área rural origina la migración hacia el área urbana y ésta ocasiona la pérdida de fuerza de trabajo joven quedando sólo la población adulta e infantil, dificultando el desarrollo del determinado municipio.

La migración hacia la ciudad de El Alto no influyó significativamente en lograr un mayor desarrollo. Al respecto, un estudio sobre El Alto realizado por CODEPO, los autores mencionan que el impacto migratorio genera una problemática en la gestión municipal, reflejada en un crecimiento territorial difícil de controlar, incapacidad de ofrecer servicios básicos y la planificación de ejecución de obras. También, origina una demanda de empleo elevada (CODEPO 2005:44). La inserción en empleos formales para la población migrante suele ser dificultoso, y optan por insertarse en trabajos poco calificados ante los bajos niveles de educación que poseen. Las ocupaciones en donde se insertan mayormente son, por ejemplo: industria manufacturera, comercio, ayudante de Chofer, o Chofer. El siguiente cuadro detalla la ocupación principal de la población migrante en la ciudad de El Alto.

Cuadro N° 1

El Alto: Ocupación de la población migrante (edad 10 años y más)

| | |
|---|-------------------|
| Comercio, reparación de vehículos automotores, motocicletas, efectos personales y enseres domésticos. | 31.852 (1) |
| Industria manufacturera. | 25.133 (2) |
| Transporte, Almacenamiento y comunicaciones. | 11.607 (3) |
| Educación. | 6.478 (4) |
| Otros. | 38.813 |
| Sin especificar. | 5.322 |
| Total | 119.205 |

Fuente: INE, Censo Nacional de Población y Vivienda 2001.

Según el Censo Nacional de Población y Vivienda del 2001, la población migrante de la ciudad de El Alto tiene una ocupación laboral, principalmente, en el comercio, mientras el transporte ocupa el 3° lugar como ocupación principal sobre el resto. Es importante tener en cuenta que la ocupación en el comercio y la industria manufacturera ocupan el número anterior a la ocupación de transporte, lo cual afirmaría la versión de Albó al considerar que muchos de los migrantes se dedican primeramente al comercio convirtiéndose este sector en un trampolín para pasar a la ocupación de Chofer (Albó y otros 1982:164-165).

El asentamiento urbano tras la migración a El Alto hizo que trajeran consigo mismas prácticas culturales que se constituyó en la identidad de esta población. Pero el practicarlos muchas veces, suelen ser vistas como algo extraño y de poco valor para sectores como Ciudad Satélite donde generalmente su población son de clase media. Al respecto, Albó considera que las diferencias culturales que hay en la ciudad, muchas veces originan que exista discriminación, en especial, entre vecinos de la Zona Sur y de El Alto Norte; al interior de cada zona, existen pobladores de origen urbano, sectores medios, y migrantes de origen campesino. Los sectores medios aluden a los ex-campesinos como ‘indios e ignorantes’; y para esta población migrante de origen rural, sus vecinos de origen urbano son los ‘cholos’, término que tiene un significado de ascenso social con relación al ‘indio’, pero que aún mantienen elementos culturales de origen andino (Albó y otros 1983:11).

2.3. - Reseña histórica de las condiciones de servicio que presentaba el sector del transporte público en la ciudad de El Alto en la década de los 50 al 80.

La migración gradual y masiva de la población del área rural a El Alto por la década de los años de 1950 para adelante, produjo asentamientos no planificados en diferentes y aislados sectores de esta ciudad. La organización de los migrantes hizo que constantemente se demande la instalación de los servicios básicos, como ser: agua potable, energía eléctrica, transporte y otros. Al respecto, en un estudio hecho por Sandoval y Sostres sobre la ciudad de El Alto realizada a fines de la década de los ‘80, sostienen que en “*La precaria realidad de El Alto también se observa en la escasez del transporte público y privado. El existente, no abastece las necesidades de la creciente población, ni llega a todos los rincones de la plana y extensa ciudad*” (Sandoval y Sostres 1989:52). La demanda de servicio del transporte público también se hacía presente, puesto que el acceso a este servicio era limitado por el escaso funcionamiento de automóviles de servicio público. La causa de esta limitación consistía en las inadecuadas condiciones de transitabilidad de sus rutas, como ser: rutas de tierra que presentaban baches, largos recorridos entre zonas, etc. Esas condiciones inadecuadas no eran atractivos para prestar servicio, es decir no era rentable para los sindicatos de transporte que generalmente recorrían las rutas de la ciudad de La Paz. En El Alto “*Hasta ese momento [década de los 50], sólo la Villa ‘16 de Julio’ contaba con una línea de colectivos, la número 12 del ‘Sindicato Eduardo Avaroa’*” (Sandoval y Sostres 1989:22).

Las rutas que se presentaba como relativamente “buenas” en El Alto sólo eran aquellas que

conectaba con sectores del área rural para llegar a la ciudad de La Paz. Bascón (1988) en su estudio sobre El Alto, sostiene que *“cerca del 80% del tráfico que pasa por esta emergente ciudad corresponde al que tienen como origen o destino la ciudad de La Paz, y que conecta las zonas agrícolas del Altiplano, el interior del país y los países del área Atlántica”* (Bascón 1988; citado por: Sandoval y Sostres 1989:27). Esta afirmación nos permite notar que no existían muchas rutas transitables en las Villas y Zonas de El Alto, porque las pocas rutas transitables eran empleados como puente para llegar exclusivamente a la ciudad de La Paz. El poco desarrollo en infraestructura de las rutas en las villas y zonas, fueron uno de los motivos más para que el parque automotor no transite por ellas.

El Alto con el fin de solucionar la problemática del servicio de transporte público, contó el año 1982 con los buses denominado Empresa Nacional de Transporte Automotor (ENTA) administrados por el gobierno *“A pesar de las fuertes limitaciones de ENTA para abastecer las urgentes necesidades de locomoción de la población, es el servicio mejor dotado y de menor costo para los pasajeros; pero no está resuelto el crítico problema del transporte público”* (Sandoval y Sostres 1989:52-53). Este tipo de servicio se constituía en un medio para trasladarse con menores costos y mejores condiciones de servicio. Mientras *“el transporte de colectivos de El Alto no reúne las condiciones mínimas para este tipo de servicio. Los usuarios, a diario, tenemos que consumir tierra, soportando el frío y las largas distancias, en desmedro de nuestra salud. Sin embargo pagamos las mismas tarifas que en la ciudad de La Paz”*¹⁶. El inadecuado servicio que prestaba el servicio de transporte público hacia los usuarios de la población de El Alto, se reflejaba en la falta de tapizado del piso del automóvil ocasionando que el polvo entre fácilmente, causando incomodidades a los usuarios. Los ¹⁵ usuarios de El Alto tuvieron que atravesar constantemente estas incomodidades debido a la escasez de sindicatos que se animen a brindar servicio en El Alto.

El servicio de transporte privado permitió que exista una marginación entre los pobladores de El Alto. Al respecto, Sandoval y Sostres sostenían que

“El transporte privado sólo llega a zonas donde los habitantes tienen posibilidades económicas, dejando a su suerte a los vecinos de zonas alejadas y de escasos recursos. A su vez los ‘Tojos’ denominación asignada a los colectivos desahuciados técnicamente para circular en la ciudad de La Paz, intentan llegar a las zonas más alejadas y pobladas, pero dada la precariedad de los mismos, los pasajeros tienen que combinar entre la caminata y el ‘Tojo’ para alcanzar a sus domicilios o aproximarse a la ciudad” (Sandoval y Sostres 1989:52).

La marginación (o segregación social) en El Alto reflejada en los bajos niveles de los servicios básicos, empleo, educación, etc., se sumó y aún se sigue manifestando la segregación del servicio de transporte, porque sólo algunos sectores que cuentan con ingresos económicos estables pueden acceder al servicio de transporte privado pagando una tarifa más elevada. Es así, que estas diferencias económicas marca una segregación al acceso del servicio de transporte, porque sectores sociales que cuentan con ingresos económicos inestables necesariamente tienen que optar por un servicio barato como son los micros (tojós) o buses que tienen las tarifas más reducidas. La población de El Alto quedaba obligada a optar por un servicio de transporte barato que consecuentemente originaba *“las colas que se producen a las diecinueve horas de todos los días en la Avenida Mariscal Santa Cruz. Miles de alteños esperan más de dos horas para poder abordar un vehículo de transporte público. Se estima que la población de El Alto, que se traslada diariamente a la ciudad de La Paz es de 100.000”*¹⁶.

El factor migración es importante para analizar el lugar de los asentamientos porque nos permite comprender consecuentemente las limitaciones que tienen esas zonas alejadas para el acceso al servicio

¹⁵ Periódico: Presencia, abril de 1988.

¹⁶ Ver: Periódico Presencia, 6 de abril de 1988.

de transporte público, a causa de la existencia de una población dispersa y que se dedican generalmente a actividades de carácter informal¹⁷. Esta situación hace que el recorrer por esas rutas no sea rentable para los sindicatos de transportistas. En un estudio (2005) acerca de El Alto desde una perspectiva poblacional realizado por CODEPO, los autores sostienen que la proporción de la población migrante en total es en promedio de 9.5%, con diferencias significativas entre el Casco Viejo (7.6%) y los distritos periféricas (17.8% en el distrito 8 y 15.9% en el 7). Esta población migrante se encuentra en las zonas periféricas de la ciudad, zonas de reciente expansión pero también en algunos barrios del segundo anillo como Villa Ingenio-5, o Cosmos-3. Las dos grandes zonas de expansión se sitúan en el distrito 8, alrededor de la carretera hacia Oruro, donde se implanta nuevos lotes y barrios con características muy rurales; y a lo largo de la carretera hacia Copacabana, con carácter más industrial o artesanal (CODEPO 2005:44).

2.4. - Inserción laboral y condiciones de la actividad económica-laboral.

2.4.1. - Economía informal alteña.

Las empresas instaladas en la ciudad de El Alto no tuvieron la capacidad de absorber a grandes cantidades de pobladores migrantes. Las causas pueden ser diversas, pero una de ellas puede obedecer a la incapacidad de gestión de la Alcaldía de El Alto para crear fuentes laborales. Otro factor consiste en la llegada de los migrantes en busca de trabajo sin una lógica de invertir por el mismo hecho de que no contaban con un capital. Los relocalizados mineros que también migraron a El Alto sí contaron con un capital que les permitió invertir en sectores productivos. Éste contexto permitió que la economía informal adquiriera

“connotaciones importantes como mecanismo amortiguador de la crisis (...) La economía informal adopta el carácter de una estrategia de supervivencia para aquéllos sectores sociales excluidos de todo beneficio material, es decir, la recomposición de la estructura productiva ha ocasionado un drástico aumento del desempleo y el subempleo” (Quisbert 2004:25-26).

El acceso a empleos estables como la administración pública u otros relacionados a ello implicaba tener mínimo título de bachiller, lo cual, los migrantes no contaban con ese requisito. Es así, que tuvieron que buscar otras actividades laborales más flexibles. El siguiente cuadro demuestra el nivel de instrucción y el grado en que estudiaron los chóferes de nuestro objeto de estudio.

Cuadro N° 2

Grado y Nivel de instrucción de los chóferes micreros

| | Nivel de instrucción | | | | Total |
|---------|----------------------|------------|-------|---------------|-------|
| | Básico | Intermedio | Medio | Universitario | |
| Grado 1 | 0 | 7 | 3 | 1 | 11 |
| 2 | 0 | 2 | 5 | 1 | 8 |
| 3 | 2 | 11 | 5 | 0 | 18 |
| 4 | 0 | 0 | 26 | 0 | 26 |
| 5 | 14 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| Total | 16 | 20 | 39 | 2 | 77 |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano-El Alto (Mayo, 2007).

El presente cuadro nos demuestra que 26 chóferes de los 77 encuestados concluyeron el bachillerato. Sumados los restantes, 49 chóferes se quedaron en grados inferiores al de cuarto medio. En consecuencia, la mayoría de los chóferes no concluyeron su bachillerato. Este dato nos induce a comprender el por qué parte de la población migrante se insertó en el sector del transporte público ante

¹⁷ Para ver las actividades económicas de las zonas periféricas, ver en anexo cuadro N° 1.

las limitaciones de trabajar en algunas instituciones que exigen como requisito un título de bachiller y otros.

La población migrante tuvieron que buscar mecanismos de generar una economía que les permita sobrevivir aunque en precarias condiciones. Al respecto, Sandoval y Sostres sostienen que *“a partir de sus propias lógicas y reglas de juego, de sus formas de producción y relaciones interfamiliares practicadas cotidianamente en sus comunidades. Ejemplos de esa economía son las diversas ferias que semanalmente se realizan en zonas de El Alto y, la preferencia de los migrantes por actividades ocupacionales independientes, donde destacan, la pequeña artesanía y el comercio”* (Sandoval y Sostres 1989:38-39).

Justamente, las redes sociales que fueron formándose en las comunidades de los migrantes les ha permitido generar lazos de cooperación. La misma se refleja en micro y pequeñas empresas donde el pilar fundamental son los lazos familiares¹⁸.

2.4.2. - Actividad y espacio económico actual.

En la urbe alteña existe una estructura espacial de empleo, es decir, barrios que desempeñan diferentes actividades económicas. Al respecto, en un estudio realizado por CODEPO acerca de la perspectiva poblacional de la ciudad de El Alto, los autores clasifican esta estructura espacial de empleo en 3 niveles de la siguiente manera:

- El primer nivel corresponde al primer anillo de la ciudad: Casco Viejo (Distrito 1 a excepción de Ciudad Satélite), Ceja, sur del aeropuerto (norte de los Distritos 2 y 3). Este primer nivel de antigua consolidación de empleo, está compuesto por una alta proporción de residentes con empleos terciarios, es decir, de comerciantes. Existe una preponderancia de trabajadores por cuenta propia y trabajadores familiares (a excepción de Ciudad Satélite y Lotes del Distrito 4 que cuentan con más empleados y obreros).

- El segundo nivel corresponde a un segundo anillo con una predominancia del sector secundario. En este segundo nivel al norte existe una preponderancia de trabajadores por cuenta propia y trabajadores familiares, mientras al sur predominan los obreros y empleados. Son zonas que se caracterizan por ser un sector de segunda generación migrante, debido a la migración de los años 80-85. La población de este sector intenta consolidar puestos de trabajo en la pequeña o mediana industria.

- El tercer nivel, o tercer anillo está conformado por los Distritos 7, 8 y 9, que son de reciente ocupación. Hay un predominio de los sectores primarios y secundarios, con una fuerte proporción de población que trabaja por cuenta propia, y problemas fuertes de empleo (CODEPO 2005:68).

Esta clasificación espacio-laboral nos permitirá ver la composición poblacional en los distintos distritos con el fin de determinar la preferencia del tipo de población que ópta por un tipo de servicio de transporte público. La misma se abordará en el capítulo 3.

2.4.3. - La ciudad prometida y la evolución de la población alteña.

El presente cuadro trata sobre el crecimiento poblacional de la ciudad de El Alto y de La Paz entre el año 1976 al 2001.

Cuadro N° 3

| Ciudad | Provincia | 1976 | 1992 | 2001 | r(76-92) | r(92-01) |
|---------|-----------|---------|---------|---------|----------|----------|
| La Paz | Murillo | 539,828 | 713,378 | 789,585 | 1.8 | 1.1 |
| El Alto | Murillo | 95,455 | 405,492 | 647,350 | 9.2 | 5.1 |

Fuente: elaborado por ST-CODEPO, en base Censos-INE. ” (CODEPO 2004:43)

El cuadro N° 3 refleja que la población alteña creció en un 9.2 anual en un intervalo de 16 años entre 1976-1992. El crecimiento fue aún más acelerado en el año 1992-2001 porque sólo tiene un intervalo de 9 años y creció en un 5.1. Estos datos nos muestran que la ciudad de El Alto tiene un acelerado crecimiento poblacional, mientras que la ciudad de La Paz dejó de ser el centro de nuevos

¹⁸ Ver: Periódico La Razón, 3 de abril de 2005.

asentamientos ante el escaso espacio que existe para habitar. El crecimiento acelerado que vivió la ciudad de El Alto corresponde fundamentalmente al proceso migratorio, superando una tasa de crecimiento anual de 5%, la cual, significa la llegada aproximadamente de 30.000 personas o 6.000 familias (CODEPO 2005:21).

La mayor parte de la población alteña es joven donde aproximadamente el 40% de la población (39,5%) tiene menos de 15 años, y la edad media demuestra que la población es joven con un promedio de 22,6 años (CODEPO 2005:33).

La evolución poblacional de la ciudad de El Alto fue acelerada. Al respecto, Laserna sostiene que

“la urbanización implica una mayor división del trabajo por la necesaria separación entre actividades agropecuarias ligadas a la tierra y las no agropecuarias, pero implica sobre todo el surgimiento del mercado más importante para el desarrollo capitalista: el mercado de fuerza de trabajo” (Laserna 2000:17-18).

El acelerado crecimiento urbano en El Alto no se reflejó en la separación absoluta entre actividades agropecuarias y no agropecuarias, a causa de que la expulsión de mano de obra del área rural a la urbana no fue empleada especialmente en la población económicamente activa, y por tanto, en la realidad alteña aún se refleja, especialmente en zonas periféricas (Villa Ingenio, Villa Asunción y otros), a personas que aún siguen dedicándose al pastoreo de animales como: ganado ovino, bovino y porcino. También, la actividad agrícola sigue practicándose pero en reducidas cantidades sólo para el consumo particular. Las plantaciones de productos agrícolas se realizan en los mismos espacios que están destinados a la construcción de plazas y canchas o al interior de las casas. Las plantaciones que realizan son: papas, cebollas, lechugas que se constituyen en un soporte para la dieta de los alteños. Es así que

“El campo se fue urbanizando y la ciudad se fue ruralizando. De ambas caras del proceso, sin duda la última es la más importante. Con una industrialización incipiente y lenta, la urbanización no ha significado el fortalecimiento de la capacidad productiva en la ciudad” (Laserna 2000:18).

Las proyecciones acerca del crecimiento poblacional de la ciudad de El Alto, según Torrez son elevados, porque según el estudio sobre la prospectiva poblacional (Torrez Pinto y Molina Rodríguez, 2004) sostiene que entre el año 2000 y el 2015, la población alteña se incrementará en más de 506 mil personas a una tasa promedio de crecimiento de 4%. En sí se oscilaría en 1,153,700 de habitantes en 2015, lo que originará varios problemas sobre ocupación del territorio, necesidades básicas, de salud y educación (CODEPO 2005:23). Esta proyección del crecimiento poblacional hacia el 2015 nos permite tomar en cuenta que El Alto tiene que estar preparado para dotar de servicios básicos, y en especial habilitar rutas en adecuadas condiciones para que la población pueda trasladarse sin dificultad, porque el tema del transporte se constituye en un factor importante para la dinámica económica de la población. Al respecto, según el autor Ralph Gakenheimer mediante un estudio sobre transporte urbano en 1998 sostiene que *“se asigna un papel protagónico a las ciudades como motores del desarrollo económico, lo cual, significa que una de las funciones de las ciudades es asegurar un buen sistema de movilización de la fuerza de trabajo”* (Gakenheimer 1998:97). Evidentemente, con el crecimiento poblacional, de alguna manera, la ciudad crecerá y requerirá un sistema de servicio de transporte público eficiente para desplazar a la población en sus distintas actividades.

2.4.4. - Organización política preponderante.

Uno de los máximos organismos de organización en la ciudad de El Alto son las Juntas de Vecinos teniendo como a su órgano principal la Federación de Juntas de Vecinos de El Alto (FEJUVE). Esta matriz organizativa es representativa porque acata las decisiones colectivas que se asumen en las

distintas zonas de El Alto. Además, que esta institución es un elemento reivindicativo porque es canalizador de demandas particulares y colectivas. La funcionalidad de estas organizaciones, como instrumentos de reivindicación se expresan de acuerdo a la coyuntura social (Sandoval y Sostres 1989:75). En ocasiones la FEJUVE suele constituirse en un intermediador para que determinados sindicatos cubran el servicio de transporte en determinadas zonas.

2.5. - Condiciones sociales y servicios básicos.

2.5.1. - Idioma.

El presente cuadro refleja el uso de los distintos idiomas que son hablados en la ciudad de El Alto.

Cuadro N° 4:

Distribución por distrito de la población según el idioma materno (%)

| Code | NB | % Aymará | % Castellano | % Quechua |
|------------|----|----------|--------------|-----------|
| Zona rural | 1 | 45.7 | 51.9 | 2.1 |
| 1 | 39 | 17.9 | 79.4 | 2.4 |
| 2 | 58 | 24.0 | 73.4 | 2.4 |
| 3 | 11 | 27.5 | 70.5 | 1.9 |
| 4 | 60 | 33.6 | 64.5 | 1.6 |
| 5 | 48 | 41.8 | 56.8 | 1.2 |
| 6 | 17 | 28.2 | 70.4 | 1 |
| 7 | 29 | 57.5 | 40.7 | 1 |
| 8 | 70 | 44.0 | 53.1 | 2.6 |
| Total | 44 | 30.5 | 67.4 | 1.8 |

Fuente Censo 2001, INE, Elaboración CODEPO No incluye los otros idiomas, los que no hablan y los no especificados (CODEPO 2005:79).

El cuadro N° 4 nos demuestra que en la ciudad de El Alto existe una cantidad representativa de la población que práctica el idioma materno, el aymara. Especialmente, se refleja en Zonas o Distritos periféricos como el 7 y 8 donde la población se declara aymara- hablante. Mientras que los Distritos antiguos como el 1 y 2 su población se declara castellano hablantes (CODEPO 2005:79). Este cuadro nos señala, principalmente que la población de los Distritos periféricos tienen un predominio de personas de habla aymara, porque son una población de migración reciente y son zonas por donde recorre los micros del Sindicato Litoral Boliviano. A esto corresponde que los chóferes micreros tengan que comunicarse en idioma aymara con usuarios que son de procedencia migrante y son de habla aymara, siendo parte importante de los usuarios habituales.

2.5.2. - Vivienda.

Las condiciones de las viviendas en la ciudad de El Alto son de carácter heterogéneo. Es decir, que no todas las viviendas cuentan con los servicios básicos. El presente cuadro detalla lo siguiente:

**Cuadro N° 5:
Servicios básicos de la vivienda**

| Code | NB | Cañería fuera de la vivienda | Vivienda sin cañería | Vivienda sin energía eléctrica | Vivienda sin Sanitario | Total de viviendas |
|------------|-----|------------------------------|----------------------|--------------------------------|------------------------|--------------------|
| Zona Rural | 1 | 29.2 | 57.3 | 43.8 | 76.2 | 4.582 |
| 1 | 38 | 42.4 | 2.6 | 6.6 | 14.5 | 24.329 |
| 2 | 58 | 62.2 | 4.9 | 9.3 | 20.3 | 18.298 |
| 3 | 118 | 61.4 | 6.3 | 10.4 | 28.3 | 33.062 |
| 4 | 60 | 52.4 | 9.9 | 12.4 | 43.3 | 22.812 |
| 5 | 47 | 60.0 | 11.9 | 17.2 | 58.5 | 23.137 |
| 6 | 17 | 57.0 | 3.3 | 8.7 | 21.9 | 24.792 |
| 7 | 29 | 34.9 | 51.7 | 54.2 | 91.3 | 5.479 |
| 8 | 70 | 41.0 | 43.6 | 42.8 | 75.5 | 8.829 |
| Total | 438 | 53.7 | 11.3 | 14.8 | 36.7 | 165.320 |

Fuente: Censo 2001, INE, Elaboración CODEPO” (CODEPO 2005:92).

El Censo Nacional de Población y Vivienda del 2001, hace notar que la evolución de las viviendas y los servicios básicos respectivos en la ciudad de El Alto no fue tan acelerado, porque (en promedio) el 14.8% de las viviendas aún no contaban con energía eléctrica domiciliaria en especial en los distritos 7 y 8; el 36.7% carecían del acceso a servicios sanitarios y el 65% de las viviendas no tenían servicio de agua potable directo y sólo el 53.7% tienen acceso pero afuera de la vivienda. Este contexto nos permite comprender que la carencia de servicios básicos puede ocasionar problemas de salud en la población alteña porque están expuestos a infecciones. En el presente, no se cuenta con información actualizada de si el acceso a servicios básicos se amplió. Pero los datos que demuestra el Censo 2001, nos permite acercarnos a una realidad que actualmente se sigue viviendo en muchos barrios.

2.6. - Breve descripción del objeto de estudio.

¿El por qué de este tema de investigación? Fundamentalmente, el sector de transporte público, generalmente se abordó desde una perspectiva técnica y económica y muy poco abordado mediante un estudio sociológico. Externamente pareciera que este sector es poco dinámico o careciera de importancia tomarlo en cuenta. En la práctica, ocurre todo lo contrario. Los chóferes del transporte público, si bien constantemente se les ve conduciendo su movilidad durante el transcurso de los días de trabajo, también están sujetos a una permanente interacción social con el conjunto de su entorno: población, usuarios o pasajeros, peatones, como también al interior de su gremio y sectores vinculados a éste, como por ejemplo: las vendedoras de comida, de té, mecánicos, otros chóferes y los operadores del orden como es la policía de tránsito, etc.

La motivación principal que me llevó a estudiar este sector es cómo el gremio micrero tiene que atravesar por situaciones sociales y económicas para seguir en el mercado del servicio de transporte público, tras la masificación de este sector. Es así que opté por realizar un estudio de caso del Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de la ciudad de El Alto; como consecuencia de los cambios sociales que vive el país. Así también, esta investigación tiene su correlato social en los cambios organizacionales, relaciones laborales y condiciones sociales en las cuales atraviesan para seguir brindando este servicio. Se busca determinar principalmente cuáles fueron los motivos que les impulsaron a los propietarios a realizar la reconversión de sus herramientas de trabajo, no sólo en el aspecto técnico de sus motorizados, sino en el plano social en el que los chóferes se vieron afectados, debido a la masiva importación de movilidades que ocasionó la conformación de nuevos sindicatos de minibuses que relegó en importancia a este gremio. Esta competencia, hizo que este gremio entre en

crisis afectando los ingresos económicos que cada Chofer obtenía. Los chóferes tuvieron que buscar medios para seguir transitando y sobreviviendo en el marco de la competencia con sindicatos de minibuses.

La función que tienen los micros, consiste en brindar servicio a usuarios de distintos barrios de la ciudad de El Alto. La mayor parte de los usuarios que optan por trasladarse en micro son de condición humilde y/o de bajos ingresos económicos. Esta preferencia gira en torno a sus tarifas que son las más baratas del transporte público, porque pagan un tarifa mínima de 50 a 80 ctvs. Estas temáticas serán de carácter complementario para tener un estudio pormenorizado del Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano”-El Alto, que se abordará en el capítulo 3.

También, se estudia los conflictos que conllevó posteriormente a la desafiliación del Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de la ciudad de El Alto con el Sindicato Mixto de Transportes “Litoral” de la ciudad de La Paz, como correlato social organizativo que nos permitirá conocer la dinámica de la política-sindical y luego las implicaciones de la organización sindical en el proceso de reconversión de los motorizados, en un mercado estrecho como es el transporte público urbano de la ciudad de El Alto.

El Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de Servicio Público Urbano e Interprovincial de la ciudad de El Alto, del departamento de La Paz, está compuesto por micros y minibuses. En este caso, nos centraremos al estudio del gremio de los micreros que *“...se identifican primeramente por el color (...) puesto que cada sindicato tiene un color característico, además de ellos, portan un letrero que muestra la letra, o número de la línea, que por las noches suele ser luminoso y al lado portan un letrero con algunos puntos conocidos de la ruta”* (Chávez 1996:35). En el caso concreto de micreros Sindicato Litoral Boliviano de la ciudad de El Alto, se identifican por el pintado de color amarillo y negro que lleva pintado en la totalidad de su carrocería. La sede actual está ubicada en la zona Huayna Potosí Distrito N° 5, avenida Imperial, calle N° 15, N° 3134.

2.6.1. -Antecedentes del sindicato.

2.6.2. - Fundación.

El Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de Servicio Público Urbano e Interprovincial, de la ciudad de El Alto fue fundado el 29 de abril de 1979. Pero esta fecha no es la única en su historia. Este sindicato fue filial del Sindicato Mixto de Transportes “Litoral” (S.M.T.L.) de la ciudad de La Paz. Por su parte, el S.M.T.L fue fundado un 14 de noviembre de 1945 con el nombre de “Sociedad de Propietarios, Conductores y Cobradores (Aleman 2008:19)²⁰. Los motivos de su desafiliación son diversos. La misma, se detallará en el capítulo 5.

2.6.3. - Proceso de reconversión de herramientas de trabajo.

En los primeros trabajos de campo exploratorio, uno de los entrevistados mencionaba que *“en los años 80 nuestros micros por ser ya antiguos no aguantaban una subidita de Achocalla porque bajábamos hasta cierta parte, porque había harto pasajero”*²¹. Los micros que antes trabajaban en la ciudad de La Paz se desgastaban con rapidez especialmente el motor a causa de su topografía de esa ciudad. Es así que parte de ellos decidieron trabajar en El Alto debido a que su superficie es plana y facilita que las movildades transiten por ella.

Anteriormente, la mayoría de los micros funcionaban a gasolina ante la predominancia de este combustible, pero empiezan a reconvertir a gas licuado de petróleo (GLP) aproximadamente desde fines de los años 80. En un día solo gastaban un poco más de dos garrafas que se suman un valor de alrededor

de 60 Bs., pero si utilizan gasolina tenía un costo doble de ese precio. Luego aparecen comentarios de identificarlos como ‘coche bomba’ al usar garrafas como combustible . Ante ese riesgo, algunos prefirieron cambiar a gas natural vehicular (GNV). Actualmente, sigue existiendo esta reconversión. Este cambio corresponde principalmente a que el GNV tiene un costo más barato, permitiendo cubrir los costos de operación ante una masificación del servicio del transporte público.

El siguiente capítulo tratará principalmente acerca de los mecanismos sociales y económicos que optan los chóferes micreros para seguir brindando su servicio dentro del marco de la competencia que tiene que atravesar con el gremio minibusero que se masificó.^{19 20 21}

CAPÍTULO 3.

CONDICIONES SOCIALES Y ECONÓMICAS QUE VIENEN ATRAVESANDO LOS CHÓFERES MICREROS TRAS LA MASIFICACIÓN DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE EL ALTO.

3.1. - El estado de servicio del gremio micrero del Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” antes y ahora.

3.1.1. - Antecedente histórico de los micros (denominados tojitos) en la ciudad de El Alto.

A inicios de la década de los 50 hasta los 80, el acceso al servicio del transporte público en la ciudad de El Alto era muy limitado a causa de la escasa oferta de este servicio. Sus rutas eran inadecuadas y los recorridos entre zonas eran largos porque su población estaba dispersa y económicamente era poco atractivo para los sindicatos. El modelo de las pocas movilidades que circulaban, actualmente siguen siendo las mismas, pero con reconversiones internas.

El siguiente cuadro detalla el modelo de los micros del Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano”

Cuadro N° 6

Año de modelo de los micros del S.M.T.L.B.

| | Frecuencia | Porcentaje |
|------------------|------------|------------|
| Válido 1961-1965 | 1 | 1,3 |
| 1966-1970 | 4 | 5,2 |
| 1971-197 | 28 | 36,4 |
| 1976-198 | 30 | 39,0 |
| 1981-198 | 14 | 18,2 |
| Total | 77 | 100,0 |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano-El

Alto (Mayo, 2007).

El cuadro N° 6 demuestra que el 39% de los micros del S.M.T.L.B. son de modelo de los años 1976-1980, un 36,4% de modelo entre años 1971-1975 y un 18,2% de años 1981-1985. Estos datos nos

¹⁹ Luis Alemán, es Lic. en sociología y realizó su investigación acerca de “La producción del transporte Público en el Grupo Hito 45 del Sindicato Mixto de Transporte Litoral” de la ciudad de La Paz.

²⁰ Entrevista a Chofer Sr. Juan ex-Secretario General del S.M.T.L.B. En fecha: 14-09-2006.

²¹ Coche bomba se refiere al peligro de explosión que corre el micro por llevar garrafas como combustible.

permiten dar a conocimiento que la mayoría de los modelos del parque automotor de este sindicato oscila entre los años 1976-1980. La mayoría de estas moviidades son de marca Dodge con un 75,3% y en menor número están las marcas de Ford, Chevrolet, GMC, Internacional, Marcopolo.

El tipo de moviidades que trabajan en El Alto, principalmente fueron micros que ya no pudieron recorrer las rutas de la ciudad de La Paz y según los datos obtenidos en la encuesta realizada, actualmente aún siguen circulando micros de modelo de los 60-70. La circulación de estos modelos nos indica que son marcas y modelos resistentes no obstante por su antigüedad. Y también, aún la existencia de estos modelos nos indica la falta de renovación de su parque automotor.

En las entrevistas realizadas a los chóferes sobre las condiciones de servicio que presentaban los micros denominados ‘tojitos’, concuerdan que en el pasado demostraban precariedad en el servicio. Los micros por la década de los 50 hasta incluso los 80 presentaban una infraestructura en la carrocería ya desgastada, por ejemplo: falta de pintura, partes que no estuvieron debidamente ajustadas, el piso no presentaba tapizado de goma, sólo era de madera- machimbre con aberturas “Y la cuestión era de que (...) estaba un hueco allá y otro allá (...) Una señora también medio jailona (...) se le quedó en el hueco su taco al querer salir (...) salio asustada y (...) ahí nos dijeron tojos”^{22 23}.

Los usuarios les denominaron ‘tojitos’ a aquellos micros que presentaban inadecuadas condiciones de servicio. Este calificativo que en primera instancia era de manera singular, llega a institucionalizarse en un calificativo colectivo. Hoy reacondicionaron sus movilidades para que presenten adecuadas condiciones de servicio, pero en el presente los usuarios aún les califican de ‘tojitos’. Esta calificación proviene especialmente de aquella población hoy adulta, pero cuando eran niños o jóvenes tuvieron la oportunidad de observar las precarias condiciones que presentaba el sector de transporte público. Los chóferes no daban mucha importancia a la apariencia que presentaba sus micros. Uno de los chóferes sostiene que “un motor bueno (...) eso es importante (...) una corona, una caja y unos frenos buenos. (...) [A] la estructura no le doy mucha importancia”²⁴. En la década de los 50-80 lo importante para ellos era tener un buen motor, corona y frenos para que la movilidad funcione de manera adecuada. El hecho de que hayan minimizado la importancia de la apariencia del micro correspondía a la reducida oferta de este servicio, ocasionando que la población usuaria no pueda elegir el tipo de transporte para desplazarse. Así, la apariencia pasaba a ser algo secundario.

Las grandes movilidades denominadas ‘catafalcos’ que tenían mayor capacidad para desplazar usuarios. Circulaban en El Alto y presentaban las mismas características de los micros, el piso de machihembre semiabierto, con una carrocería casi en desuso. Así lo corrobora un Chofer, al mencionar “Cuando yo era estudiante yo también hacía uso de este servicio (...) Venía con uniforme azul (...) las maderas estaban semiabiertos y con la polvadera que entra al catafalco mi chompa llegaba ya no azul sino café”²⁴.

Las precarias condiciones de servicio que presentaba este tipo de movilidades que eran casi las únicas por la década de los 50-80 generaban inconvenientes a la población usuaria porque las rutas de El Alto eran de tierra y esto ocasionaba que la polvadera entre por partes abiertas del machihembre llegando a empolvar constantemente a los pasajeros ocasionando incluso a atender contra la salud de los mismos, propensos a sufrir trastornos pulmonares. En tiempos de lluvias las rutas de tierra hacían más incómodo para los micros. Los usuarios tuvieron que soportar estas incomodidades porque no tenían alternativa de elegir otro tipo de transporte que presentase mejores condiciones de servicio.

2

3

2 Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

4 Ibid.

2 Entrevista a Chofer Sr. René. En fecha: 23-05-07.

5

3.1.2. - “Al micro, hoy suben casi de todo”.

La libre oferta y demanda en el mercado del servicio de transporte público generó competencia de este servicio. Es así que el mercado obliga a mejorar cualquier tipo de productos que se produce, e incluso los servicios (CEPAL 1995:113). La competencia del servicio de transporte público cambió el comportamiento de los chóferes micreros porque para seguir en el mercado de este servicio hay que ofrecer un adecuado y mejor servicio. Es así que tuvieron que hacer el esfuerzo de mejorar sus condiciones de servicio para no ser reemplazados en su totalidad por el sector selectivo (minibuses). De esta manera, su piso ya presenta tapizado de goma, sus carrocerías debidamente pintadas, etc. Ante estos cambios, la demanda de usuarios se amplió, es decir que “*Suben de todo, porque hoy en día ya no son los mismos tojitos de antes. Ya no hay ese temor de que tu taco se va quedar en el piso*”²⁶. La misma presión de los usuarios ha empujado a que los chóferes micreros reacondicionen sus carros. De haber seguido recorriendo las rutas en las condiciones anteriores, la demanda de usuarios se hubiese reducido, porque la población ya cuenta para elegir otro tipo de servicio como son los minibuses.

3.1.3. - Servicio de transporte público alternativo-temporal, las “ENTA-EMTA”.

La carencia del servicio de transporte público en El Alto por la década de los 50-80 fue crítica porque los transportistas sindicalizados no ofrecían este servicio con una cantidad suficiente para cubrir la demanda de pasajeros. Es así, que la población usuaria para trasladarse realizaba largas filas esperando varios minutos para desplazarse en micros. Al respecto, Oscar Espinoza por el año 2002 en un estudio sobre Estrategia para un sistema de transporte masivo para la metrópoli de La Paz, considera que a esa escasez de transporte público se sumaba el monopolio del transporte sindicalizado que no permitía que el transporte sea libre. Es así que a partir de 1982, cuando Bolivia comenzaba a atravesar una grave crisis económica, se eliminó el monopolio del transporte y se decretó la libertad para proveer los servicios de transporte público. Para consolidar esta medida el Gobierno creó una empresa estatal de buses. Los decretos del 21060 de 1985 y 21660 de julio de 1987 confirmaron la libertad de proveer servicios de transporte público (Espinoza 2002:18). Estos buses fueron denominados como Empresa Nacional de Transporte Automotor (ENTA). La cantidad de estos vehículos, para el año 1985 sumaba un total de 200 buses, distribuido entre los departamentos de la siguiente manera: Cochabamba, 29; Santa Cruz, 18; Oruro, 32; Potosí, 20; Sucre, 6; Tarija 4 y La Paz, 103^{25 26}. Estos buses facilitaban el desplazamiento de usuarios principalmente en el tramo de El Alto a la ciudad de La Paz y viceversa.

En 1982 año de inauguración de la (ENTA) era administrada por el gobierno, luego en 1985 se municipalizó. La alcaldía de la ciudad de La Paz se hizo cargo de su administración. El mismo se denominó Empresa Municipal de Transporte (EMTA). De los 103 buses que tenía este departamento sólo llegaron a funcionar 30 movilidades dentro del servicio urbano. Mientras que en el servicio rural funcionaban 13. Las restantes 60 quedaron estancadas por su mal estado²⁷. Este tipo de servicio logró satisfacer la demanda de la población alteña temporalmente alrededor de los años 1982 hasta 1989.

A principios de los años 90, el servicio de la EMTA dejó de funcionar tras la inadecuada administración económica, falta de mantenimiento y el mal uso que los chóferes asalariados dieron a las movilidades. Al respecto, uno de los chóferes entrevistados mencionaba que: “*Como eran de la alcaldía (...) el Chofer era empleado (...) les valía pues trabajar [y cuidar las movilidades] (...) La empresa que estaba administrando [a] las EMTAS ha entrado en quiebra. Para la mantención [ya no había recursos económicos]”*²⁸. La alcaldía pacheña que administraba a la EMTA no tuvo la capacidad de realizar un mantenimiento adecuado a causa de que los insumos (repuestos) de estas movilidades

²⁵ Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha de 23-05-07.

²⁶ Ver: Periódico Presencia, 29 de marzo de 1985.

²⁷ Ver: Periódico Presencia, 6 de abril de 1988.

²⁸ Entrevista a Chofer Sr. René. En fecha: 23-05-07.

resultaban ser muy costosos y además que debían ser importados desde Italia. Al mismo tiempo, la frecuente estafa de los recursos percibidos por este servicio no llegaba a cubrir los costos de repuestos²⁹. Además, la crisis económica que atravesaba Bolivia por la década de los 80 se reflejaba en una fuerte inflación y los repuestos se adquirían en dólares. Estos factores incidieron a que todas las movilidades dejen de brindar servicio. Al final fueron estancados en la Zona Santa Rosa de la ciudad de El Alto, y con el tiempo fueron desmantelados quedando sólo las carrocerías. El año 2002 esas carrocerías fueron distribuidas a las 20 provincias del departamento de La Paz. Los campesinos dieron un uso como corral o casa para que los ganados como los bovinos y/o porcinos duerman en ellos. Y el lugar donde estaban estancadas estas movilidades actualmente viene funcionando como mercado.

3.2. - Primeras reconversiones en el gremio micrero y la crisis en la tarifa de los pasajes.

El proceso de reconversión de herramientas se puede clasificar en dos fases. La primera consistió en la adaptación de partes como la corona de micros que ya cumplieron su ciclo de funcionamiento a otros micros que presentaban regulares condiciones pero que necesitaban un re-acondicionamiento. La segunda fase consiste en la reconversión de combustible de gasolina a GLP y que posteriormente fue reconvertido a GNV. En esta parte desarrollaremos la primera fase y la segunda en el capítulo 4, subcapítulo 4.1.

Existió micros que ya cumplieron su ciclo de funcionamiento, y sus propietarios optaron por ‘charquearlos’³⁰ para ser comercializados generalmente en la Feria 16 de Julio.

“Lo han charqueado o algunos ya lo han desmantelado, porque (...) ya han cumplido su ciclo de vida. (...) Algunos han sacado repuestos, lo han adaptado a otros (...) [El] motor ya lo han archivado (...) ya lo han sacado por piezas para vender (...) Tendría el uso el chasis (...) algunas piezas de las ruedas ”³¹.

Estas piezas son utilizadas por los micros que aún están brindando servicio con el objetivo de reacondicionarlas para ampliar un poco más su ciclo de funcionamiento, debido a que los chóferes micreros no pudieron renovar su parque automotor con nuevos modelos de movilidades a causa de la masiva importación de minibuses que le hizo la competencia. Los micros han sido importados de fábrica, cero kilómetros, mientras los minibuses fueron importados de segunda, tercera mano hasta transformers que abarató el precio del motorizado. La internación de minibuses generó una sobre oferta de este servicio de transporte público.

²⁹ Fuente: Periódico Presencia, 6 de abril de 1988.

³⁰ Denominativo que hace referencia a los micros que están en completo desuso y que sus partes principales como el motor, chasis, corona y otros son separados de la estructura del micro y son comercializados en ferias que comúnmente se la vende en la Feria de la 16 de Julio.

³¹ Entrevista a Chofer Sr. René. En fecha: 23-05-07.

Uno de los mecanismos que optaron los chóferes micreros para continuar en el mercado de servicio de transporte público fue la rebaja de sus tarifas de pasajes. Esta rebaja de pasajes no permitió generar un ahorro suficiente para renovar sus movilidades.

La falta de renovación de movilidades correspondería a diversos factores. Uno de ellos consiste en que los chóferes no destinaron su ahorro a la renovación de sus movilidades porque tenían la percepción de que en el futuro iban a seguir obteniendo mayores ingresos, es decir, no esperaban la ruptura del monopolio del servicio del transporte público y su respectiva masificación. Otro factor consiste en que este servicio se convierte en una 'necesidad' para sectores de la población que no disponen de recursos económicos suficientes para desplazarse en minibús que tiene tarifas elevadas. Justamente, estos micros recorren los barrios más alejados de la ciudad de El Alto. Los usuarios de estos micros, en su mayoría, son de condición humilde y no tienen fuentes laborales estables. Del lado de la oferta, algunos sindicatos de minibuses, no llegan a cubrir el servicio a zonas alejadas.

Los ingresos económicos de los chóferes micreros fue afectado tras la sobre oferta del servicio del transporte público y para seguir operando tuvieron que reducir sus tarifas de pasajes para no disminuir la demanda de usuarios. En anteriores años las rutas cortas, como por ejemplo, de la Zona Rosas Pampa hasta la Ceja el pasaje era de 80 ctv. y el minibús 1 Bs. Los usuarios preferían pagar 20 ctv. más para desplazarse rápidamente en minibús, claro que 20ctv. no significaba demasiado. *"Entonces, como hay muchas (...) movilidades (...) entran a la oferta y demanda. Algunos han ido rebajando, algunos han ido rematando"*³³. Esta situación favoreció a los minibuses en desmedro del gremio de los micreros porque su demanda de usuarios disminuía. Es así que los chóferes micreros se vieron obligados a rebajar sus tarifas a 0.50 ctv. en rutas cortas con el fin de mantener la demanda de sus usuarios. Actualmente, las tarifas de las rutas cortas es de 0.50 ctv, y las rutas largas de 0.80 ctv. El remate de los pasajes, influyó a que este gremio deje de obtener ingresos económicos suficientes para renovar sus herramientas de trabajo.

³
³ Ibid.

3.3. - El estado y renovación de los micros del S.M.T.L.B.

El siguiente cuadro muestra el año de la compra de los micros.

Cuadro N° 7

| | | |
|---|--------|----|
| N | Válido | 44 |
| | Ns/Nr | 33 |

Año en que los chóferes adquirieron su micro

| | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------|------------|------------|
| Válido 1976 | 1 | 1,3 |
| 1993 | 1 | 1,3 |
| 1995 | 4 | 5,2 |
| 1997 | 2 | 2,6 |
| 1998 | 2 | 2,6 |
| 1999 | 1 | 1,3 |
| 2002 | 2 | 2,6 |
| 2003 | 3 | 3,9 |
| 2004 | 4 | 5,2 |
| 2005 | 5 | 6,5 |
| 2006 | 13 | 16,9 |
| 2007 | 6 | 7,8 |
| Total | 44 | 57,1 |
| Ns/Nr | 33 | 42,9 |
| Total | 77 | 100,0 |

fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano-El Alto (Mayo, 2007).

El cuadro N° 7 trata acerca del año que los propietarios adquirieron su micro. Este cuadro sólo refleja la respuesta de los chóferes trabajadores por cuenta propia debido a que tienen conocimiento del año de la adquisición de su micro actual. Por lo tanto, el 16,9 % de los chóferes (TCP) adquirieron su micro el 2006, y los demás lo adquirieron en años anteriores al 2006. Este cuadro, de alguna manera, involucra la renovación de este parque automotor. Pero esta renovación no consiste en la adquisición de una nueva movilidad y/o modelo actual, sino adquirir otra movilidad usada que preste adecuadas condiciones de funcionamiento. La mayoría de los chóferes trabajadores por cuenta propia suelen adquirir un micro, en su mayoría de 2° a 5° mano para trabajar durante un determinado tiempo. Una vez desgastado el micro, en especial el motor, suelen venderlo con el fin de renovar con otro en buen estado aunque sea modelo antiguo. La adquisición de un micro con un motor aún en adecuadas condiciones suele ser beneficiosa para el Chofer porque no tiene que correr con recursos económicos adicionales para su reparación.

3.4. - El por qué los chóferes se vinieron a trabajar a la ciudad de El Alto.

Antes de analizar del por qué los chóferes decidieron trasladarse hacia la ciudad de El Alto para trabajar, es importante tomar en cuenta el lugar de nacimiento para detectar si es o no una población migrante.

Cuadro N° 8

Lugar de nacimiento de los chóferes del S.M.T.L.B.

| | Lugar de nacimiento | | Total |
|-------------------|---------------------|--------|-------|
| | La Paz | Potosí | |
| Provincia El Alto | 8 | 0 | 8 |
| Prov. Bautista | 0 | 1 | 1 |
| Prov. Pacajes | 5 | 0 | 5 |
| Ciudad de La Paz | 38 | 0 | 38 |
| Prov. Ingavi | 6 | 0 | 6 |
| Prov. Sud Yungas | 2 | 0 | 2 |
| Prov. Aroma | 4 | 0 | 4 |
| Prov. Larecaja | 5 | 0 | 5 |
| Prov. Los Andes | 2 | 0 | 2 |
| Prov. Omasuyus | 1 | 0 | 1 |
| Prov. Loayza | 1 | 0 | 1 |
| Prov. Inquisivi | 2 | 0 | 2 |
| Prov. Camacho | 2 | 0 | 2 |
| Total | 76 | 1 | 77 |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes de Sindicato Litoral Boliviano-El Alto (Mayo, 2007).

El cuadro N° 8 hace notar que 38 de los 77 chóferes encuestados nacieron en la ciudad de La Paz y 8 en la ciudad de El Alto. Reagrupando a los restantes suman 31 chóferes que nacieron en área rural en distintas provincias que representa el 40 % de la muestra. Es decir, 4 de cada 10 conductores del Sindicato Litoral Boliviano son de origen rural. Lo que confirma que la mayor parte de los chóferes son nacidos en la ciudad de La Paz. Pero también, demuestra que existe una cantidad muy representable de chóferes que nacieron en distintas provincias y migraron hacia la ciudad de El Alto. De esta manera se confirma, de alguna manera, que una cantidad representable de los chóferes son migrantes.

Los motivos principales para que los chóferes micreros nacidos en La Paz hayan decidido desplazarse hacia la ciudad de El Alto giran en base a su actividad laboral, porque los micros de este sindicato y de otros provienen de la ciudad de La Paz. Un Chofer entrevistado mencionaba que el motivo de su traslado es porque

*“Mantener es un poco caro por el desgaste, mucha subida, bajada (...) El año que también he estado [trabajando en la ciudad de La Paz] parece que el dinero que yo le daba de renta ahí nomás ha girado (...) te pedía repuestos nuevos y nuevos cuesta (...) aquí [en El Alto] usaditos (...) trabaja nomás (...) Por cuestión de seguridad (...) para eso lo meten siempre nuevo para que aguante .”*³⁴

Los motivos pueden ser diversos, pero el que nos plantea según las respuestas obtenidas en las entrevistas mencionan que las partes de los micros como ser: los frenos, llantas, balatas, motor, y otros, tienen un desgaste acelerado tras los recorridos de las rutas de la ciudad de La Paz y que constantemente necesita ser reemplazados por otras nuevas y no usadas. El trabajar con insumos usados es muy riesgoso debido a la topografía accidentada que presenta la ciudad de La Paz. Es así que

un elevado monto de los ingresos que se obtenía, se ³²

³² Entrevista a Chofer Sr. Irineo. En fecha: 23-05-07.

destinaban a su constante mantenimiento y reparación. Por razones técnicas y económicas gran parte de los chóferes micreros nacidos en su mayoría en la ciudad de La Paz optaron por trasladarse a la ciudad de El Alto. La superficie de esta ciudad es plana y no provoca un acelerado desgaste de las partes de los micros, en especial el motor y los frenos. Al respecto, el Coronel Jorge Ayala Jefe de Servicios Públicos del Organismo Operativo de Tránsito mencionó en una nota de prensa que los vehículos con más de 5 años de fabricación y recorrido en la ciudad de La Paz pueden ocasionar riesgos en su desplazamiento porque son proclives a accidentes por la ruptura de muñones, sistema de dirección y tienen un sistema eléctrico obsoleto, y que muchos de estos vehículos antiguos se fueron a la ciudad de El Alto, al altiplano y a ciudades planas como Potosí y Oruro, porque la ciudad de La Paz tienen muchas subidas y bajadas en su topografía, siendo uno de los factores importantes para el desplazamiento de las movilidades³³

Los insumos que utilizan los chóferes micreros del Sindicato “Litoral Boliviano” de la ciudad de El Alto, generalmente no suelen ser nuevos, porque no es muy imprescindible comprar nuevos. En la Feria 16 de Julio de la ciudad de El Alto se comercializa, en un gran sector, repuestos de movilidades, donde los chóferes adquieren partes como las llantas, rodamientos y otros para hacer el cambio en sus movilidades.

3.5. - El proceso de miniaturización (minibuses) del transporte público.

El Decreto Supremo 19261 de noviembre de 1982 eliminó el monopolio del transporte urbano, pero el Decreto Supremo 21060 de 1985 y el 21660 de 1987 consolidaron la apertura hacia el transporte público de carácter libre, lo cual, ocasionó la libre oferta y demanda de este servicio. El mercado se abrió casi sin restricciones y este factor permitió la importación gradual y luego masiva de automóviles, especialmente de minibuses, afectando el ingreso económico de los chóferes micreros. A esto se suma la importación ilegal de las movilidades denominados ‘chutos’ donde el Gobierno realizó varias amnistías de estas movilidades, llegando a legalizar hasta el momento más de 86.585 vehículos³⁴.

La oficina de Tráfico y Vialidad de la ciudad de El Alto muestra los siguientes datos acerca de su parque automotor:

Cuadro N° 9

P Parque automotor de servicio de la ciudad de El Alto.

| | 2005 | Porcentaje | 2007 | Porcentaje |
|---------|--------|------------|--------|------------|
| Total | 35.611 | 100 % | 50.860 | 100 % |
| Micros | 1.200 | 3,36 % | 1.300 | 2,55 % |
| Minibús | 8.900 | 24,99 % | 13.200 | 25,95 % |
| Otros | 25.511 | 71,63 % | 36.360 | 71,49 % |

F Fuente: Elaboración propia en base a datos de Tráfico y Vialidad de El Alto 2007.

Según estos datos, el parque automotor que brinda servicio público en la ciudad de El Alto para el 2005 fue de un total de 35.611, entre ellas están los micros con alrededor de 1.200 unidades, los minibuses con una cantidad de 8.900 unidades y las restantes se dividen en camiones, camionetas, vagonetas, y otros. Mientras para el 2007 el total del parque automotor es de 50.860 y entre ellas están los micros con 1.300 unidades y los minibuses con alrededor de 13.200 unidades, las restantes se dividen en camiones, camionetas, vagonetas, y otros. Estos datos nos demuestran que el incremento

³³ Ver: Periódico La Prensa 11 de septiembre de 2007.

³⁴ Ver: Periódico La Razón, febrero de 2005.

total del parque automotor de la ciudad de El Alto en dos años fue de 15.249 unidades, en donde el gremio micrero tuvo un incremento alrededor de apenas 100 unidades, mientras el gremio minibusero se incrementó en 4300 unidades, lo cual nos hace notar que el gremio minibusero tuvo un masivo crecimiento.

En cuanto al número de sindicatos de servicio de transporte público, para el 2003 se tuvo un número de 35 y para el 2006 de 39 sindicatos, lo cual, en el lapso de 3 años hubo un incremento de 4 sindicatos de minibuses y ninguno de micreros. Las líneas de estos sindicatos se clasifican en internas e interciudad. Las líneas internas son las que trabajan exclusivamente en la ciudad de El Alto, mientras que las líneas interciudad son aquellas que trabajan el recorrido entre la ciudad de El Alto y la ciudad de La Paz. Sin embargo, existe un predominio de líneas interciudad. Es comprensible la prevalencia de líneas interciudad porque existe un masivo traslado de usuarios con rumbo a la ciudad de La Paz para realizar sus actividades laborales u otras actividades como ir a los colegios, universidades, etc. Al respecto, según el estudio de Carlos Urquiza acerca de las características de la metrópoli andina realizado el año 2004, sostiene que cerca de 130 mil personas provenientes de la ciudad de El Alto llegan o pasan por el centro de la ciudad de La Paz diariamente, cuya cifra representa alrededor de un 20% de la población de El Alto (Urquiza 2004. Citado por: Pereira 2008:138).

Para el año 2005 hubo un total de 438 líneas, de las cuales, el número de líneas internas (que circulan sólo en El Alto) fue de 249, de ellas, 44 líneas son de microbuses mientras 199 son de minibuses y 6 de trufis. Las líneas de interciudad eran 189, de las cuales 40 eran de micros y 117 de minibuses y los demás son en menor proporción divididas en buses, omnibuses, carrys y trufis. La elevada cantidad de líneas internas en El Alto, nos señala que también existe fuerte fluidez en el desplazamiento en los distintos sectores de esta ciudad.

Esta masiva importación de minibuses hizo que el transporte público se incursione en un proceso de miniaturización. Con ello, gran parte de los desempleados optaron por comprarse una movilidad y dedicarse al servicio de transporte público. Es decir, que “*el transporte público provee empleo informal que llena la falta de empleos formales. Para los conductores o asalariados, el sostenimiento y sus familias depende del ingreso que obtiene del transporte público*” (Espinoza 2002:28).

Esta miniaturización y masificación de este servicio provocó una crisis económica en el transporte público porque sus ingresos económicos empezaron a disminuir en especial en el gremio micrero, tras la competencia. “*Antes había buena renta. Ahora hoy en día ha rebajado, aquella vez era 152-120 pesos (...) han exagerado con mucha movilidad*”³⁵. Actualmente, la demanda de usuarios para los chóferes micreros aún va disminuyendo, debido a que el minibús se caracteriza por llenar de usuarios de manera rápida por los pocos asientos que posee, y es más rápido, aunque sus tarifas son más elevadas que las de un micro. Mientras que el recorrido del micro es lento debido a que demora en llenar de usuarios y tiene que intentar llenar hasta el pasillo, para garantizar los ingresos económicos del día. A esto se suma la restricción vehicular que tiene la ciudad de La Paz, en donde el día que están prohibidos de circular por el casco viejo de esta ciudad según el número terminal de la placa, esos días llegan a brindar servicio en la ciudad de El Alto intensificando más la competencia entre los minibuses y micros^{36 37 38}.

³⁵ Entrevista a Chofer Sr. Daniel. En fecha: 21-05-07.

³⁶ Este tema se debatió en el programa “Conversando con el Padre Obermaier” en fecha 18 de mayo del 2008 mediante

3.6. - Masivos (micros) vs. Selectivos (minibuses).

La competencia entre chóferes micreros y minibuseros se agravó cada vez más. Los chóferes de minibuses también están optando por reconvertir sus movilidades especialmente en el combustible de gasolina y/o diesel a gas natural vehicular (GNV) con el objetivo de minimizar sus costos de operación. Esta masiva internación de movilidades *“Ha influido bastante, porque ahora hasta los minibuses también tienen a GNV ya son la mayoría”*. La finalidad es otra vez de minimizar los costos de operación. Un Chofer menciona que para no perder usuarios *“Rematamos pasaje (...) de acuerdo [a la] necesidad que tiene el usuario pues 60, 50 ctv.”*⁴⁰. Esta situación conduce a que en algunas horas del día los minibuses cobren incluso 50 ctv. de pasaje ocasionando la disminución de demanda de usuarios para los micros. La falta de control continuo de la Superintendencia de Transportes y la Alcaldía sobre la tarifa de los pasajes provoca que la oferta y demanda del servicio de transporte público campee en El Alto. Esto se refleja en las largas filas que realizan los micros y en especial los minibuses en lugares céntricos de la Ceja de El Alto con voceadores anunciando incansablemente las rutas de su recorrido, imposibilitando el recorrido fluido de las movilidades,³⁹ y originando una trancadera generando molestia a los usuarios. Al respecto Carlos Ceneviva según un estudio en Curitiba sobre su red integrada de transporte realizada por el año 1998 menciona que *“la competencia [reflejada por la captura] por el mismo pasajero se suscita un exceso de oferta y derroche de recursos. En este tipo de competencia, uno [se] queda sin el cliente y la ineficiencia del conjunto desemboca en una caída de la calidad del servicio”* (Ceneviva 1998:101). Esto se refleja por ejemplo en las trancaderas en donde hay un gasto insulso de combustible, y pierden tiempo en la trancadera, afectando sus ingresos económicos. La competencia por el mismo usuario también se refleja cuando 1 usuario especialmente de mayor edad espera movilidad, y en momentos cuando se aproximan 2 o 3 movilidades ya se han micros o minibuses se disputan por levantar al usuario obstaculizándose el recorrido entre ellos mismos, y hay situaciones en donde ni uno de ellos levanta al usuario queriendo tomar la delantera para más allá en el recorrido levantar más pasajeros y no sólo pelearse por uno.

Aún el servicio que prestan los chóferes micreros es una necesidad, aunque se refleje en una segregación del servicio de transporte público. Esta segregación se basa en un tipo servicio como son los micros para una población usuaria humilde y de bajos ingresos económicos que opta por este servicio. Estos usuarios tienen que amanecer más temprano para trasladarse en micro debido a que la salida de los micros no es fluido. Su recorrido es lento justamente por tratar de llenar de pasajeros al micro. La mayoría de estos usuarios dispone de tiempo porque no tienen un horario fijo y obligatorio para estar presentes en sus actividades diarias. Parte de estos usuarios se dedican al comercio, otros que van de paseo, de compras,

canal 57.

³⁷ Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

³⁸ Entrevista a Chofer Sr. Tibursio. En fecha: 21-05-07.

³⁹ Ver: Anexo, foto N° 6.

etc. Mientras los que optan por trasladarse en minibús son generalmente gente que tienen que cumplir un horario de llegada obligatoria, tal es el caso de los funcionarios públicos, gente que trabaja en instituciones privadas o públicas, etc. e incluso en casos optan por trasladarse en taxi. Esta población usuaria que hoy prefiere por trasladarse en minibús, en décadas de los 50-80 lo realizaban en los micros obligadamente porque generalmente era el único servicio de transporte público. En suma “*el costo del transporte no es solamente el precio de la tarifa sino que a él debe agregarse el excesivo tiempo de viaje, la incomodidad, el tiempo de espera en las paradas*” (Arias 1998:120).

Sin embargo, la dinámica de la preferencia masiva de los usuarios por trasladarse en micro está inmersa en el ciclo de los días laborales y no laborales, porque “*El fin de semana, por ejemplo: [prefieren subirse en un] micro porque ya son días tranquilos*”. Esta afirmación implica que los fines de semana existe un mayor uso de este tipo de servicio debido a que la población usuaria no vienen cumpliendo sus actividades formales. Pero no solo los fines de semana existe una elevada demanda por este servicio, sino también depende de las horas pico del día. Esto es, que por las mañanas de 6:00-9:00 existe mucha población que usa este servicio para trasladarse con el fin de cumplir sus actividades diarias. El otro horario pico es al medio día y a las 17:30-21:00 que son horarios en los que generalmente la población concluye sus actividades cotidianas y empieza a trasladarse habitualmente a sus hogares. También, se captura más usuarios en los días de ferias barriales y/o de mercado.

3.7. - Oposición a la rehabilitación de nuevos grupos en el mismo sindicato.

El intento de rehabilitar antiguos grupos que no trabajaron por años ocasiona conflictos entre los chóferes micreros del Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano”. Hasta hace aproximadamente 4 años este sindicato contaba con 7 grupos de micros, pero actualmente sólo cuenta con 6 grupos debido a que el 6° grupo en ese entonces se paralizó por decisión de las autoridades y bases del Sindicato a causa del constante consumo de bebidas alcohólicas, lo cual, desprestigiaba la imagen del Sindicato. Es así, que uno de nuestros entrevistados mencionó que “*Eso es por lo que habido mala jefatura, o sea no se ha hecho obedecer, más se dedicaban a chupar (...) Entonces, han dicho que se deshaga ese grupo porque no trabajan más se dedican a otras cosas*”⁴³. Algunos chóferes que trabajaron en el 6° grupo fueron absorbidos por los demás grupos del Sindicato.

En fecha 23 de mayo del 2007 se llevó a cabo una Asamblea General del Sindicato donde discutieron el tema de habilitar nuevamente el grupo que estaba paralizado con el fin de recuperar las rutas que anteriormente recorrían. Antes de llevarse a cabo esta asamblea, los chóferes de base comentaban entre ellos que no era conveniente habilitar un grupo más grupo porque involucraría tener más operarios. Uno de ellos mencionó que “*para mí en este momento no (...) porque no tenemos parque automotor, por decirte, a mí que me lleven a formar una nueva línea donde no gane nada, obviamente que yo voy a decir (...) no quiero ir [a] desgastar mi carro o hacer el desgaste de mi máquina*”⁴⁴. Por esta razón, no era conveniente el habilitar el grupo que estaba paralizado, especialmente, les restaría trabajo.^{40 41 42}

4

2 Entrevista a Chofer Sr. René. En fecha: 23-05-07.

4 Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

3 Ibid.

4

4

También, existe una oposición de disponer sus herramientas de trabajo en rutas donde no haya una demanda regular de usuarios, además que sus rutas son inadecuadas para transitarlas.

Existe también cierto temor al enfrentamiento que puede ocasionar el habilitar las rutas de la línea del 6° grupo, porque “*Donde vuelvas a crear la línea quien sabe esta el [sindicato micrero] Murillo. Eso ocasiona peleas, mal miramiento*”⁴³. El habilitar nuevas líneas, ocasiona conflictos con otros operadores del área, porque el sindicato que viene cubriendo esas rutas no compartirá fácilmente sus áreas de trabajo y mucho más el enfrentarse con sindicatos como el “Murillo” que tiene una capacidad organizativa fuerte y un mayor parque automotor. El transitar en otras rutas de otro sindicato involucra también compartir sus rutas, el cual, resta usuarios para ambos sindicatos. La conclusión a la que llegaron en la Asamblea fue realizar gestiones para volver a habilitar el 6° grupo.

3.8. - El paso de un oficio de prestigio a uno de bajo reconocimiento social.

El significado de prestigio que representaba el ser Chofer en el pasado tuvo un tránsito hacia un oficio de bajo reconocimiento social. La poca importación de movibilidades y el monopolio del servicio de transporte en la década de los 50 hasta mediados de los años 80 permitió que el sector de transporte público, especialmente el gremio micrero, se concentre en una reducida cantidad de operarios, teniendo la ventaja de obtener elevados ingresos económicos a causa de la reducida oferta de este servicio y la elevada demanda de los usuarios. El oficio de ser Chofer, de alguna manera

“Era reconocido, porque (...) se ganaba bastante y te das unos lujos de manejar a mujeres. Cuando tocabas bocina ya salía una de tus enamoradas [y por eso la gente] (...) nos han mirado con una cara de choteritos. Chotero porque llevaba bastante dinero, te sobraba para la casa, a tu esposa, a tus hijos, le dabas lo que tú quisieras y te sobraba (...) De un tiempo a esta parte el transporte ha decaído bastante (...) Con el trabajo que tenemos a ratos [no se gana bien como antes] (...) [Los pasajeros ahora] nos dicen de todo, que este micro es muy [lento] tarda (...) que este Chófer no se baña”^{43 44}.

Este desplazamiento de un oficio de prestigio social a uno de bajo reconocimiento social se puede reflejar como una movilidad social descendente, es decir de un mejoramiento anterior a un empeoramiento social hoy (Sorokin 1956:145). Este desplazamiento, corresponde fundamentalmente a la libre y sobre oferta del servicio de transporte, porque le impide recaudar ingresos económicos elevados que era la base fundamental para que el oficio de Chofer sea de prestigio. En el marco laboral de los chóferes atraviesan por distintas situaciones sociales para brindar su servicio. Como por ejemplo: la lucha incansable por capturar la más cantidad de usuarios, repasar a los demás chóferes, inconvenientes con los usuarios, con el personal de tránsito, etc.

El siguiente cuadro nos muestra la actividad económica de la población tanto de la ciudad de La Paz y El Alto según Censo Nacional de Población y Vivienda 1992-2001.

⁴³ Entrevista a agente de parada del grupo 2 Sr. Américo. En fecha: 23-05-07.

⁴⁴ Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

Cuadro N° 10

La Paz: Población ocupada de 10 años o más por actividad económica según censo 1992 y 2001.

| Actividad Económica | Censo 1992 | | | | Censo 2001 | | | |
|---|-------------------------|---------|------------------|------------------|-------------------------|---------|------------------|------------------|
| | Total Población Ocupada | Murillo | La Paz | El Alto | Total Población Ocupada | Murillo | La Paz | El Alto |
| Total | 726.622 | 396.252 | 261.050 | 118.241 | 888.753 | 541.651 | 311.589 | 212.731 |
| Industria manufacturera | 71.903 | 59.947 | (1)35.224 | (1)24.422 | 104.829 | 87.210 | (2)39.948 | (2)46.451 |
| Construcción | 35.715 | 29.484 | 16.420 | (3)12.429 | 44.988 | 32.947 | 15.346 | 16.570 |
| Comercio al por mayor y menor | 66.548 | 55.868 | (2)33.399 | (2)22.059 | 149.733 | 128.378 | (1)69.579 | (1)57.472 |
| Transporte, almacenamiento y comunicación | 33.056 | 28.645 | (6)17.716 | (4)10.478 | 53.084 | 46.175 | (3)24.563 | (3)20.906 |
| Adm. pública, defensa y seguridad social | 25.445 | 23.298 | (5)17.767 | 5.462 | 29.286 | 25.965 | 19.635 | 6.191 |
| Servicios comunitarios, sociales y personales | 36.109 | 32.146 | (3)29.332 | 2.730 | 25.083 | 22.485 | 15.300 | 7.037 |
| Servicios a los hogares y servicio doméstico | 29.726 | 27.681 | (4)24.453 | 3.116 | 34.807 | 30.708 | 24.187 | 6.135 |
| Otras ramas | 428.320 | 139.183 | 86.739 | 37.226 | 446.943 | 167.783 | 103.031 | 51.969 |

Fuente: INE, según Censo Nacional de Población y Vivienda 1992 y 2001.

Antes de la interpretación, cabe resaltar que en el grupo de la actividad económica de transporte, están incluidas las ramas de almacenamiento y comunicación, lo cual imposibilita tener datos específicos de transporte. Pero tomaremos en cuenta que el transporte es la rama en donde existen más personas dedicadas a esa actividad.

Según el Censo de Población y Vivienda de 1992 muestra la actividad económica del transporte en la ciudad de La Paz en un 6° lugar en importancia con 17.716 personas que se dedican a esta actividad. En el periodo al Censo de 2001 hubo un incremento de 6.847 personas que se dedicaron al transporte ubicándose en el 3° sector más importante de la actividad económica desempeñada por la población paceña. Mientras que para la ciudad de El Alto, según Censo de 1992 muestra al transporte en 4° lugar en importancia con una cantidad de 10.478. Para el Censo de 2001 se incrementó en un 10.428 de personas que se dedican a este sector, ubicándose en el 3° lugar en importancia en la actividad económica alteña. Entonces, la ciudad de El Alto a comparación de la ciudad de La Paz demuestra un mayor crecimiento de personas que se dedican al sector de transporte con una diferencia de 3.581 de El Alto sobre la ciudad de La Paz.

Entonces, el incremento de la población de El Alto que se dedican al transporte, según Censo de 1992 era de 10.478, pero según Censo 2001 es de 20.906, el cual se incrementó en un 10.428, prácticamente se duplicó la ocupación del transportista en la ciudad de El Alto; esto muestra una oferta elevada de este servicio para una población alteña de 647.350 hab.

El prestigio no solo se reflejaba en la obtención de elevados ingresos económicos, sino que también los propietarios de los micros solían exponer sus moviidades en plazas de sus zonas en el momento de su compra para ch'allarlas, aspecto que suele provocar "envidia" entre muchos de sus vecinos, pero actualmente ya no lo practican porque tener un micro ya no representa ese prestigio que en anteriores décadas representaba. Según, uno de los chóferes propietarios menciona que en anteriores décadas el trasladar a la población usuaria era "De

*este lado full de otro lado full (...) entonces, el costo de ganancia era harto (...) pero ahora [los minibuses] han saturado las áreas de trabajo, entonces [ahora] la ganancia es mínimo.*⁴⁷

3.9. - El efecto del mercado en el cambio de comportamientos sociales entre chóferes y usuarios.

La sobre oferta del mercado de servicio de transporte público ocasionó que los chóferes como también los usuarios adquirieran un nuevo comportamiento social. Este comportamiento se manifiesta en la mayor parte de la vida cotidiana de la actividad laboral de los chóferes. Generalmente, se refleja en que algunos pasajeros en ocasiones insultan y/o agravian a los chóferes y éstos tienen que tolerarlo ya que de lo contrario perderían usuarios, aspecto que no les convendría porque reduciría sus ingresos económicos. Uno de nuestros entrevistados menciona que los usuarios “...*piensan que nosotros somos millonarios con ese concepto suben a mi carro a veces [el pasaje] te arrojan (...) [Hay momentos que] suben con sus hijos y pagan un solo pasaje y le hacen sentar (...) eso molesta a uno (...) se les dice señora ‘cédele ’ [el asiento a otra persona] y no se hacen caso*”. En las décadas de los 50-80 existía una reducida oferta del servicio de transporte y el comportamiento social de los chóferes y usuarios era distinto. Los pasajeros acostumbraban a demostrar respeto a los chóferes justamente por la reducida oferta de este servicio. Además, que esta situación permitía que el recorrido de las movilidades sea más fluido en lugares céntricos como la Ceja de El Alto ante la ausencia de trancaderas.

El Chofer también adquirió un nuevo comportamiento ocasionado por momentos de tensión que tiene que atravesar durante su actividad laboral. Esto se refleja en momentos de realizar largas filas en lugares céntricos como la Ceja de El Alto esperando que los usuarios opten por su servicio, conflictos con el personal de tránsito, discusiones con chóferes del mismo gremio u otro que no le suelen permitir avanzar el recorrido, justamente con el objetivo de acaparar pasajeros. Toda esta situación genera una tensión en los chóferes, y lo que comúnmente sucede es que llegan a desquitarse con los usuarios.

En uno de los muchos casos, se presentó una discusión entre un Chofer y una señora usuaria por el motivo de que 2 niños estaban bajando del micro en la trancadera de movilidades que avanzaban poco a poco en plena Ceja de la ciudad de El Alto y los niños estuvieron a punto de caerse de la puerta y sufrir un accidente debido a que el Chofer avanzaba y la señora le reclamó en voz alta “*¡pare! que los niños están bajando*” y el Chofer le respondió “*¡pero debían quedarse antes, que estábamos parado también!*” y le dice: “*callado usted señora*” y la señora le discute “*cual callado, chistoso este, si están bajando, pero son niños!*”^{45 46 47}.

Otros casos son los siguientes, como por ejemplo: cuando los usuarios discuten con el Chofer sobre ir más rápido, y el Chofer suele responder “*¡súbase a un minibús o taxi si está tan apresurado! y que le deje trabajar, porque tiene que cargar pasajeros!*”. En ocasiones, el usuario no dispone de recursos económicos suficientes para trasladarse en otra movilidad más rápida y decide no discutir más y seguir trasladándose en el micro murmurando en voz baja su molestia por la lentitud del micro. Estos sucesos nos permiten comprender que la situación económica de los chóferes y usuarios son factores importantes para entender los comportamientos sociales que adoptan y las mismas llegan a reproducirlas constantemente en la vida cotidiana de la actividad laboral de los chóferes, porque los usuarios que optan por trasladarse en micro generalmente lo hacen por minimizar sus costos de pasaje

⁴⁵ Entrevista a Chofer Sr. René. En fecha: 23-05-07.

⁴⁶ Entrevista a Chofer Sr. Irineo. En fecha: 23-05-07.

⁴⁷ Observación realizada en la Ceja de El Alto. En fecha: 05-06-08.

pero quieren que el micro vaya rápido, mientras el Chofer micrero niega a obedecer las imposiciones de los usuarios porque tiene que tratar de llenar el micro de usuarios para obtener ingresos económicos suficientes que le permita cubrir los costos de operación, la renta, los gastos de su unidad doméstica, etc. Al respecto, el autor Lee Braude en su obra Sociología del trabajo entiende que el trabajo, en este caso del Chofer, es una actividad que permite la subsistencia individual y social (Braude 1975:61). Es así, que el chofer micrero tiene que trajinar por estas situaciones con los usuarios

Según observaciones realizadas, los pasajeros que generalmente optan por trasladarse en micro, son personas que llevan consigo 1, 2 o más niños (as) (parientes) por no pagar una tarifa de pasaje más alta como la que pagarían al subirse a un minibús. En estos casos optan por el micro porque tiene espacios más amplios, lo contrario de un minibús. Algunos de los pasajeros con el objetivo de minimizar los gastos del pasaje suelen llevar a sus niños (as) en sus rodillas y ocupar un sólo asiento y pagar un solo pasaje. Aspecto que generalmente no ocurre en los minibuses a excepción en la espaldera del minibús⁴⁸ Algunos de los usuarios que suelen trasladarse en micro con un niño (a) o dos, suelen ocupar dos asientos pagando por un sólo asiento, lo cual suele generar inconvenientes al Chofer al ver que está ocupando dos asientos y de haber recibido el pasaje de uno solo. En ocasiones el Chofer es quien sale perdiendo en la discusión porque algunos usuarios suelen sumarse a la discusión agrediendo verbalmente al Chofer, haciendo alusiones a que 'gana bien' y que no tiene por qué reclamar! Pero la realidad actual de la economía de los chóferes es distinta y la mayoría de la población usuaria aún tiene la percepción de que los chóferes obtienen ingresos económicos elevados debido a que en las décadas anteriores el ser Chofer era un empleo muy rentable. Pero la población desconoce que este gremio entró en un proceso de pauperización económica debido a la competencia que tienen que afrontar, especialmente con los minibuses.

Es un espacio donde está ubicado detrás de los asientos de primera fila donde está ubicado el Chofer.

Días específicos en los que los chóferes no trabajan

| | Frecuencia | Porcentaje |
|---|------------|------------|
| Válido Cualquier momento | 8 | 10,4 |
| Domingo por cumplir cargo en su pueblo | 1 | 1,3 |
| Domingo para estar con la familia | 5 | 6,5 |
| Domingo para jugar fútbol | 2 | 2,6 |
| Domingo por trancadera en la Feria 16 Julio | 3 | 3,9 |
| Domingo para ir a la Iglesia | 2 | 2,6 |
| El día de la mala línea | 45 | 58,4 |
| Sábados por acontecimientos especiales | 1 | 1,3 |
| Viernes por asuntos familiares | 1 | 1,3 |
| Total | 68 | 88,3 |
| Ns/Nr | 9 | 11,7 |
| Total | 77 | 100,0 |

Cuadro N° 11

| | |
|----------|----|
| N Valide | 68 |
| Ns/Nr | 9 |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano-El Alto (Mayo, 2007).

3.10. - En las buenas líneas “hasta los muertos aparecen”.

El presente cuadro nos muestra los motivos para que los chóferes micreros no trabajen en determinados días:

El cuadro N° 11 muestra que el 58,4% de los chóferes que respondieron a la pregunta no trabajan los días que le toca asumir la mala línea, el restante no trabajan por otros motivos como ir a la iglesia, por estar con la familia, etc. La precariedad laboral en la que se desenvuelve este gremio no garantiza una estabilidad laboral, porque no tienen fechas establecidas o fijas para descansar. Los días de descanso no son optados voluntariamente sino de carácter involuntario porque existen líneas denominadas ‘malas’ donde generalmente no suelen trabajar la mayor parte del día ante la reducida demanda de usuarios. Otra de las razones es que el recorrido entre los barrios es largo, las rutas son inadecuadas para recorrerlas⁴⁹. Y se ven obligados a descansar forzosamente porque para ellos representa un desgaste insulso de su herramienta de trabajo, porque no se obtiene ingresos económicos lo suficiente para cubrir los costos de operación. Estos barrios especialmente son: Villa Huayna Potosí, Villa Asunción, y Villa Ingenio pertenecientes al Distrito 5. Y las zonas: Villa Ballivián, Los Andes del Distrito 6. Estos barrios, según observaciones propias, se caracterizan por tener una población reducida y dispersa. Aparentemente, la gente es de condición humilde, es decir, que tienen ingresos económicos reducidos.

Un Chofer sostiene que una mala línea se caracteriza “Porque no hay mucho pasajero. El camino también está mal”⁵². “Porque no abastece, es que gasto de herramienta. No cubre la renta”⁵³. La mala línea consiste en aquellas rutas donde existe una reducida demanda de

5

1

5

2 Ver: Anexo foto N° 7-10.

5 Entrevista a Chofer Sr. Daniel. En fecha: 22-05-07.

3 Entrevista a Chofer Sr. Agustín. En fecha: 22-05-07.

usuarios, presenta rutas en mal estado, como por ejemplo: que sea de tierra con baches que ocasiona el desgaste de la movilidad. También, suele existir rutas como la Av. La Paz de la ciudad de El Alto altura Don Bosco (Distrito N° 1)⁵⁰ donde anteriormente presentaba el suelo de tierra sin muchos baches. Pero por un periodo de, aproximadamente, el primer semestre del año 2006 no era transitable porque estaba en proceso de su asfaltado y durante este tiempo ocasionó que los micros den vueltas por otras calles para llegar a su destino. Esto ocasiona un gasto de combustible y desgaste de herramienta sin que nadie pueda reponérselos.

La mala línea en este sindicato es la N° 520 y su recorrido pasa por las zonas: Alpacoma, Ceja, Juan Pablo II, 16 de julio, Ballivián, Pucarani, Tupak Katari y Villa Ingenio, donde las rutas especialmente de las últimas zonas presentan inadecuadas condiciones y no existe un regular afluencia de usuarios y además que sus rutas son demasiados largos constituyéndose en poco atractivo como área de trabajo. Uno de nuestros entrevistados sostiene que

“como nosotros ya no trabajamos la gente también ya no sube pues, ya no tiene seguridad el usuario (...) Que seguridad tienes de que va venir por lo menos a 15 o 20 minutos o media hora no hay. Hay otro sindicato que nos ha avasallado y está mejor que nosotros ahí arriba (...) de micros el [sindicato] Murillo ”⁵¹.

Los chóferes del Sindicato Litoral de El Alto sólo dan una vuelta a primeras horas de la mañana y luego suelen dejar de trabajar y el tiempo del día generalmente lo destinan para la reparación y/o el mantenimiento de sus moviidades o en fin descansar. Ante esta desatención por parte del sindicato, estas rutas fueron cooptadas poco a poco por el Sindicato “Murillo” quien quiso apropiarse en absoluto de estas rutas que no estaban siendo atendidas por el Sindicato “Litoral Bolivano” Un 23 de mayo de 2007 realizaron una Asamblea General del Sindicato Litoral donde decidieron y plantearon mecanismos de organización para cubrir las rutas de la mala línea ante el riesgo de perderlas. A esto se suma, la demanda de los vecinos que se quejaban constantemente por la desatención. Sostuvieron que con el tiempo esas rutas estarán pavimentadas y generarán una elevada demanda de usuarios. Con el tiempo iba a constituirse en una buena línea.

Las buenas líneas presentan adecuadas condiciones de recorrido en sus rutas, éstas son cortas que benefician a los chóferes porque no tienen un desgaste acelerado de sus herramientas de trabajo y existe una mayor demanda de usuarios. Uno de los entrevistados sostuvo que *“La 502 jamás se va catalogar [mala línea] por más que lo destrocen todo el camino (...) porque (...) es una ruta muy corta (...) es una de las causas para que sea la mejor ruta, es solvente”⁵⁶*. En el recorrido de estas rutas cortas existen zonas donde hay una numerosa concentración de población y por ende, existe una elevada demanda de usuarios.

Actualmente, la buena línea principalmente es el N° 502 y su recorrido comienza desde la Zona Rosas Pampa hasta la Ceja ida y vuelta. En el recorrido de estas rutas suelen aparecer otros chóferes que no les corresponde esa línea o chóferes que dejaron de trabajar momentáneamente aparecen invadiendo esa línea, porque tienen conocimiento de la elevada rentabilidad que implica trabajar en esas rutas. Así lo confirma uno de nuestros entrevistados,

5

4

5

5

5 Ver: Anexo, foto N° 1 y 2.

6 Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07. Ibid.

al mencionar que “De acá de cruce Achocalla, todo la Ceja asfalto Complejo y Tunari (...) el 537 igual (...) pero ahí salen todos hasta los muertos salen (...) pero en otras líneas ya no salen”⁵⁷. Los barrios de estas líneas generalmente son: Rosas Pampa, Santa Rosa, Villa Dolores pertenecientes al Distrito N° 1. Y Villa Tunari que es parte del Distrito N° 4. Estos barrios se caracterizan por tener una concentrada y numerosa población, y el recorrido de sus rutas son cortas.

3.11. - Situación laboral y vida cotidiana de los chóferes.

La situación laboral de los chóferes de este sindicato tiene diferentes matices para poder comprender las condiciones que presenta este gremio. Los siguientes cuadros demostrarán las características de este sector:

Cuadro N° 12

Poseción de la movilidad

| | Frecuencia | Porcentaje |
|--|------------|------------|
| Válido Chofer propietario | | |
| trabajador por cuenta propia (TCP) Chofer, | 44 | 57,1 |
| trabajador a destajo (TA) | 33 | 42,9 |
| Total | 77 | 100,0 |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano-El Alto (Mayo, 2007).

El cuadro N° 12 refleja que el 57,1% de los chóferes encuestados son propietarios trabajadores por cuenta propia (TCP) y el 42,9% son chóferes trabajadores a destajo (TA). Entonces, la mayoría de los que trabajan en este sindicato son chóferes propietarios. La situación de la sobre oferta de servicio que atraviesa este gremio micrero, permite comprender que existan más propietarios, lo cual refleja que aún es relativamente conveniente o rentable trabajar en esa condición, pero no es conveniente hacer trabajar con otro Chofer que no sea uno mismo porque no es rentable. El Chofer propietario trabajador por cuenta propia, retiene la totalidad de los ingresos económicos que genera en el día. Pero estos ingresos sólo llegan a cubrir algunas necesidades básicas de su unidad doméstica^{52 53}. El mantenimiento de su movilidad les resulta costoso, impidiendo la capacidad de ahorro.

Los chóferes trabajadores a destajo, considerados como aquellos que poseen sólo su fuerza de trabajo, llegan a generar, según encuesta realizada, un ingreso promedio bruto de 220 Bs. en el día. De este monto se tienen que restar los costos del combustible, costo de alimentación, pago al agente de parada, pago al ayudante, quedando un monto de 118 Bs. En el día el carro genera alrededor de 70-80 Bs. como renta para el propietario y los ingresos para el Chofer oscila entre 40-50 Bs./día. Desde la visión del Chofer trabajador a destajo suele ser conveniente porque no tiene que correr con los gastos del mantenimiento de la movilidad. Mientras, el propietario tiene que cubrir los gastos de mantenimiento con la renta del día y le es desfavorable porque la renta que obtiene tiene que ir destinado a cubrir las necesidades de

⁵²Ibid.

⁵³ Carlos Marx sostiene que la reproducción simple consiste en que la plusvalía que se produce es consumida por el quien se apropia, en medios de consumo (Marx 2001:291). En nuestro caso los ingresos del chofer mayormente lo gasta en su unidad doméstica.

su unidad doméstica, además tiene que llegar a cubrir los costos de reparación de su movilidad.

Algunos propietarios sostienen que no es conveniente hacer trabajar el micro con el Chofer trabajador a destajo porque la rentabilidad es insuficiente debido a que la renta en muchas ocasiones no suele llegar a cubrir las reparaciones y/o mantenimiento del micro.

“Una reparación del motor general está entre sus 500 \$. Por mes ya tienes que tener alistado si por si acaso 500 \$US (...) Una reparación del motor llega a tardar, a lo más apurado (...) un mes. (...) Si en caso dentro de esos días no has sacado ya entonces entras en déficit (...) Lo que podrías tener ahorrito del mes anterior, tendrías que (...) sacrificar”⁵⁴.

Las condiciones técnicas del micro requieren de un mantenimiento regular. La falta de mantenimiento genera cierta inseguridad económica porque generalmente los ingresos económicos que se obtiene a través de la renta del micro no llega a alcanzar para la reparación de la movilidad y muchas ocasiones la unidad doméstica del Chofer tiene que disponer de sus ahorros, acudir a sus

Chóferes que anteriormente eran propietarios

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido |
|-----------|------------|------------|-------------------|
| Válido Si | 9 | 11,7 | 34,6 |
| No | 17 | 22,1 | 65,4 |
| Total | 26 | 33,8 | 100,0 |
| Ns/Nr | 51 | 66,2 | |
| Total | 77 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano-El Alto (Mayo, 2007).

familiares o entidades financieras para reparar su movilidad. Y el tiempo que se demora en reparar la movilidad el propietario sale perdiendo porque no está trabajando.

Los chóferes trabajadores por cuenta propia, la mayoría de ellos generan, según encuesta, un ingreso promedio bruto de 180 Bs./día y restando los costos de operación en el día obtienen un ingreso alrededor de 100 Bs./día. Este monto es relativo porque depende del N° de línea que le toque trabajar cada semana. En las malas líneas suelen obtener un ingreso menor a 100 Bs. y no suelen trabajar todo el día, porque no generan ingresos regulares y hay un desgaste insulso de su herramienta de trabajo (micros).

Cuadro N° 13

N Válid 26 Ns/Nr | 51

En este cuadro sólo respondieron los chóferes trabajadores a destajo, pero aclarar que no todos respondieron, por diversos motivos. En Ns/Nr están presentes los chóferes propietarios y algunos chóferes (TA) que no quisieron responder a la pregunta. El cuadro N° 13 refleja que los chóferes (TA) actuales que vienen trabajando en este sindicato, muchos de ellos no llegaron a ser propietarios anteriormente, sólo un pequeño porcentaje de 34,6 % llegaron a serlo. Los que fueron anteriormente propietarios puede obedecer a muchos factores, pero el que se sostiene es que los chóferes compraron sus movilidades mediante préstamos bancarios y no llegaron a pagar el préstamo y se vieron forzados a vender sus micros. Así lo

⁵⁴ Entrevista a Chofer Sr. René. En fecha: 23-05-07.

menciona uno de los chóferes entrevistados, al sostener que *“Era propietario, hace 6 meses lo he vendido mi micro (...) porque el banco me ha pisado”*⁶⁰. Este planteamiento incide que invertir en un micro mucho más si es mediante el préstamo de un banco implica elevados riesgos a causa de la sobre oferta del servicio de transporte público que impide reponer el costo de la movilidad. La bonanza económica del gremio micrero decayó, y esto incidió que trabajar hoy como Chofer micrero no garantiza obtener ingresos económicos estables como para recuperar lo invertido.

Cuadro N° 14

Horario laboral

| | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------------|------------|------------|
| Valido 5:30-20:00 | 5 | 6,5 |
| 6:00-20:00 | 26 | 33,8 |
| 7:00-20:00 | 17 | 22,1 |
| 7:00-22:00 | 19 | 24,7 |
| 6:00-18:00 | 10 | 13,0 |
| Total | 77 | 100,0 |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano-El Alto (Mayo, 2007).

El cuadro N° 14 refleja que el 33,8% de los chóferes trabajan de horas 6:00 de la mañana hasta las 20:00 de la noche y el restante no pasa de 22:00 de la noche ni menos de 5:30 de la mañana. Entonces, este cuadro refleja que la mayoría de los chóferes trabajan generalmente hasta las 20:00 horas y más noche no lo hacen porque la demanda de usuarios disminuye proporcionalmente. El gremio de los minibuses tiene ventaja, dado que trabajan hasta altas horas de la noche incluso hasta la madrugada, porque tienen la ventaja de llenar rápidamente de usuarios a sus 14 asientos. Mientras que los micros no es suficiente llenar los asientos, sino tratar de llenar el pasillo. Estos minibuses son pertenecientes a los Sindicatos: 18 de Diciembre, San Cristóbal y otros.

La cantidad de horas laborales que se puede llegar a trabajar es relativa porque depende de la calidad de línea que le toque en la semana operar. En las ‘buenas líneas’ la mayoría de los chóferes suelen trabajar hasta altas horas de la noche porque sus rutas son ventajosas. En la ‘mala línea’ suelen descansar temprano a causa de la desventaja que presenta.

Los chóferes que generalmente suelen trabajar hasta altas horas de la noche son los comunmente denominados chóferes asalariados, es decir, trabajadores a destajo. Al respecto, uno de nuestros entrevistados menciona que: *“Como el carro [es] mío tempranito salgo y prefiero descansar temprano. Y ahora los que son asalariados tarde salen y sacuden hasta las 22:00 -23:00 de la noche”*⁶¹. El motivo de trabajar hasta altas horas de la noche lo realizan con el fin de tratar de garantizar la renta para el propietario y su respectivo ingreso económico para el Chofer trabajador a destajo. La cantidad de horas laborales es previo acuerdo con los propietarios.^{55 56}

El número de vueltas en muchos casos es relativo porque es de acuerdo a la calidad de las líneas trabajadas. En las buenas líneas se ha de realizar hasta 7 vueltas y en las malas líneas de 1 a 2 vueltas. Pero también en las buenas líneas alguna de sus rutas tiene que atravesar el problema de la trancadera en la Feria 16 de Julio (Av. Chacaltaya) debido a la masiva afluencia de la población que acuden a esta feria ocasionando la masiva presencia de moviidades que llegan a ocupar varias filas y en algunos casos se tiene que esperar más de 20 minutos para pasar por esta trancadera, porque la mayor parte de las líneas pasan por esa avenida.

⁵⁵ Entrevista a Chofer Sr. Oscar. En fecha: 21-05-07.

⁵⁶ Entrevista a Chofer Sr. Emigdio. En fecha: 23-05-07.

Lo relativo en el número de vueltas consiste también en que a partir generalmente de las horas 19:00 para adelante no suelen cumplir su vuelta de parada a parada, sino que micros que vienen, por ejemplo de Villa Tunari suelen llegar hasta la Ceja y girar media vuelta para retornar hasta Villa Tunari, siendo que su ruta es hasta la zona Rosas Pampa. Los motivos son razonables porque en esos horarios existe una elevada demanda de usuarios y necesariamente tienen que infringir las rutas normales para generar un poco más de ingresos o recuperar los ingresos que no obtuvieron en el día tras la competencia de este servicio. En esos horarios no existe un personal de control por parte del Sindicato. Entonces, un Chofer puede llegar a cumplir hasta 7 vueltas pero no de parada a parada. Lo regular en el número de vueltas de parada a parada es de 3-4 vueltas por día.

3.12. - El trabajo del Chofer orientado hacia la interacción comunicativa.

El trabajo del Chofer es considerado agotador e implica el desgaste de fuerzas físicas, y mentales. La finalidad de este desgaste es la de satisfacer sus necesidades. Es decir, en términos de Marx, el valor de la fuerza de trabajo es el valor de los medios de subsistencia para que el ser humano pueda sobrevivir (Marx 1987: 207 y 208). Pero, el trabajo que realiza cualquier persona también se articula con otros que trabajan y con la estructura social que los contiene, por su posición dentro de la división del trabajo. El trabajo es definido como aquello que una persona realiza una inversión de su fuerza física y mental con el objetivo de subsistir, pero su trabajo está ligado también a situaciones físicas y sociales (Braude 1975:21). De esta manera, la actividad laboral diaria de los chóferes no sólo se reduce a una actividad monótona, en el sentido de que su trabajo no sólo se enmarca en brindar un servicio para trasladar personas de un lugar a otro. En sí *“La actividad orientada hacia tareas laborales tiende a ser convertida en actividad hacia la comunicación ”* (Goffman 1989:76). En la vida cotidiana de la actividad laboral del Chofer micrero, existe una interacción comunicativa permanente entre el chofer y el usuario. Esta interacción no se reduce sólo al lenguaje sino a símbolos o señales, como por ejemplo: cuando el usuario levanta la mano para que el chofer micrero vea esta señal y se detenga a levantar al pasajero. Al subirse a la movilidad generalmente, empieza por un saludo ‘buen día maestríto’ y luego el Chofer suele levantar su mano en señal de que le pague el pasaje, a veces suelen mencionar ‘¡su pasaje!’. Posteriormente, el usuario comunica al Chofer que se quedará en tal lugar ‘me quedo en la esquina maestríto’ y el Chofer responde ‘¡ya!’ o ‘vaya saliendo hacia la puerta’.

En la actividad laboral de los chóferes en brindar servicio *“sucede con frecuencia que la actuación sirve sobre todo para expresar las características de la tarea que se realiza, y no las características del actuante (...) Su propósito principal suele ser el de determinar una definición favorable del servicio”* (Goffman 1989:88). En la actividad laboral que desempeña el Chofer no demuestra, en su totalidad, las características de su persona. El tipo de actividad que realiza le permite adoptar nuevos hábitos y/o formas de comportamiento social que han de ser necesarios y/o imprescindibles con la finalidad de relacionarse o interactuar con los usuarios de este servicio. La adopción de nuevas formas de conducta es necesaria para que sean funcionales con la actividad que desempeña, porque cotidianamente el Chofer está en permanente contacto con individuos (usuarios) no solo mediante el uso del lenguaje para cobrar pasaje, o avisar si alguien se ha de quedar en la esquina. En estas relaciones también se crean nuevos códigos, símbolos o señales reflejados, por ejemplo: en extender el brazo derecho del Chofer para cobrar el pasaje sin realizar ninguna pronunciación verbal. El usuario al ver esta señal automáticamente paga el pasaje, y recibe el cambio de su pasaje mediante la extensión del brazo derecho del Chofer. Estas señales o símbolos igualmente se presenta cuando un usuario se acerca a la puerta del micro expresando corporalmente y con su mirada hacia las parabrisas con el objetivo de que se ha de quedar en la esquina y el Chofer observa que ese usuario se acercó a la puerta y automáticamente detiene su micro para que el usuario baje y abandone la movilidad. A veces el Chofer suele preguntar si se va quedar. La inadecuada

comunicación suele generar discusiones o peleas, como por ejemplo: cuando un usuario se sienta al final de los asientos de micro y anuncia que se ha de quedar en la esquina y aún espera en el asiento hasta que el micro se detenga, el Chofer grita con una voz molesta “¡vaya bajando pues señora, sigue sentado ahí!”. Entonces la usuaria tomará muy en cuenta este suceso y en lo posterior acostumbrará anunciar su parada cuando este cerca de la puerta del micro. Es comprensible la molestia del Chofer micrero porque tiene que tratar de ahorrar tiempo para recoger a más usuarios en el trayecto y no dejar que las movi­lidades que están detrás de él pueda arrebatarles los usuarios, eso es una de las consecuencias que ocasiona la sobre oferta de este servicio.⁵⁷

Desde el punto de vista sociológico abordado desde la presentación de la persona en la vida cotidiana, suele plantearse que un individuo realiza una actuación con sentido:

“Una ‘actuación puede definirse como la actividad total de un participante dado en una ocasión dada que sirve para influir de algún modo sobre los otros participantes. (...) El individuo ofrece su actuación y presenta su función ‘para el beneficio de otra gente’” (Goffman 1989:27 y 29).

Goffman plantea que la sociedad es considerada como un escenario donde los individuos actúan en función de la acción de otros participantes. En este caso el chófer como persona o individuo llegaría a representar un papel determinado en la actuación, el de brindar servicio de transporte público y su actuación responde a la actuación de otro individuo, que en este caso es el usuario del servicio. Esta actuación social que se refleja en la vida cotidiana permite entablar una interacción, y a la vez, permite que el resultado sea beneficioso para ambos actores sociales debido a que ambos buscan y tienen un interés por sí mismos, y dicho interés les impulsa a actuar para conseguir un beneficio mutuo.

La adecuada comunicación que se llega a establecer entre el Chofer y el usuario permite que su actividad se reproduzca, porque en momentos cuando los usuarios suelen recibir un mal comportamiento por parte del Chofer suele generar conflictos con el mismo, lo cual, ocasiona a que algunos de los usuarios decidan no trasladarse en esa movilidad, ocasionando la pérdida de demanda de los mismos y la pérdida de ingresos económicos. Es así, que el contacto de las personas cara a cara entre usuarios y chóferes “*asumirán inconscientemente los gestos, actitudes y valores de los grupos que forman parte y, en última instancia, los valores de la ocupación tales como los perciben esos grupos*” (Braude 1975:88).

La actividad laboral del Chofer implica también que se comuniquen en otro idioma aparte del español, como el idioma aymará con usuarios que hablan ese idioma. El siguiente cuadro demuestra el idioma que hablan los chóferes de este Sindicato:

⁵⁷ Álvaro García Linera sostiene que “*En general la realidad social puede ser entendida como un ininterrumpido proceso de producción, circulación y consumo de bienes, de valores de uso, de cuerpos de utilidad social. Ya sean las ideas, los objetos de consumo, el lenguaje, las emociones, los hechos culturales, las construcciones simbólicas que cohesionan a los grupos humanos, todo son simbólicas que cohesionan a los grupos humanos, todos son bienes sociales producidos con determinados fines, con el apoyo de otros medios y moldeando construcciones culturales previas heredadas*” (García 2001:7).

Cuadro N° 15

| Idioma que hablan los chóferes de S.M.T.L.B. | | |
|---|------------|------------|
| | Frecuencia | Porcentaje |
| Válido Sólo español | 14 | 18,2 |
| Español-Aymará | 63 | 81,8 |
| Total | 77 | 100,0 |

Fuente: Elaboración en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano El Alto (Mayo, 2007).

Este cuadro N° 15 nos refleja que el 81,8% de los chóferes encuestados hablan el idioma aymara y español. Y el 18,2% habla sólo el español. Esta predominancia del bilingüismo es funcional con la actividad laboral que desempeñan. Los chóferes se ven obligados a comunicarse en idioma aymara especialmente con aquella población usuaria que no domina el idioma español, entre ellos están personas en su mayoría que son adultas y de origen migrante.

Por las características de la ciudad de El Alto existen señoras sólo de habla aymara que viven en Villas o Zonas alejadas que se trasladan al centro de la Ceja cargadas de su mercadería o sus bultos y prefieren trasladarse en micros porque existe espacios al lado de la puerta del micro y al lado izquierdo del Chofer donde pueden llevar sus bultos. En el momento de acomodar sus bultos la usuaria se comunica en el idioma aymara con el chofer mencionándole ¡me pondré mi bulto por favor maestríto! y él Chofer también se comunica con ese idioma diciéndole ¡ahí acomódate tu bulto pero bien!. El uso del bilingüismo es funcional en la actividad laboral de los chóferes micreros y también la misma movilidad cumple las condiciones adecuadas para un sector del comercio -mal llamado-informal que forma una parte importante como usuarios de este gremio de los transportistas. En una de mis observaciones, el Chofer se detuvo para recoger a una pasajera que traía comida preparada en ollas envuelta en su awayu. La pasajera directamente le habló en aymara para saludarle y rogarle que le lleve. Muchos chóferes no suelen llevar usuarios con mucho bulto ya que dificulta la entrada y la salida de pasajeros en el pasillo. Es así que el Chofer respondió también en aymará mostrando sus quejas, ‘apurasimay’ (apúrate pues señora). El uso del idioma aymará facilitó la comunicación y así la señora acomodó su bulto de manera apresurada. Algunos chóferes que negaron su idioma con el transcurso del tiempo tuvieron que hablar forzosamente para que le sea más cómodo comunicarse con muchas señoras/es que generalmente hablan sólo el idioma aymara.

3.13. - Complementación económica de los chóferes para el sustento de sus familias.

En la actualidad la sobre oferta del servicio transporte público ocasionó la reducción de los ingresos económicos de los chóferes micreros. Al respecto, un Chofer entrevistado sostuvo que los ingresos económicos que obtiene

“No cubre (...) lo que es lo mínimo (...) desayuno almuerzo, alguna vez comprarse ropa (...) De repente ganamos unos cuantos y vas ahorrando se arruina alguna cosa, así se gasta la plata, ahí nomás se va. Y a veces la esposa tiene que ayudar en eso. (...) [Tengo] mis hijos (...) uno tiene 7 años y otro 5 años (...) Más antes no he sentido, [mucha necesidad de trabajar] pero ya estoy viendo ahorita mismo que (...) para ellos ya voy a trabajar”^{58 59}.

Los pocos ingresos que se llega a obtener ocasionan que las esposas de los chóferes se vean forzadas a buscar trabajo para obtener ingresos adicionales con el objetivo de mantener el sustento económico de sus unidades domésticas. Los pocos ahorros que puedan llegar a acumular se destinan generalmente a la reparación del micro que resulta ser costoso especialmente en la reparación del

⁵⁸ Entrevista a Chofer Sr. Irineo.. En fecha: 23-05-07.

⁵⁹ Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

motor.

Los chóferes minibuseros también se vieron afectados económicamente ante la sobre oferta del servicio de transporte, porque “En *el sector de los minibuses de los selectivos que le llamamos, trabajan esposa y esposo. La esposa está como voceadora incluso con los bebés. (...) Es una pena ver al transporte*”⁶⁴. En reiteradas veces suele percibirse a mujeres que son esposas de los chóferes trabajando como voceadoras incluso con sus bebés amarrado en su awayu en la espaldera del minibús y algunos que ya son niños sentados en la parte delantera al lado de su padre. A veces el Chofer minibusero prefiere trabajar con su esposa porque así minimiza los costos de alimentación, porque el ayudante común generalmente suele reclamar buena atención alimentaria en cada parada. Pero al tener a la esposa como ayudante no se ve obligado a gastar demasiado en la alimentación sólo al medio día y uno que otro en las paradas. Además, no tiene que pagar al ayudante, y el ingreso retiene la pareja con el objetivo de obtener algo más de ingresos económicos.

El autor Jorge Dandler tras una investigación realizada a principio de los años 1980 acerca de un estudio comparativo sobre procesos de diversificación y de trabajo en las regiones de Cochabamba (Bolivia) y de la Sierra Central (Perú), sostiene lo siguiente:

“la noción de ‘estrategia de vida’ (...) de (...) las unidades domésticas y sus miembros se enfrentan a la necesidad de crear, mantener y reproducir un nivel de vida. La noción de estrategia de vida incluye la idea de que no sólo es necesario contar con recursos como tierra, capital y fuerza de trabajo, sino también con elementos menos tangibles como tiempo, información, redes sociales e identidad, para visualizar oportunidades, incluso en situaciones sumamente limitadas por un contexto económico o una gran crisis de la economía nacional, como se ha estado viviendo en Bolivia durante los últimos años” (Dandler 1987:653).

La situación laboral actual de los chóferes tanto como minibuseros y micreros tras la obtención de ingresos económicos reducidos a causa de la competencia del servicio de transporte ocasiona el acudir a las redes sociales que contempla en sus unidades domésticas, tal es el caso de los chóferes minibuseros que acuden a sus esposas para que pueda cumplir el rol de voceadora con el objetivo de retener ese ingreso para la reproducción de su unidad doméstica. Tanto en chóferes minibuseros como micreros en situaciones donde se arruina alguna parte de su movilidad como el motor, suelen generalmente acudir a sus familiares para realizar un préstamo económico porque el acudir al Banco implica el pago de intereses. Es así, que las redes sociales que tienen los chóferes con sus familiares se constituye en un medio de estrategia de vida⁶⁰.

3.14. - “Ser Chofer joven es conveniente”.

El siguiente cuadro nos muestra datos acerca de las edades y la condición del Chofer:

Cuadro N° 16

⁶⁰ Franco Chiarello sostiene que el uso de las redes sociales representa una de las estrategias que la familia desarrolla para hacer frente a la incertidumbre económica. Es así, que la familia contemporánea opera como una unidad productiva insustituible de bienes y servicios necesarios para la reproducción de sus integrantes (Chiarello 1994:202).

Edad de los chóferes y su posesión sobre la movilidad

| | Usted es | | Total |
|------------|-------------------|-------------|-------|
| | Propietario (TCP) | Chofer (TA) | |
| Edades <20 | 1 | 0 | 1 |
| 21-30 | 14 | 18 | 32 |
| 31-40 | 15 | 5 | 20 |
| 41-50 | 7 | 6 | 13 |
| >51 | 7 | 4 | 11 |
| Total | 44 | 33 | 77 |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano-El Alto (2007).

El cuadro N° 16 hace referencia a las edades ordenados en intervalos de 10 y la condición del Chofer en que si es propietario trabajador por cuenta propia (TCP) o Chofer trabajador a destajo (TA). El presente cuadro nos demuestra que la mayoría de los chóferes de este sindicato son propietarios (TCP), pero los mismos se concentran en edades mayores a 31 años. Mientras que la reducida presencia de chóferes (TA) se concentran en una edad de menores a 31 años. Es así que, ser Chofer trabajador por cuenta propia aún es conveniente para obtener ingresos económicos que puedan cubrir los costos de operación y los gastos de su unidad doméstica. Pero el ser Chofer joven (TA) sólo es conveniente en la medida de que por su condición de ser joven no tiene muchas responsabilidades económicas, pero en cuanto lleguen a conformar su familia aspirarán a ser propietarios o buscar otra fuente laboral que le genere más ingresos. Mientras, si un Chofer adulto es trabajador a destajo no es conveniente de ninguna manera porque tiene responsabilidades económicas con su familia y es por eso que no existen muchos chóferes adultos que son trabajadores a destajo.

3.15. - La preferencia de ser Chofer micrero y no minibusero.

En base a varias entrevistas realizadas y conversaciones informales, los chóferes micreros de este Sindicato "Litoral Boliviano", emitieron los siguientes criterios: El minibus se desvaloriza y llega a envejecerse rápidamente. Además, se sienten más cómodos trabajar con micro ya que no implica correr como el minibus. La actividad laboral misma, influye a que los chóferes micreros no decidan trabajar con minibus por la competencia de este servicio. Esta realidad obliga a que los minibuses corra con más frecuencia con el objetivo de capturar más usuarios. En lugares céntricos como la Ceja tienen que realizar largas filas esperando, alrededor de 20 minutos para tratar de llenar de usuarios a sus asientos. Mientras, que el tener micro no implica correr de prisa porque la mayor parte de los usuarios tienen conocimiento que los chóferes micreros tienen que llenar el micro y se sujetan a su disponibilidad del Chofer.

Trabajar con minibus requiere la asistencia de un voceador que anuncie el trayecto de las rutas y cobre los pasajes. Dado que durante los últimos 5 a 10 años la ciudad de El Alto, al igual que La Paz, el transporte público se ha inundado de minibuses lo que ocasiona que la competencia sea intensa. Todo el tiempo hay que 'corretear'. El ritmo de trabajo es más ajetreado. Para garantizar la renta del día, hay que 'girar' con los minibuses más de 6 vueltas de parada a parada. Mientras trabajar con el micro es más tranquilo. De la parada inicial la salida es cada 10 minutos por micro, mientras que la salida de los minibuses es cada 5 minutos. Al día, generalmente se gira con el micro 3-4 vueltas lo que permite que de igual manera se garantice la renta del día. Otros chóferes señalan que prefieren trabajar con micro porque 'trabajan a gusto' o por su misma experiencia. Así lo corroboran algunos de nuestros entrevistados:

"La dinámica del trabajo es muy diferente (...) Un minibus lo veo muy incómodo. (...) Acá tienes por lo menos un tiempo [de descanso porque] la salida es a 10 minutos. Ahora (...) el minibus [sale] a un promedio de 5 a 6 minutos. Entonces ahí hay una ventaja. Aquí por lo

menos al día yo doy máximo (...) 3 vueltas, el minibús tendría que llegar a dar 6 vueltas. (...) Un poco de descanso y el costo de ganancia es lo mismo ”⁶¹.

“Hay que estar buscando ayudante (...) Antes trabajaba con minibús (...) se les dice ‘vamos a trabajar ya, pero pollo tengo que comer jefe, dicen. Con tres ayudantes hay que trabajar, uno en la mañana hasta el medio día, después otro en la tarde, otro en la noche ”⁶².

“Los minibuses (...) no se vende al mismo precio. Se destartala y baja el precio, mientras el micro se establece el precio ”⁶³.

Se sostiene también que los minibuses, en términos de utilidad de la herramienta, se deprecian más rápido que los micros. Las características inadecuadas de las rutas de la ciudad de El Alto ocasionan que los minibuses al ‘corretear’ se destartalen en corto tiempo.

Otro criterio común entre todos los chóferes para no trabajar con minibús, consiste que en tiempos escolares, es difícil encontrar los servicios de un voceador. Muchos tienen que esperar en las paradas para ver si alguien se ofrece a trabajar de ayudante en el día, lo cual, genera una incertidumbre y/o preocupación en el Chofer para encontrar ayudante. Muchas veces suele suceder que en las paradas de los minibuses, los agentes de control quienes se encargan de controlar los intervalos de salida de las movilidades, si ven que el Chofer no cuenta con voceador no permiten la salida del minibús que le toca salir. Es por eso que en las paradas de los minibuses muchos están buscando los servicios de los voceadores. Los chóferes que tuvieron experiencia de trabajar con minibús sostienen que el ayudante pide un buen trato en especial en la buena alimentación ya que estos gastos son asumidos por el chófer. Es comprensible que los voceadores reclamen una buena alimentación debido al esfuerzo que hacen al anunciar. Para este gremio minibusero, aún es más complicada su actividad laboral porque implica una mutua dependencia, en la mayoría de ellos, entre el Chofer y el ayudante. No sólo se crea una relación laboral, sino, se tiene que generar relaciones de confianza, de amistad con el objetivo de que el Chofer asegure que su voceador trabajará con el regularmente para así no estar buscando ayudante. El voceador, al recibir buena atención por parte del chófer decidirá trabajar generalmente con él.

En tiempos escolares, los chóferes minibuseros a veces tienen que trabajar con dos y hasta con tres ayudantes al día ya que los niños y/o jóvenes no pueden predisponer de su tiempo debido a la asistencia escolar. Los que estudian en turno tarde cooperan en las mañanas y los que estudian por las mañanas trabajan por la tarde, así sucesivamente. Otros tienen dudas de los voceadores. Escucharon alguna experiencia o a ellos mismos les ocurrió la sustracción de algunas herramientas de trabajo o sustraer parte del ingreso del día y perderse en la multitud de la gente en lugares céntricos como la Ceja de El Alto dado que los servicios de los voceadores en muchos casos son contratados en las paradas, son personas desconocidas. Estos son casos quizás extremos, pero a la hora de contratar los servicios del voceador está presente en la memoria de los chóferes.

3.16. - Motivos para no trabajar con ayudantes todo el día.

No todos los chóferes micreros prefieren trabajar con ayudantes porque implica un gasto adicional pagar a los ayudantes, entre otras razones. Más bien en este gremio la mayoría de los chóferes, cuentan con voceadores que brindan su servicio por una determinada cantidad de minutos y no trabajan todo el día. Las características de su trabajo son distintas. Los que sí cuentan con servicio de un voceador, se presentan bajo dos modalidades el cuadro siguiente nos detalla lo siguiente:

⁶¹ Entrevista a Chofer Sr. René. En fecha: 23-05-07.

⁶² Entrevista a Chofer Sr. Andrés. En fecha: de 22-05-07.

⁶³ Entrevista a Chofer del grupo 3. En fecha: 22-05-07.

Cuadro N° 17

| | |
|----------|----|
| N Válido | 35 |
| Ns/Nr | 42 |
| M | |

omentos en que

| | Frecuenci | Porcentaj | Porcentaje Válido |
|--------------------|-----------|-----------|-------------------|
| Válido Todo el día | 9 | 11,7 | 25,7 |
| Horas pico | 26 | 33,8 | 74,3 |
| Total | 35 | 45,5 | 100,0 |
| Ns/Nr | 42 | 54,5 | |
| Total | 77 | 100,0 | |

los voceadores trabajan con los chóferes

El cuadro N° 17 hace referencia que el 74,3% de los chóferes cuentan con el servicio de voceadores. Pero que trabajan en horas pico. El 25,7% de los que cuentan con este servicio son contratados para trabajar todo el día, el restante de los chóferes que es la mayoría no cuentan con ayudante. La mayoría de los chóferes que cuentan con este servicio sólo lo hacen con voceadores que trabajan en horarios pico por algunos minutos, principalmente, con el objetivo de minimizar los

uente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano-El Alto (Mayo, 2007).

costos.

Los pocos chóferes que cuentan con este servicio de voceadores que son contratados a tiempo completo, generalmente suelen ser chóferes propietarios trabajadores por cuenta propia porque aún sus ingresos alcanzan para contar con este servicio. El pago es variado, puesto que la negociación entre chófer y voceador es de manera privada sin regirse a un contrato escrito.

La forma de ofrecer los servicios del ayudante suele ser mencionando *¿te lo anunciaré maestritoV*. El monto de remuneración llega en casos hasta 3 Bs. por el tiempo de 5-10 minutos Este monto varía en base a la capacidad y habilidad que pueda demostrar el voceador. Por ejemplo: el vocear con una voz fuerte para atraer a más usuarios. Otro factor es que el voceador ya es conocido por el Chofer y genera más confianza y a partir de ahí puede surgir una amistad donde puede incidir en que el pago sea un poco más elevado. La confianza es una relación social que surge en base a la interacción de las personas. La confianza permite realizar chistes, iniciativas informales, etc. (Luhmann 1996:9 y 67). Las mismas que se reproducen y fortalecen la relación entre el ayudante y el Chofer.

Los voceadores que prestan sus servicios en horarios pico por una cantidad de minutos en su mayoría son niños menores de edad de 8-14 años. Estos niños generalmente suelen estar en puntos estratégicos de la Ceja de la ciudad de El Alto para ofrecer sus servicios. En las observaciones que realicé, son niños que asisten a la escuela, porque muchos de ellos suelen portar su uniforme y su mochila en sus hombros. Las horas en las que trabajan son en horarios fuera de clases

La sobre oferta de servicio de transporte público que ocasionó la crisis económica en los chóferes ocasionó que ya no cuenten con el servicio de los voceadores, porque los ingresos que llegan a obtener no logra cubrir los costos de este servicio, y ocasiona que jóvenes y niños se vean imposibilitados de trabajar por tiempo completo o medio tiempo sino sólo por determinados espacios de tiempo. Es así, que algunos chóferes de este sindicato coinciden que no es conveniente trabajar con

ayudante a tiempo completo, especialmente para los chóferes trabajadores a destajo porque tienen que dar la renta al propietario de la movilidad y pagar por el servicio de un voceador sería un costo más.

Este gremio no requiere de voceadores de manera imprescindible porque las características del micro les favorecen. La puerta de ingreso de los usuarios está al lado del chófer que facilita el cobro del pasaje con sólo extender el brazo y dar cambio a los usuarios. Además, el conductor puede abrir y cerrar la puerta jalando una palanca ubicado al lado del volante sin la necesidad de tener ayudante. Mientras los minibuses, al menos en la ciudad de La Paz existe esa costumbre de contar con un voceador porque el Chofer no está al lado de la puerta y se necesita de un ayudante para vocear y abrir la puerta corrediza constantemente para que los usuarios suban o bajen con mayor facilidad. Pero en ciudades como Cochabamba no cuentan con ayudantes. En esa situación, el pasajero es quien se encarga de abrir y cerrar la puerta corrediza del minibús.

3.17. - Ser Chofer “es para suerte”.

En esta parte haré el esfuerzo de abordar 2 estudios de caso de dos chóferes micreros propietarios trabajadores por cuenta propia, con el objetivo de reflejar las condiciones económicas y sociales en las que viene atravesando este gremio.

Antes de abordar los estudios de caso definiremos y utilizaremos algunas categorías que nos ayudará a comprender en el ámbito de los costos. Entenderemos a los costos como aquellos valores de los que hay que desprenderse para conseguir un cierto fin (Beckmann 1959:57). Es decir, los costos de operación serán aquellos costos en insumos y/o valores que se asumen para que la movilidad entre en funcionamiento diariamente para que pueda ofrecer servicio de transporte público y que a partir del cobro de los pasajes a los usuarios, pueda llegar a generar ingresos económicos lo suficiente que posibiliten reponer esos costos de operación asumidos al principio y pueda permitir obtener ingresos para el Chofer por el servicio realizado.

En el marco de los costos, lo clasificaremos en tres: Costos Fijos, Costos Semivariantes y Costos Variables. A) Costos Fijos, que emergen de la propiedad del vehículo, por ejemplo los impuestos, el derecho sindical, etc. B) Costos Semivariantes compuesto por, el costo del garaje del vehículo y de las que no se originan de un seguro. C) Costos Variables, son los costos emergentes de hacer uso del vehículo, por ejemplo compra de combustible, lubricantes, filtros, entre otros y además en el transporte público el pago de una hoja de ruta, pago a agentes de control, limpieza diaria del vehículo (Chávez 1996:75-77). En el transcurso de la utilización de estas categorías añadiremos otras definiciones propias y lo replantearé para que nuestros casos de estudio puedan entenderse de una mejor manera.

3.17.1. - Caso N ° 1.

En este caso demostraremos la experiencia de Dn. Hugo que es propietario y Chofer trabajador por cuenta propia. Es decir, Dn. Hugo trabaja con su propia movilidad⁶⁴. Dn. Hugo nació en la Provincia Murillo-Localidad Parcopata del Departamento de La Paz. Actualmente, tiene la edad de 39 años, por motivos de falta de trabajo remunerado decidió migrar a la ciudad de El Alto por la década de los 80. Inicialmente, trabajó como ayudante de albañilería y luego se convirtió en maestro albañil.

En 1997 se marchó a Argentina a trabajar como costurero. En los dos años que estuvo fuera del país logró ahorrar dinero lo suficiente para comprarse una movilidad. Llegando a Bolivia decidió ser Chofer y dedicarse a trabajar en el sector del servicio de transporte público. Se compró un micro

⁶⁴ Esta entrevista fue realizada a Dn. Hugo en fecha: 05 y 06-01-2008.

seminuevo al contado sin ningún préstamo. El micro que se compró era de 2da. a 3ra. mano en la Feria de la 16 de Julio. El costo de su micro fue de 6.000 \$US, equivalente en Bs.35.400 según el tipo de cambio a 5.90 para el 2° semestre de 1999. Dicha movilidad funcionaba a gasolina.

Se afilió al Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral” de la ciudad de La Paz., pero tras 6 meses de trabajo abandonó el sindicato porque no estaba satisfecho de los ingresos económicos que generaba. Buena parte de sus ingresos lo destinaba constantemente a la reparación de su movilidad a causa de las características de la topografía de la ciudad de La

Paz que desgastaban muy rápidamente algunas partes de la movilidad. Además, le era dificultoso trabajar en la ciudad de La Paz porque él vive en la ciudad de El Alto.

Dn. Hugo tenía amigos chóferes del Sindicato Litoral Boliviano de la ciudad de El Alto antes que decida afiliarse a este sindicato. Estas amistades le invitaron y le animaron a que trabaje en su sindicato con ellos. Le comentaron lo beneficioso que es trabajar con GNV como combustible. Es así, que le sugirieron que haga reconvertir su micro a Gas (GNV) para obtener mayores ingresos. Es así que en enero del 2000 decidió afiliarse al Sindicato Litoral Boliviano de El Alto y trabajar regularmente.

Dn. Hugo actualmente tiene una familia compuesta por 5 miembros, su esposa y sus 3 hijos, de los cuales 2 son menores de 10 años y el mayor 18 años que vienen estudiando en colegios públicos. Todos los miembros de su familia son cristianos. Tiene casa propia y cuenta con servicios de agua, luz, alcantarillado y teléfono. Es así, que presentaré su situación laboral y económica como Chofer en el contexto actual donde existe una masificación del transporte público.

3.17.2. - COSTOS FIJOS.

Los costos fijos lo determinaremos como aquéllos costos que se pagan una sola vez cuando ingresa al sector del Transporte Público, en este caso al Sindicato Mixto de Transportes “Litoral Boliviano” de la ciudad de El Alto.

Cuadro N° 18

| | |
|--|--------------------------------------|
| COSTOS FIJOS | |
| Costo del vehículo | \$US 6.000 ⁶⁵ = Bs. 35400 |
| Costo de conversión de combustible de gasolina a GNV | \$US 1.400 ⁶⁶ = Bs.8260 |
| Costo de ingreso al Sindicato | 350 |
| Costo de ingreso al Grupo | 200 |
| Costo total sólo por una vez (Bs.) | 44.210 |

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de estudio de caso 2008.

El cuadro N° 18 expresa el caso de Dn. Hugo que decidió ser Chofer y trabajar en este gremio. Para ser parte de esta actividad laboral, invirtió en la compra de su micro el año 1999 \$US 6.000, de acuerdo al tipo de cambio del dólar en esa época fue un equivalente de Bs. 35.400. El micro que adquirió funcionaba con gasolina como combustible, y cuando decidió trabajar en la ciudad de El Alto reconvirtió su combustible a GNV siendo su costo alrededor de \$US 1.400

⁶⁵ Tipo de cambio de 1 dólar a 5.9 para el 2° semestre de 1999 año que compró su movilidad.

⁶⁶ Tipo de cambio de 1 dólar a 5.9 para el 2° semestre de 1999 año que compró su movilidad e hizo reconvertir su combustible de gasolina a GNV. Este costo no lo incluiremos en los siguientes cuadros, porque la reconversión que hizo en el año 2000 fue mediante crédito. La misma que fue cancelado ese mismo año con pagos mensuales.

un equivalente a Bs. 8.260. El costo de afiliación para ingresar al sindicato fue de 350 Bs. y al grupo 200 Bs.

El siguiente detalle resume los Costos Fijos descritos⁶⁷.

- Costo Fijo Total por única vez (costo del vehículo + reconversión del combustible costo de ingreso al Sindicato + costo de ingreso al Grupo) = 44.210 Bs.

3.17.3. - COSTOS SEMIVARIABLES.

Este tipo de costos lo asumiremos como aquellos costos que se realizan en distintos intervalos de tiempo (más o menos fijos) para el mantenimiento de la movilidad y también contempla aquellos costos intangibles como los impuestos que se realizan dentro de un calendario fijo establecido, es decir, costos que se asumen en determinados intervalos de tiempo.

Cuadro N° 19

| COSTOS SEMIVARIABLES (Intangibles) | Bs. |
|---|------------|
| Costo de impuesto (Anual) | 137 |
| Costo de SOAT (Anual) | 450 |
| Costo de Rosetas de inspección (Anual) | 30 |
| Costo en Tarjeta de Control Sindical (Mensual) | 50 |
| Costo de Tarjeta Pro Grupo (Mensual) | 30 |
| COSTOS SEMIVARIABLES (Tangibles- de mantenimiento) | Bs. |
| Costo de cambio de lubricantes y engrasado (Mensualmente) | 130 |
| Costo de cambio de 6 llantas ⁶⁸ (2 veces al año) | 4.200 |
| Costo en reparaciones y mantenimiento ⁶⁹ (Anual) | 2.000 |

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de estudio C e caso 2008.

Los costos semivARIABLES de carácter intangible son los siguientes: el impuesto que paga anualmente por su movilidad es de Bs. 137. El costo del Seguro Obligatorio de Tránsito contra Accidentes (SOAT) es de Bs. 450 también de carácter anual. El pago por la Roseta es de Bs. 30 que se lo realiza anualmente. Éstos costos son asumidos dentro de las obligaciones con el Tránsito y la Alcaldía. Ahora los costos que son asumidos dentro del marco de las obligaciones del Sindicato son las siguientes: El costo de la Tarjeta de Control del Sindicato que básicamente es el cobro de las hojas de ruta, pero en este sindicato el cobro no se lo realiza diariamente sino de carácter mensual y su costo es de Bs. 50. En caso que el Chofer

⁶⁷ Aclarar que los costos que asumen y los ingresos económicos que generan Dn. Hugo y el segundo caso Dn. Ramiro son estimaciones aproximadas en condiciones normales de trabajo.

⁶⁸ Dn. Hugo cambia sus llantas generalmente cada 6 meses, y no compra nuevas sino usadas. Su micro (y todo micro) tiene 6 llantas, y cada llanta usada tiene un costo alrededor de Bs. 350, mientras que las nuevas oscila en un costo de 800 Bs.

⁶⁹ La reparación y el mantenimiento de la movilidad es semivariable, porque el chofer mismo no sabe en qué momento alguna parte de su movilidad se ha de fregar o desgastar. Un Chofer mencionaba, que *'en cualquier momento se friega la movilidad y ahí uno ya está arruinado'*. Pero estas reparaciones generalmente están enmarcadas dentro de intervalos de tiempo. Estas partes que requieren ser cambiados y/o reparados son: el cambio de balatas, anillas, rodamientos, culatas, pistones, inflado y parchado de llantas, etc. que son reparados dentro de un calendario establecido en el trayecto del año. El costo más elevado es de Bs. 4.500 que gasta en el rectificado del motor, la cual se lo realiza aproximadamente cada 2 años. Este costo lo añadiremos en el cuadro N° 22 donde se asume ese costo cada dos años.

trabaje regularmente o irregularmente tiene que realizar este pago obligatoriamente para operar en las líneas del Sindicato. El costo de la Tarjeta Pro-Grupo que se lo realiza también mensualmente es de Bs. 30, de igual manera trabaje o no trabaje regularmente necesariamente tiene que realizar este pago para seguir perteneciendo al grupo.

El siguiente detalle resume estos Costos Semivariables intangibles.

- Costo Semivariables Total mensual (costo de tarjeta de control sindical + costo de tarjeta pro grupo) = 80 Bs.
- Costos Semivariables Total anual (costo de tarjeta de control sindical + costo de tarjeta pro grupo + costo de impuesto + costo de SOAT + costo de roseta de inspección) =1.577 Bs.

Los costos semivariables que son tangibles reflejados en los costos de mantenimiento de la movilidad son aquellos que se asumen generalmente en intervalos de tiempo, por ejemplo: el cambio de aceite no se lo realiza en cualquier momento, generalmente es cambiado cada mes.

El siguiente detalle resume los Costos Semivariables de mantenimiento (tangibles)

- Costo Semivariable Total mensual (costo de cambio de lubricantes) =130
- Costos Semivariables Total anual (costo de cambio de lubricantes + cambio de llantas cada 6 meses,

| COSTOS VARIABLES | Bs. |
|---|-----------|
| Costo del gas (GNV) (Cada día) | 70 |
| Costo en la comida (Cada día) | 20 |
| Costo de lavado (Cada día) | 2 |
| Costo en el ayudante (Cada día) | 5 |
| Costo en el agente de parada (Cada día) | 2 |
| TOTAL | 99 |

reparación y/o mantenimiento de la movilidad: balatas, corona, rodamientos, etc.)

3.17.4. - COSTOS VARIABLES.

Este tipo de costos los asumiremos como aquellos que

Fuente: Elaboración propia en base a los c

se realiza cotidianamente en el marco de la actividad laboral del chófer.

Cuadro N° 20
atos de estudio de caso 2008.

A diario Dn. Hugo consume un valor promedio de Bs. 70 de gas al día como combustible para operar su movilidad. En su alimentación diaria asume un valor alrededor de 20 Bs. La alimentación no solo contempla el desayuno, almuerzo, y té, sino que existe un consumo de pequeños refrigerios intermedios. El lavado de su movilidad en las paradas tiene

un costo de Bs. 2 generalmente a diario⁷⁰. A veces el Chofer mismo es quien realiza el lavado de su movilidad aprovechando el tiempo de espera para salir. El costo en el ayudante oscila alrededor de Bs.5, este servicio lo realizan los niños que se los encuentra generalmente en plena Ceja de El Alto y es sólo por algunos minutos su servicio hasta que trate de llenar la movilidad y por su servicio se le paga alrededor de 1 hasta 3 Bs. por una anunciada y en el día se suma generalmente Bs.5. El pago diario para el agente de control es de Bs.2.

Cabe recalcar que Dn. Hugo es Cristiano y los domingos asiste a su Iglesia (Es decir, no trabaja los domingos) y sólo trabaja 5 días de la semana. Normalmente, debería ser 6 días laborales, pero el día de la mala línea que le toca sólo realiza 1 vuelta a primeras horas de la mañana, es así que sólo tomaremos en cuenta 5 días laborales. A diario realiza generalmente 4 vueltas y trabaja de horas 6:30 a 21:00

El siguiente detalle señalará los costos que se realiza cada día; la suma mensual y anual.

- Costo Variable Total diario (alimentación y refrigerios + costo de lavado + costo en ayudante + pago al agente de control + costo del gas) = 99 Bs.

- Costo Variable Total mensual = 1.980 Bs.

- Costo Variable Total anual = 23.760 Bs.

3.18.5. - INGRESOS ECONÓMICOS Y COSTOS.

Los siguientes cuadros N° 21 y 22 demostrarán, tras un seguimiento realizado a una unidad económica, el ingreso bruto promedio que obtiene a diario y los costos de operación que asume para brindar el servicio de transporte público. A manera de didáctica, presentaré en primera circunstancia ingresos que se obtiene al día, luego lo reflejaremos de carácter mensual y anual. Una vez obtenido el ingreso bruto anual lo restaremos con los costos variables y semivariantes de carácter anual, donde nos dará ingreso neto anual. El cuadro N° 22 intentará resumir todos los ingresos que obtiene de carácter anual y todos los egresos reflejados en los costos de operación también de carácter anual. Dicho cuadro contemplará sólo 2 años, con el objetivo de incluir el costo del rectificado del motor del micro que es el costo semivariable más elevado. Aclarar que el cuadro N° 22 no presenta el monto de depreciación de la movilidad, debido a que es un valor intangible y carece de importancia el incluirlo porque la antigüedad del micro generalmente no define el valor del micro, porque lo que prima son las condiciones de estado en las que se encuentra. Además, que en el mercado de micros no existen nuevos modelos actuales de fabricación.

⁷⁰ La limpieza contempla el lavado de las llantas, el tapizado del micro, y la carrocería. El que realiza los lavados cuenta solamente con su balde de agua, detergente y sus paños como herramientas de trabajo.

Cuadro N° 21

| INGRESO BRUTO (DIA)⁷¹: COSTOS VARIABLES E INGRESO NETO PARA EL PROPIETARIO | Bs. |
|--|------------|
| Ingreso Bruto Promedio (día) | 180 |
| Costo en comida, pago al agente, ayudante y | 29 |
| Costo en gas (GNV) | 70 |
| Ingreso neto promedio | 81 |

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de estudio de caso 2008.

El cuadro N° 21 expresa el ingreso bruto que se obtiene generalmente en un día laboral, también incluye los costos variables con que corre el Chofer. En este caso el ingreso bruto que genera Dn. Hugo es de Bs. 180. Este promedio es resultado en base a los ingresos que obtienen en las distintas líneas de recorrido. Algunos días sólo llega a alcanzar 150, 170, 180 y otros días hasta 240 Bs. dependiendo de la calidad de las líneas (buenas y malas líneas). Durante la semana laboral existen días que se desarrolla ferias en algunas zonas. Esto es favorable para alcanzar un ingreso más favorable para el Chofer. Existen otras líneas y días donde la demanda de usuarios disminuye por diversas situaciones. Aquí tomaremos en cuenta el ingreso bruto promedio de Bs. 180. Los costos de operación que tienen que asumir se presentan en el siguiente detalle que refleja los diferentes costos variables en el día y el respectivo ingreso neto que queda. También presentaré estos costos e ingresos de carácter mensual y anual asumiendo que generalmente trabaja 5 días semanales y cada día realiza de 34 vueltas. En la sumatoria de los costos variables de carácter mensual y anual añadiré los costos semivARIABLES que conciernen a los costos intangibles como la tarjeta de control Sindical y tarjeta Pro grupo, y los costos semivARIABLES tangibles que concierne a los costos de mantenimiento como ser: cambio de lubricantes, cambio de llantas, costo de reparaciones etc.

- **Ingreso Bruto día = Bs. 180**

Costos Variables en el día (costos en la alimentación + pago al ayudante + pago al agente de parada + pago al lavador de la movilidad + el costo del gas)

$$= \text{Bs. } 99 - \text{Bs. } 180 = \text{Bs. } 81 \text{ ingreso neto en el día.}$$

- **Ingreso Bruto mensual = Bs. 3.600**

Costos Variables y SemivARIABLES mensual (costos en la alimentación + pago al ayudante + pago al agente de parada + pago al lavador de la movilidad + costo del gas + costo de tarjeta de control sindical + costo de tarjeta de control grupal + cambio de aceite)

$$= \text{Bs. } 2.190 - \text{Bs. } 3.600 = \text{Bs. } 1.410 \text{ ingreso neto mensual.}$$

- **Ingreso Bruto anual = Bs. 43.200**

Costos Variables y SemivARIABLES anual (costos en la alimentación + pago al ayudante + pago al agente de parada + pago al lavador de la movilidad + el costo del gas + costo de tarjeta de control sindical + costo de tarjeta de control grupal + costo de impuesto + costo de SOAT + costo de roseta + costo de cambio de aceite + costo de llantas + costo de reparaciones y mantenimiento) = Bs. 33.097 - Bs. 43.200 = Bs. 10.103 ingreso neto anual.

⁷¹ Este ingreso bruto promedio lo presento mediante la suma de los ingresos que obtiene por cada línea distinta.

Tomando en cuenta que el ingreso bruto anual de este Chofer es alrededor de Bs. 43.200, restamos todos los costos variables y semivARIABLES para que pueda operar la movilidad. Así, obtiene un ingreso neto anual alrededor de Bs. 10.103. Si tomamos en cuenta que este ingreso neto es utilizada con el objetivo de recuperar exclusivamente lo invertido en la compra de su movilidad que le costó Bs.35.400, se puede hacer una incidencia donde *puede llegar a recuperar lo invertido en un lapso de alrededor 3 años y medio*. Esto según cálculos económicos y matemáticos, pero la realidad nos muestra otra figura más cualitativa que cuantitativa porque el Chofer, al cual hicimos el seguimiento, tiene solo un fuente de ingreso económico proveniente de su actividad laboral como Chofer. Es así que los ingresos netos que obtiene no son destinados a la recuperación de su inversión, sino principalmente van destinados a cubrir el fondo de la canasta alimentaria de su unidad doméstica, es decir, de su familia.

Cuadro N° 22

| Ingresos y costos de operación generales (anual) | | |
|---|---------------|-----------------|
| DETALLE Y PERIODO ANUAL | 1er | 2 do año |
| INGRESO ANUAL | | |
| Ingreso por pasajes | 43200 | 43200 |
| EGRESOS ANUALES | | |
| COSTOS VARIABLES | | |
| Gas (GNV) | -16800 | -16800 |
| Alimentación del Chofer | -4800 | -4800 |
| Lavado de la movilidad | -480 | -480 |
| Pago a ayudante | -1200 | -1200 |
| Pago al agente de parada | -480 | -480 |
| COSTOS SEMIVARIABLES (tangibles) | | |
| Lubricantes y engrasados | -1560 | -1560 |
| Reparaciones y mantenimientos generales | -2000 | -2000 |
| Reparación del motor (rectificado) | | -4500 |
| Cambio de llantas | -4200 | -4200 |
| COSTOS SEMIVARIABLES (intangibles) | | |
| Impuesto | -137 | -137 |
| SOAT | -450 | -450 |
| Roseta de inspección | -30 | -30 |
| Tarjeta de control Sindical | -600 | -600 |
| Tarjeta Pro Grupo | -360 | -360 |
| SALDO TOTAL | 10.103 | 5603 |

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de estudio de caso 2008.

El cuadro N° 22 nos indica el ingreso anual que obtiene de los pasajes, parte de estos ingresos van a cubrir los costos de operación para seguir brindando el servicio de transporte público, dando un monto de Bs. 10.103 como ingreso neto anual. Asumiendo, que el Chofer destina todos los ingresos netos a un fondo de ahorro para recuperar la inversión que realizó, logrará recuperar aproximadamente en un tiempo de 3 años y medio. Pero, en la realidad Dn. Hugo sólo cuenta con un fuente de ingreso que proviene de su actividad laboral como Chofer. Ese ingreso lo destina principalmente a los gastos de su unidad doméstica.

El siguiente detalle refleja los gastos de la unidad doméstica de Dn. Hugo.

- Gasto general mensual (alimentación, vestimenta y servicios básicos)
Total = Bs. 800 Mes.
- Gasto general anual
Total = Bs. 9.600 Año

Según las referencias ofrecidas por Dn. Hugo, su ingreso neto al mes es de Bs. 1.410 y su gasto mensual de su unidad doméstica es alrededor de Bs.800, restando ambos datos da como resultado Bs. 610⁷² que irían destinados como un fondo de ahorro.

El ingreso neto anual que genera Dn. Hugo es de Bs. 10.103, restando los gastos de su unidad doméstica de carácter anual es de Bs. 9.600, quedando un saldo de Bs. 503^{72 73}. Este monto si bien no puede ser asumido como ahorro para recuperar la inversión realizada, puede ser empleado para las reparaciones de su movilidad, como el rectificado del motor que generalmente lo realiza cada 2 años. En este caso, a Dn. Hugo le resulta complicado el llegar a acumular Bs.4500 en 2 años para rectificar el motor. Mencionaba que muchas veces tenía que limitarse de salir a pasear con su familia y otros gastos más, con el objetivo de lograr a acumular lo suficiente para hacer el mantenimiento del motor de su micro. También, mencionaba que en algunas ocasiones acudía a sus familiares para pedir dinero prestado para reparar su movilidad.

Los cuadros presentados hasta el momento hacen el esfuerzo de reflejar la crisis económica que atraviesa este gremio tras la masificación del transporte. De esta manera, se puede plantear que el trabajar como Chofer en calidad de propietario permite cubrir los costos de operación, pero también los gastos de su unidad doméstica, pero la capacidad de ahorro muchas veces le resulta imposible de lograrlo. Lo que nos permite plantear que la inversión que realizó en adquirir una movilidad es dificultosa y casi imposible recuperarlo, pero le permite tener un fuente de empleo que genera ingresos económicos suficientes para cubrir los costos de operación y los gastos de su unidad doméstica. En caso, de que esta movilidad funcionara con gasolina resultaría nada rentable, incluso entraría en quiebra porque su costo al día es aproximadamente Bs. 130. Pero gracias a la reconversión de la movilidad, el costo del uso del GNV es aproximadamente Bs. 70 día. Es así que la importancia de la reconversión, de alguna manera, coadyuvó a que este gremio siga brindando su servicio a la población de la ciudad de El Alto.

La vida cotidiana de los chóferes y como también de cualquier otro trabajador de otro gremio siempre esta inmerso en distintas situaciones, como por ejemplo: la esposa de Dn. Hugo se enfermó el 2007, en la cual, tuvo que gastar más de 1000 Bs. para su recuperación. También suelen presentarse choques del micro con otra movilidad por alguna mala maniobra donde en una ocasión gastó alrededor de Bs. 500 para reparar la carrocería delantera⁷⁴. Y el tiempo de demora en reparar la movilidad suele ser alrededor de 1 mes en el caso de los motores. En ese tiempo el Chofer no genera ingresos económicos. El poco ahorro que tiene, lo destina a los gastos diarios de su familia. Pero de alguna manera el trabajar como Chofer propietario trabajador por cuenta propia garantiza los ingresos suficientes para cubrir todos los costos de operación y gastos de la familia del Chofer, pero la capacidad de ahorro le resulta dificultosa.

La situación es distinta para un Chofer que no es evangélico porque tiene que asumir otros gastos fuera de los costos de operación y gastos en su unidad doméstica. Este gremio tiene

⁷² En este monto no incluye los costos que se tiene que asumir por el cobro de impuestos, SOAT, y otros. Estos costos se lo realiza de carácter anual.

⁷³ En este monto se incluye los costos de impuestos, SOAT y otros.

⁷⁴ La reparación de la carrocería comunmente se lo denomina 'chapeada'.

connotaciones culturales en las cuales se hace un gasto de los ingresos que se obtiene diariamente, como por ejemplo: el gasto en el consumo de bebidas alcohólicas no solo en situaciones formales como ser: el festejo del aniversario del grupo o del Sindicato, sino también este consumo se presenta en los días donde participan en partidos de fútbol organizado en su campeonato interno. Existen otras ocasiones donde también se presenta el consumo, como en los momentos donde se hace la reparación del micro en el taller, y situaciones donde se encuentran entre compañeros, etc. En el caso de algunos chóferes evangélicos no suelen gastar en borracheras, pero no suelen trabajar los domingos o los sábados por asistir a su iglesia, lo cual implica que sólo lleguen a trabajar 5 días laborales, y de igual manera pierden el ingreso económico de un día laboral, es decir, consuman o no bebidas alcohólicas su situación es casi similar al de un Chofer que no es evangélico. Existe situaciones también que por manejar en estado de ebriedad, por mala maniobra o por cuestiones técnicas de la movilidad suelen producir choques con sus movilidades y su reparación suele ser costoso y en casos llegan a endeudarse. No solo para este caso, sino que se presenta también en chóferes del mismo gremio.

Pero Dn. Hugo nos aclara que el ser Chofer micrero es "*factor suerte*", es decir, que para generar ingresos económicos elevados depende del factor suerte, pero en otras ocasiones llegan a generar elevados ingresos económicos que le permite tener un fondo de ahorro para reparar el motor cada dos años, aproximadamente.

Esta percepción que tiene Dn. Hugo demuestra un aspecto de la cultura de la suerte, y es comprensible asumirlo de esa manera porque el trabajar como Chofer en un día determinado no garantiza tener certidumbre de generar elevados ingresos económicos, a causa principalmente de la masificación del servicio transporte público que existe en la ciudad de El Alto. En las observaciones que realicé a los chóferes micreros de este Sindicato, tienen que buscar estrategias laborales con el objetivo de garantizar los ingresos económicos. Estas estrategias laborales, se reflejan en buscar mecanismos en el día para recepcionar más usuarios; uno de ellos es el 'correteo' incluso entre los mismos chóferes micreros del Sindicato, como también con otros Sindicatos de micros y minibuses. Otro mecanismo que lo practican la mayoría de los chóferes micreros, es el cambio de línea realizado especialmente a partir de las horas 17:50 pm. Esto consiste por ejemplo: en chóferes que les toca trabajar la línea 531, deciden cambiar a otra línea, porque el recorrido de ésta línea es largo porque tiene que partir de la Zona Rosas Pampa hasta Villa Ingenio. En horas de la tarde la demanda de

usuarios disminuye, y es así que el Chofer decide en su última vuelta cambiar de línea a la 502 donde sus rutas es a partir de la Zona Santa Rosa (Cruce Achocalla) hasta la Zona Villa Tunari, siendo una ruta corta y que a partir de la 18:00 pm. la demanda de usuarios para estas zonas es elevada. Esto le permite generar algo más de ingresos económicos en la jornada laboral. Todas estas estrategias laborales son asumidas con una sola finalidad el de generar ingresos económicos suficientes para cubrir los costos de operación del día, y cubrir los gastos que tiene en su unidad doméstica.

3.19.- Caso N ° 2.

Dn. Ramiro es Chofer propietario trabajador por cuenta propia, es decir, trabaja con su movilidad . Dn. Ramiro nació en la Provincia Murillo-Localidad Senkata del Departamento de La Paz. Actualmente, tiene la edad de 34 años. A sus 10 años por la década de los 80 junto a su familia decidieron migrar a la ciudad de El Alto para mejorar sus condiciones de vida ante la falta de trabajo remunerado en el lugar de origen. Ramiro dejó de estudiar para buscar trabajo y coadyuvar con los ingresos económicos de su familia. Inicialmente trabajó con su padre como ayudante de albañilería y a sus 15 años se convirtió en maestro albañil y trabajó en empresas de construcción.

Durante gran parte de su vida desde que empezó a ser maestro albañil, fue ahorrando dinero con el anhelo de comprarse un micro para trabajar como Chofer. Dn. Ramiro escuchaba comentarios que los chóferes (en esas décadas de los 80 y parte de los 90) obtenían elevados ingresos económicos. Es así que tuvo la idea de aspirar a ser también Chofer. El año 2006 logró adquirir al contado sin ningún préstamo un micro usado. Es decir, un micro de 2-3 mano en la Feria de la 16 de Julio. El costo de su micro fue de 4.000 \$US, equivalente en Bs.31.400 según el tipo de cambio a 7.85 para el 1° semestre del 2006. Dicha movilidad ya estaba reconvertido el combustible a gas natural vehicular (GNV).

Dn. Ramiro aprendió a ser Chofer mediante un pariente suyo que tenía un taxi. El mismo pariente le facilitó a que también obtenga una licencia de conducir. El 2006 se afilió al Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de la ciudad de El Alto para trabajar como Chofer trabajador por cuenta propia.

Dn. Ramiro actualmente tiene una familia compuesta por 6 miembros, su esposa y sus 4 hijos, de los cuales 3 son menores de 10 años y el mayor de 12 años que vienen estudiando en colegios públicos. El informante tiene casa propia y cuenta con servicios de agua, luz y alcantarillado. A continuación, presentaré su situación laboral y económica como Chofer en el contexto actual donde existe una sobre oferta del servicio de transporte público.

3.19.1. - COSTOS FIJOS.

Los costos fijos lo asumiremos como aquellos costos que se pagan una sola vez cuando ingresa al sector del Transporte Público.⁷⁵

Cuadro N° 23

| | |
|---|---------------------------------------|
| COSTOS FIJOS | |
| Costo del vehículo | \$US 4.000 ⁷⁶ = Bs. 31.400 |
| Costo de ingreso al Sindicato | 350 |
| Costo de ingreso al Grupo | 200 |
| Costo total sólo por una vez (Bs.) | 31.950 |

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de estudio de caso 2008.

El cuadro N° 23 expresa el caso de Dn. Ramiro que para trabajar como Chofer trabajador por cuenta propia tuvo que realizar una inversión el año 2006 un monto de 4.000 \$US en la compra de su micro, de acuerdo al tipo de cambio del dólar en esa época fue un equivalente de Bs. 31.400. El micro que se compró ya venía incorporado con combustible a GNV. El costo de su afiliación para ingresar al sindicato fue de 350 Bs. y al grupo 200 Bs.

El siguiente detalle resume los Costos Fijos descritos

- Costo Fijo Total por única vez (costo del vehículo + costo de ingreso al Sindicato + costo de ingreso al Grupo) = 31.950 Bs.

3.19.2. - COSTOS SEMIVARIABLES.

Cuadro N° 24

| | |
|---|------------|
| COSTOS SEMIVARIABLES (Intangibles) | Bs. |
| Costo de impuesto (Anual) | 150 |
| Costo de SOAT (Anual) | 450 |
| Costo de Rosetas de inspección (Anual) | 30 |
| Costo en Tarjeta de Control Sindical (Hoja de ruta-mensual) | 50 |
| Costo de Tarjeta Pro Grupo (Mensual) | 30 |
| COSTOS SEMIVARIABLES (Tangibles-de mantenimiento) | Bs. |
| Costo de cambio de lubricantes y engrasado (Mensualmente) | 200 |
| Costo de cambio de 6 llantas ⁷⁷ (1vez al año) | 4.800 |
| Costo en reparaciones y mantenimiento ⁷⁸ (anual) | 1.730 |

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de estudio de caso 2008.

Los costos semivARIABLES de carácter intangible son los siguientes: el impuesto que paga anualmente por su movilidad la suma de Bs. 150. El costo del SOAT es de Bs. 450 también de carácter anual. El pago por la Roseta es de Bs. 30 que se lo realiza anualmente. Éstos costos son obligatorios según Transito y la Alcaldía para operar. Los costos dentro del marco de las obligaciones para con el Sindicato son las siguientes: El costo de la Tarjeta de Control del Sindicato (Hoja de ruta) que es de Bs. 50 mensualmente para operar en las líneas del Sindicato. El costo de la Tarjeta Pro-Grupo que se lo realiza también mensualmente es de

⁷⁶ Tipo de cambio de 1 dólar a 7.85 para el 1° semestre de 2006 año que compró su movilidad.

⁷⁷ Dn. Ramiro cambia sus llantas generalmente cada año y compra habitualmente nuevas y no usadas. Cada llanta le cuesta alrededor de 800 Bs.

⁷⁸ La reparación y el mantenimiento de la movilidad es semivARIABLE, porque el chofer mismo no sabe en qué momento alguna parte de su movilidad se ha de fregar o desgastar. Pero estas reparaciones generalmente están enmarcadas dentro de intervalos de tiempo. Estas partes que requieren ser cambiados y/o reparados son: el cambio de balatas, anillas, rodamientos, culatas, pistones, inflado y parchado de llantas, etc. que son reparados dentro de un calendario establecido en el trayecto del año. El costo semivARIABLE más elevado para su caso es de Bs. 3.300 en el rectificado del motor, cambio de caja y reparación de la corona, la cual se la realiza aproximadamente cada 2 años. Este costo lo añadiremos en el cuadro N° 27 donde se asume ese costo cada dos años.

Bs. 30, y también necesariamente tiene que realizar este pago para seguir perteneciendo al grupo.

El siguiente detalle resume estos Costos Semivariables intangibles.

- Costo Semivariante Total mensual (costo de tarjeta de control sindical + costo de tarjeta pro grupo) = 80 Bs.
- Costo Semivariante Total anual (costo de tarjeta de control sindical + costo de tarjeta pro grupo + costo de impuesto + costo de SOAT + costo de roseta de inspección) . = 1.590 Bs.

Los costos semivariables que son tangibles que se refleja en los costos de mantenimiento de la movilidad. Los mismos son aquellos costos que se asumen generalmente en determinados intervalos de tiempo.

El siguiente detalle resume estos Costos Semivariables de mantenimiento (tangibles)

- Costo Semivariante Total mensual (costo de cambio de lubricantes) =200
- Costo Semivariante Total anual (costo de cambio de lubricantes + cambio de llantas cada 6 meses, reparación y/o mantenimiento de la movilidad: balatas, corona, rodamientos, etc.) = 8.930

3.19.3. - COSTOS VARIABLES.

Este tipo de costos los asumiremos como aquellos que se realiza cotidianamente en el marco de la actividad laboral del Chofer.

Cuadro N° 25

| COSTOS VARIABLES | Bs. |
|---|------------|
| Costo del gas (GNV) (Cada día) | 70 |
| Costo en la comida (Cada día) | 15 |
| Costo en el ayudante (Cada día) | 5 |
| Costo en el agente de parada (Cada día) | 2 |
| TOTAL | 92 |

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de estudio de caso 2008.

A diario Dn. Ramiro asume un costo diario generalmente de Bs. 70 de GNV como combustible para operar su movilidad. En su alimentación diaria asume un valor alrededor de 15 Bs. El costo en el ayudante oscila alrededor de Bs.5 al día, con voceadores que anuncian por unos minutos en la Ceja de El Alto. El pago diario al agente de control Bs.2.

Dn. Ramiro habitualmente trabaja 5 días a la semana. El día de la mala línea sólo realiza 1 vuelta y deja de trabajar. A diario realiza generalmente 4 vueltas y trabaja de horas 7:00 a 21:00

El siguiente detalle señalará los costos que se realiza cada día, y lo sumaremos mensualmente y anualmente.

- Costo Variable Total diario (alimentación y refrigerios + costo de lavado + costo en ayudante + pago al agente de control + costo del gas) = 92 Bs.

• Costo Variable Total mensual = 1840 Bs.

• Costo Variable Total anual = 22080 Bs.

3.19.4. - INGRESOS ECONÓMICOS Y COSTOS.

Tras un seguimiento realizado a Dn. Ramiro en las diferentes líneas que trabajó presentare el ingreso bruto promedio que obtiene a diario y los costos de operación que asume para brindar el servicio de transporte público. El cuadro N° 26 se presentará en primer lugar

| INGRESO BRUTO PROMEDIO (DIA): COSTOS VARIABLES E INGRESO NETO PARA EL PROPIETARIO | Bs. |
|---|-----|
| Ingreso Bruto Promedio (día) | 200 |
| Costo en comida, pago al agente y ayudante. | 22 |
| Costo en gas (GNV) | 70 |
| Ingreso neto promedio | 108 |

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de estudio c

los ingresos que se obtiene al día, luego se presentará en detalle de carácter mensual y anual. Una vez obtenido el ingreso bruto anual lo restaremos con los costos variables y semivariabes de

carácter anual, la misma, nos dará un ingreso neto. Luego el cuadro N° 27 se presentará un resumen de todos los ingresos y egresos de carácter anual que contemplará todos los costos de operación. Dicho cuadro contemplará sólo 2 años, con el objetivo de incluir el costo del rectificado del motor del micro que es el costo semivariable más elevado.

Cuadro N° 26
e caso 2008.

El cuadro N° 26 expresa el ingreso bruto obtenido en una jornada laboral que es alrededor de Bs. 200. Este monto es resultado en base a los ingresos que obtienen en las distintas líneas de recorrido. El monto obtenido depende de la calidad de las líneas (buenas y malas líneas). Los costos de operación que tiene que asumir se presentan en el siguiente detalle que refleja los diferentes costos variables en el día y el respectivo ingreso neto. Las mismas se presentarán de carácter mensual y anual asumiendo que generalmente trabaja 5 días semanales y cada día realiza de 3-4 vueltas. En la sumatoria de los costos variables de carácter mensual y anual añadiré los costos semivariabes (tangibles e intangibles).

- **Ingreso Bruto día = Bs. 200**

Costos Variables en el día (costos en la alimentación + pago al ayudante + pago al agente de parada + el costo del gas)

$$= \text{Bs. } 92 - \text{Bs. } 200 = \text{Bs. } 108 \text{ ingreso neto en el día.}$$

- **Ingreso Bruto mensual = Bs. 4.000**

Costos Variables y Semivariables mensual (costos en la alimentación + pago al ayudante + pago al agente de parada + costo del gas + costo de tarjeta de control sindical + costo de tarjeta de control grupal + cambio de aceite)

$$= \text{Bs. } 2.120 - \text{Bs. } 4.000 = \text{Bs. } 1.880 \text{ ingreso neto mensual.}$$

- **Ingreso Bruto anual = Bs. 48.000**

Costos Variables y Semivariables anual (costos en la alimentación + pago al ayudante + pago al agente de parada + el costo del gas + costo de tarjeta de control sindical + costo de tarjeta de control grupal + costo de impuesto + costo de SOAT + costo de roseta de inspección+ costo de cambio de aceite + costo de llantas + costo de reparaciones y mantenimiento)

$$= \text{Bs. } 32.600 - \text{Bs. } 48.000 = \text{Bs. } 15.400 \text{ ingreso neto anual.}$$

El ingreso bruto anual de Dn. Ramiro es alrededor de Bs. 48.000, pero restamos todos los costos variables y semivariables para que pueda operar la movilidad, dando un resultado de Bs. 15.400 como ingreso neto anual. En caso de que este ingreso neto es asumido para recuperar exclusivamente lo invertido en la compra de su movilidad que le costó Bs.31.400, se puede hacer una incidencia donde *puede llegar a recuperar lo invertido en un lapso de alrededor 2 años*. Pero Dn. Ramiro sólo tiene un fuente de ingreso proveniente de su actividad laboral como Chofer. Aparte de cubrir los costos variables y semivariables, Dn. Ramiro destina sus ingresos netos a cubrir los gastos de su unidad doméstica.

Cuadro N° 27

Ingresos y costos de operación generales (anual)

| DETALLE Y PERIODO ANUAL | 1er año | 2 do año |
|---|----------------|-----------------|
| INGRESO ANUAL | | |
| Ingreso por pasajes | 48000 | 48000 |
| EGRESOS ANUALES | | |
| COSTOS VARIABLES | | |
| Gas (GNV) | -16800 | -16800 |
| Alimentación del Chofer | -3600 | -3600 |
| Pago a ayudante | -1200 | -1200 |
| Pago al agente de parada | -480 | -480 |
| COSTOS SEMIVARIABLES (tangibles) | | |
| Lubricantes y engrasados | -2400 | -2400 |
| Reparaciones y mantenimientos generales | -1730 | -1730 |
| Reparación del motor (rectificado) | | -3300 |
| Cambio de llantas | -4800 | -4800 |
| COSTOS SEMIVARIABLES (intangibles) | | |
| Impuesto | -150 | -150 |
| SOAT | -450 | -450 |
| Roseta de inspección | -30 | -30 |
| Tarjeta de control Sindical | -600 | -600 |
| Tarjeta Pro Grupo | -360 | -360 |
| Brevet | -400 | |
| SALDO TOTAL | 15.400 | 12100 |

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de estudio de caso 2008.

Según datos ofrecidos por el Chofer acerca de los gastos generales que realiza en su unidad doméstica, nos permite realizar el siguiente detalle de los gastos de carácter mensual y anual que realiza en su familia.

- Gasto general mensual (alimentación, vestimenta y servicios básicos)
Total = Bs. 850 Mes.
- Gasto general anual
Total = Bs. 10.200 Año

Asumiendo que el ingreso neto anual de Dn. Ramiro sin tomar en cuenta los gastos en su unidad doméstica es de Bs. 15.400 ingreso neto anual, pero restamos Bs. 10.200 anual asumidos como gastos generales en la familia del Chofer, da un *saldo de Bs. 5.200 anual* después de haber cubierto los costos de operación y los gastos en la familia del Chofer. Es así que Dn. Ramiro logra generar un fondo de 5.200 Bs. anual, la cual es empleado especialmente como ahorro para cubrir la reparación del motor que se la realiza cada 2 años. En este caso, este Chofer tiene condiciones más favorables porque logra generar ingresos económicos suficientes para correr con los costos del rectificado de su motor. Pero aún así, no logra generar ingresos económicos que pueda permitir la recuperación de su dinero invertido en la adquisición de su movilidad.

Dn. Ramiro comentaba que en ocasiones suele asistir a acontecimientos sociales de sus parientes y amigos, también suele compartir bebidas alcohólicas con sus compañeros de trabajo, como por ejemplo en el campeonato de fútbol, y otros, que son gastos adicionales dentro del marco social. Entonces, este caso de Dn. Ramiro, al cual, describimos su experiencia mediante cuadros nos permite entender también que el ser Chofer micrero es un empleo que sólo permite cubrir los costos de operación y los gastos en su unidad doméstica y no llega a generar más recursos económicos para recuperar la inversión que realizó en la adquisición de su movilidad.

En el marco de la vida cotidiana, los chóferes están inmersos en muchas situaciones sociales, tanto en su familia como en su actividad laboral. Dn. Ramiro, mencionaba que es ‘para mucha paciencia’ trabajar con micro, porque hay que estar discutiendo casi a diario con algunos usuarios porque reclaman que el micro debería ir más rápido. Es comprensible, que en ocasiones se presentan estas discusiones porque el Chofer tiene que tratar de garantizar los ingresos económicos del día y para lograrlo, a veces tiene que ir lento para capturar más usuarios. También comentaba que a veces entre ellos mismos se ‘corretan’ por un pasajero. Esto es cuando en plena avenida aparecen dos micros del mismo sindicato y aceleran su movilidad para lograr levantar y trasladar usuarios. En uno de sus casos, en noviembre del 2007 un Chofer de otro grupo del mismo sindicato no le dejaba avanzar su ruta con velocidad normal, con el objetivo de acaparar usuarios. Llegando a la parada suscitó una discusión entre estos dos chóferes, llegando a repercutir en una llamada de atención proveniente del Secretario de Conflictos para quien tuvo la iniciativa del correteo. Estos casos, generalmente se convierte en practicas habituales porque la misma sobre oferta del servicio de transporte público impulsa a tomar esos mecanismos.

También, comentaba que al menos 1 vez al año siempre le sucede algún choque con su micro. Por ejemplo: En febrero de 2008, en la trancadera de la Ceja de El Alto chocó el costado frontal de un minibús del Sindicato 18 de Diciembre por tratar de pasarle. Se armó una discusión entre ellos y el personal de Transito se hizo presente. Al final Dn. Ramiro tuvo que correr con los gastos de la reparación del minibús, al cual le dio al Chofer minibusero la suma de alrededor de 300 Bs. Ese hecho le sucedió en su primera vuelta en la mañana, donde decidió ya no trabajar todo ese día porque tenía la percepción de que si comenzó de esa manera con ese incidente es mejor no trabajar ese día porque suponía que le iría mal. Además, que perdió alrededor de 1 hora de trabajo para solucionar su problema.

CAPÍTULO 4.

DIVISIÓN SOCIAL DEL TRABAJO EN EL PROCESO DE RECONVERSIÓN DE HERRAMIENTAS DE TRABAJO.

Antes de abordar este capítulo, es necesario precisar qué se entiende por división social del trabajo. Al respecto, Marx menciona que es un sistema de cooperación como forma característica del proceso capitalista de producción. Es la agrupación de trabajadores que tienen distintas aptitudes reunidos y organizados en un taller. Su producto tiene que pasar por manos hasta su terminación. Este proceso de división del trabajo, genera obreros calificados (o especializados) y no calificados. No solo se puede denominar a la división del trabajo de carácter singular como la explicación anterior, sino también, se puede denominar a la división del trabajo de carácter general que es el desdoblamiento de la producción social en sus grandes géneros como agricultura, industrias, etc. (Marx 1985:426-427). En el caso de nuestro objeto de estudio, la falta de ahorro para renovar sus herramientas de trabajo por modelos nuevos ocasionó a que necesitasen varias reparaciones para seguir brindando servicio de transporte, lo cual, influyó en la apertura de más servicios de talleres mecánicos donde existe una división social de trabajadores de carácter singular al interior de los mismos. Algunos, se dedican a ser tapiceros, otros llanteros, cerrajeros, torneros, rectificadores de motor, etc. También, generó una división del trabajo de carácter general, pues permitió la generación de obreros técnicos calificados, como ser: la apertura de varios talleres de reconversión de combustible de Gasolina y/o GLP a GNV. Estos talleres quedan ubicados en distintos lugares estratégicos de la ciudad de El Alto, como ser las avenidas. A la vez, estos técnicos tuvieron que formarse para realizar este tipo de reconversiones. Tras esta precisión sobre la división del trabajo nos permitirá desarrollar el presente capítulo.

4.1. - Reconversión de herramientas de trabajo para seguir en las rutas.

Para comprender y analizar la reconversión de herramientas de trabajo en el Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano”, primeramente se presentará a continuación cuadros que tratarán de reflejar el contexto de las condiciones en las que consiguieron sus movilidades:

Cuadro N° 28

| | |
|--------|----|
| Válido | 32 |
| Ns/Nr | 45 |

| La adquisición de los micros e los chóferes del S.M.T.L.B. | | | |
|--|------------|------------|-------------------|
| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido |
| Válido | | | |
| Parientes | 4 | 5,2 | 12,5 |
| Amistade | 3 | 3,9 | 9,4 |
| Ajeno | 25 | 32,5 | 78,1 |
| Total | 32 | 41,6 | 100,0 |
| Ns/Nr | 45 | 58,4 | |
| Total | 77 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano-El Alto (Mayo, 2007).

En este cuadro sólo respondieron los propietarios trabajadores por cuenta propia siendo que tienen conocimiento de la compra de su movilidad, pese a que no todos ellos respondieron por ser una pregunta muy privada para ellos, es así que sólo tomaremos en cuenta a los que respondieron. El cuadro N° 28 hace referencia que el 78,1% adquirieron su micro de personas ajenas. El 12,5% adquirieron mediante sus parientes, y el 9,4% lo consiguieron bajo amistades. La mayoría de los chóferes adquirieron sus micros mediante personas ajenas. Estos micros generalmente suelen ser puestos a la venta en ferias, como por ejemplo: la Feria 16 de Julio de la ciudad de El Alto. Actualmente, los micros ya no son fabricados, por lo cual, los micros que circulan en el mercado para su venta son de hasta 5° mano, es decir son usados. La mayoría de estas movilidades son reconvertidas. Las partes de los micros no son originales, ni son nuevas de acuerdo a sus respectivas marcas, sólo ha permanecido como original la carrocería. Aunque muchas de ellas también sufrieron modificaciones, como el ampliado de su chasis con chapistas bolivianos con la finalidad de tener más espacio para trasladar más usuarios. El objetivo es generar un poco más de ingresos económicos y ampliar el ciclo de funcionamiento ya que es la única herramienta de trabajo para muchos chóferes ante la dificultad de conseguir empleos estables.

En la actualidad, ya no existen muchos micros expuestos para su venta en las ferias. Esta situación corresponde a que los chóferes ya no ven al micro como una herramienta de trabajo rentable justamente a causa de la sobre oferta de este servicio. La venta de nuevos modelos de movilidades aptos para el servicio de transporte público se torna más atractivo debido a que presentan buenas condiciones de funcionamiento, tales como los buses, minibuses, etc. Pero sin embargo, el acceso a este tipo de vehículos en buen estado a veces resulta costoso, convirtiéndose en un factor más para no renovar su parque automotor.

Cuadro N° 29

| | |
|----------|----|
| N Válido | 44 |
| Ns/Nr | 33 |

Estado en que adquirieron sus micros

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido |
|-------------|------------|------------|-------------------|
| Válido Bien | 7 | 9,1 | 15,9 |
| Mal | 11 | 14,3 | 25,0 |
| Regula | 26 | 33,8 | 59,1 |
| Total | 44 | 57,1 | 100,0 |
| Ns/Nr | 33 | 42,9 | |
| Total | 77 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano El Alto (Mayo, 2007).

En este cuadro sólo respondieron los chóferes (TCP) siendo que tienen conocimiento del estado en que compraron su movilidad, es así que sólo interpretaremos en base a sus respuestas. El cuadro N° 29 demuestra que el 59,1% de los chóferes (TCP) adquirieron su micro en regular estado, el 25 % en mal estado y el 15,9% en buen estado. Estas cifras nos refleja que los micros que están expuestos para su venta no suelen presentar adecuadas condiciones técnicas para su buen funcionamiento, justamente porque pasaron por muchas manos de ex propietarios quienes una vez desgastados sus movilidades suelen venderlo para adquirir otra movilidad que presente (más o menos) mejores condiciones.

La mayoría de los propietarios (TCP) que adquirieron sus micros en regular estado, generalmente el motor suele estar desgastado. Es posible entender que los chóferes suelen comprar un micro para luego hacerlo trabajar y una vez desgastado, especialmente el motor,

suelen venderlo con algunos arreglos superficiales que haría aparentar el buen estado⁷⁹. El objetivo es llegar a venderlo rápidamente, luego renovar su herramienta de trabajo por otro que presente buenas o regulares condiciones de funcionamiento.

Cuadro N° 30

| | |
|----------|----|
| N Válido | 38 |
| Ns/Nr | 39 |

Monto específico que invirtieron los chóferes para arreglar el micro después de su compra

| Montos en dólares americanos | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido |
|------------------------------|------------|--------------|-------------------|
| Válido < 200-299 | 6 | 7,8 | 15,8 |
| 300-399 | 3 | 3,9 | 7,9 |
| 400-499 | 3 | 3,9 | 7,9 |
| 500-599 | 6 | 7,8 | 15,8 |
| 600-699 | 2 | 2,6 | 5,3 |
| 700- > | 18 | 23,4 | 47,4 |
| Total | 38 | 49,4 | 100,0 |
| Ns/Nr | 39 | 50,6 | |
| Total | 77 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano. El Alto (Mayo, 2007).

En este cuadro sólo respondieron los chóferes (TCP) siendo que tienen conocimiento del monto que invirtieron para arreglar sus movilidades, pese a que alguno de ellos no respondieron por ser una pregunta que les incomoda, es así que sólo interpretaremos en base a las respuestas de los chóferes propietarios (TCP). El cuadro N° 30 refleja que el 47,4% de los chóferes propietarios (TCP) invirtieron entre 700-799 \$ adicionales para arreglar su micro una vez adquiridos en regular y en mal estado, y los demás invirtieron montos diferentes. Este costo principalmente lo destinan para reparar el motor, reparación de algunas abolladuras, el repintado, etc. Este cuadro nos refleja que el conseguir un micro en buenas condiciones se torna muy difícil. Es así, que el comprador necesariamente tiene que invertir un monto adicional al costo del micro para su reparación. El valor del costo del micro es variable, porque es de acuerdo principalmente al estado técnico, pero generalmente oscila entre 35005000 dólares americanos, pero las condiciones con las que se consigue en el mercado generalmente son pésimas. Mientras que los minibuses usados tienen un precio inferior que gira alrededor de 4.000\$US. Estas reparaciones son imprescindibles para que el motorizado alargue un poco más su ciclo de funcionamiento.

“Hablemos nomás de El Alto (...) las movilidades de regular para abajo [no están] en óptimas condiciones (...) Los que están ingresando los últimos (...) modelos de carros, los Jumbos, son

⁷⁹ Robert Pyndick y Daniel Rubinfeld a esto le llaman, información asimétrica sobre la calidad de la movilidad. Esto es, que el dueño de la movilidad sabe más que el comprador sobre el estado técnico de la movilidad a venderse. “Éste puede contratar a un mecánico para inspeccionarlo, pero el vendedor lo ha utilizado durante más tiempo y lo conoce mejor. Por otra parte, el propio hecho de que el automóvil esté en venta indica que puede ser un ‘cacharro’(Pyndick y Rubinfeld 1998:535).

los que se encuentran en óptimas condiciones. Un modelo 81 hablemos de acá, ya lleva otra corona ya no es Dodge (...) Te vamos a mentir diciendo en óptima condición y vas a mirar mi carro una llanta bien tarwa llegando al hilo (...) corremos el riesgo (...) Pero nosotros sabemos cómo trabajar tal vez por la necesidad de dinero, el aspecto económico más que todo prima bastante”⁸⁰.

Heller sostiene que “En la sociedad actual, ejecutar un trabajo que pueda ser para nosotros la primera necesidad de la vida, representa de por sí un privilegio (...) La comunidad ideal de los hombres para los cuales el trabajo (cualquier trabajo), se ha convertido ya hoy en una necesidad vital” (Heller 1998:73). Para el caso de la población boliviana, la precaria condición e inestabilidad laboral que actualmente viene afrontando ocasiona, en este caso, que los chóferes opten necesariamente seguir trabajando con su herramienta de trabajo aunque en condiciones sociales y económicas desventajosas, porque para muchos es el único empleo que tienen. Es así que tener una herramienta de trabajo se constituye en una necesidad vital, porque encontrar otro empleo que brinde mayores ingresos económicos generalmente resulta dificultoso. Bajo este contexto los chóferes tienen que hacer el uso de la tecnología reflejada en la reconversión de combustibles para seguir manteniendo su fuente laboral, y buscar formas ingeniosas o mecanismos para seguir existiendo aunque en precarias condiciones en el sector del servicio de transporte público.

La reconversión de la herramienta de trabajo, no implica sólo la parte técnica del micro, sino implica también un proceso de condiciones sociales al adoptar dicha reconversión. En términos de Heller aquí el “El objetivo del individuo particular es la autoconservación; el individuo

Combustible que antes usaba los micros de los chóferes

| Tipo de combustible | Frecuenci | Porcentaje |
|---------------------|-----------|------------|
| Válido Gasolina | 41 | 53,2 |
| Diesel | 6 | 7,8 |
| GLP | 13 | 16,9 |
| GNV | 17 | 22,1 |
| Total | 77 | 100,0 |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato LitoralBoliviano-El Alto (Mayo, 2007).

se identifica así de manera espontánea con el sistema de hábitos y exigencias que permitan su autoconservación, que hacen de su vida algo más ‘cómodo ’ y falto de conflictos posibles” (Heller 1998:12). El Chofer para seguir reproduciéndose necesariamente tiene que adecuarse a las exigencias del mercado del servicio de transporte público. Es así que tiene que acudir e interactuar con sectores sociales como los gremios de los talleres de reconversión de combustible y talleres mecánicos, con el propósito de entablar una comunicación que permita buscar o crear mecanismos para ver cómo se puede llegar a ampliar un tiempo más el funcionamiento del micro.

Cuadro N° 31

El cuadro N° 31 refleja que el 53,2% de los micros de este sindicato utilizaban hasta los

⁸⁰ Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

últimos años de la década de los 90 combustible a gasolina, un 16,9% utilizaban a Gas Licuado de Petróleo (GLP) y un 22,1% a Gas Natural Vehicular (GNV), es decir, que ya

venían instalados con tanque de combustible a GNV en el momento de su compra. Es así que hubo uso predominante de la gasolina como combustible en las movilidades. El uso del combustible GNV era mínimo debido a que anteriormente la reconversión era costosa hasta los últimos años de los 90. A esto se sumaba la reducida cantidad de estaciones de servicio con este tipo de combustible. En anteriores décadas la reducida oferta del servicio de transporte permitía generar ingresos económicos suficientes para cubrir los costos de operación y es así que utilizaban combustible mayormente a gasolina.

Cuadro N° 32

Combustible que actualmente usan

| | Frecuencia | Porcentaje |
|----------------------|-------------------|-------------------|
| Válido Diesel | 1 | 1,3 |
| GLP | 14 | 18,2 |
| GNV | 62 | 80,5 |
| Total | 77 | 100,0 |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litoral Boliviano-El Alto (Mayo, 2007).

El cuadro N° 32 demuestra que el 80,5% de los chóferes usan actualmente el combustible a GNV, el 18,2% usa a GLP. Este cuadro demuestra que en la actualidad la mayor parte de los chóferes que anteriormente usaban el combustible a gasolina hoy usan GNV, es decir que reconvirtieron sus movilidades a GNV, para minimizar los costos de operación. Además la reconversión dejó de ser tan costosa como en años anteriores al 2000 a causa de la apertura de más centros de reconversión y la apertura de más centros de estaciones de servicio con este tipo de combustible. El uso del GNV es el combustible más barato del mercado, lo cual, permite minimizar los costos de operación del micro. El uso de este combustible logró reducir las tarifas de pasajes con el objetivo de no reducir la demanda de usuarios. También, existen otras razones para que los chóferes hayan decidido reconvertir sus movilidades que anteriormente funcionaba a gas licuado (GLP, garrafas) a GNV por el peligro que implica su uso y también por la incomodidad que genera el momento de utilizarlas, porque requiere constantemente comprar garrafas, manipularlo e instalarlo, etc. La situación se complica mucho más cuando hay escasez de este combustible (GLP) en determinadas épocas del año. Mientras el combustible de GNV posee un tanque fijo de gas al interior de la movilidad que facilita el llenado de gas en las estaciones de servicio.

“La inversión que hemos hecho nosotros casi llega a la mitad de una movilidad cuesta 1800 dólares americanos, 1500\$ antiguamente (...). [Recién] hemos terminado de pagar a crédito eso un año. Ahora estamos gozando por lo menos algo el beneficio de ese dinero invertido. Pero tampoco podemos decir solamente que ganamos y ganamos, tantas situaciones que existe dentro de la familia, tenemos hijos que también están estudiando en el colegio, otros que están en la universidad. Entonces el dinero se va ahí nomás, para nosotros ya no hay, como te dijera antes se trabajaba y se ganaba incluso para ahorrar, pero hoy en día ya no se ahorra”⁸².

La iniciativa privada planteó un programa de reconversión de combustible de gasolina a GNV para el parque automotor mediante instalaciones a crédito, como por ejemplo: el Móvil Gas que era el único, en anteriores años, encargado de ofrecer este servicio, que queda ubicado en la Av. de Marzo a la altura de la Aduana de la ciudad de El Alto. Este centro de

8

7

8

8

Ver: Anexo, foto N° 3.

Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

reconversión se fundó un abril de 1994. En el presente, la reconversión aún resulta ser costoso,

| COSTOS DE INSTALACION DE GNV | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|--|
| Peso del Tanque | Cantidad de almacenaje | Valor del equipo de GNV (\$US) | Valor total más con la instalación \$US |
| 50 Kilos | 60 Litros | 350 | 620 |
| 70 Kilos | 80 Litros | 450 | 700 |
| 90 Kilos | 100 Litros | 550 | 850 |

Fuente: Elaboración propia en base a cotización del Taller de conversión Multigas.

pese a que se redujo su costo significativamente. Desde el año 2003 el gobierno está tratando de impulsar mediante el Ministerio de Hidrocarburos un programa para que las reconversiones se instalen gratuitamente para el sector del transporte público⁸³. Este programa beneficiaría al gremio de los micros y otros. Pero aún no se concreta dicho proyecto en su totalidad.

Los siguientes cuadros demuestran los actuales costos de la reconversión:

Cuadro N° 33

Cuadro N° 34

| COSTOS DE INSTALACION A GLP | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| Gas licuado de petróleo (GLP) | Valor de instalación en (\$US) |
| 1 Garrafa | 300 |
| 2 Garrafas | 330 |
| 1 Tanque | 510 |

Fuente: Elaboración propia en base a cotización del Taller de Multigas

Las marcas de este equipo del tanque de GNV generalmente son de procedencia italiana, brasilera y argentina. En cuanto a su peso son diferentes, pero los que son más utilizados comúnmente en los micros es de 70 Kilos. Por el año 1994 la reconversión de combustible a GNV oscilaba en un costo de 1400 \$US el de 70 Kilos, pero actualmente con la apertura de varios centros de reconversión, hoy el mismo peso del tanque tiene un costo de 700\$US, lo cual refleja que hubo una disminución alrededor de un 50% de su valor. Esta situación, de alguna, manera permitió y permite que los chóferes puedan acceder a reconvertir sus movilidades.

Esta reconversión fue adoptada principalmente para llegar a cubrir los costos de operación y los gastos de las unidades domésticas de los chóferes. Sin esta reconversión, gran parte de este gremio micrero hubiese concluido su ciclo de funcionamiento, quedando afectados los chóferes.

Los siguientes cuadros reflejan datos del tipo de uso de combustible que utiliza el parque automotor a nivel departamental y en especial de la ciudad de El Alto que nos permite acercarnos al incremento que existe en el uso de este combustible GNV.

Cuadro N° 35

La Paz: Parque automotor, por uso de combustible, 2003-2004 (En número de vehículos).

| Uso de combustible | 2003 | | 2004 | | |
|--------------------|----------------|--------------------------|----------------|--------------------------|----------------------|
| | Cantidad | Participación porcentual | Cantidad | Participación porcentual | Variación porcentual |
| TOTAL | 130.878 | 100,00 | 141.393 | 100,00 | 8,03 |
| Alcohol | 6 | 0,00 | 6 | 0,00 | 0,00 |
| Diesel | 15.570 | 11,90 | 18.663 | 13,20 | 19,87 |
| Gas Natural | 113 | 0,09 | 139 | 0,10 | 23,01 |
| Gasolina | 115.189 | 88,01 | 122.584 | 86,70 | 6,42 |
| Otros | 0,00 | 0,00 | 1 | 0,00 | 0,00 |

Fuente: INE, proveniente de Registro único para la administración tributaria municipal.

Estos datos nos demuestran que la gasolina aún sigue siendo el combustible más utilizado en el parque automotor del Departamento de La Paz, pero también nos demuestra que existe un leve incremento en el uso del combustible a GNV.

Cuadro N° 36

El Alto: Parque automotor por municipio, tipo de combustible 2005-2006

| Uso de combustible | 2005 | 2006 | |
|--------------------|---------------|---------------|----------------------|
| | Cantidad | Cantidad | Variación porcentual |
| TOTAL | 39,726 | 47,150 | 18,69 |
| Alcohol | 2 | 3 | 50,00 |
| Diesel | 9,242 | 10,145 | 9,77 |
| Gas Natural | 54 | 99 | 83,33 |
| Gasolina | 30,427 | 36,902 | 21,28 |
| Otros | 1 | 1 | 0,00 |

Fuente: INE, Estadísticas socioeconómicas del municipio de El Alto. Boletín N° 25. 200

Hasta donde se averiguó, aún no se cuenta con datos concretos de la cantidad de movilidades de servicio público que utilizan gas natural. Sólo se cuenta con datos oficiales elaborados por INE. A nivel del municipio de El Alto, nos demuestra también que la gasolina aún sigue siendo el combustible más utilizado en el parque automotor. El segundo combustible en importancia es el diesel. Mientras que el gas natural es el combustible menos utilizado. Estos datos oficiales es pasible a cuestionamientos, porque no refleja la realidad según las observaciones que realicé, porque basta con subirse a un minibús o micro para observar que generalmente las movilidades de servicio público, minibuses, micros hasta taxis llevan consigo un tanque de gas natural que es notorio observando de bajo del asiento trasero.

Otras fuentes, como el boletín de Transredes, menciona que la Cámara Nacional del GNV ratifica que tras los programas promocionales de GNV impulsados por Transredes y el Sector Empresarial del GNV, Bolivia se ubica actualmente en el segundo país de Sud América con mayor uso del GNV con una representación del 11,7% (57.900) de su parque automotor, lo cual muestra una triplicación de su incremento porque el 2003 solo el 3,3% (19.298) utilizaban

este tipo de combustible. Cochabamba supera los 31.000 vehículos que utilizan

GNV, Santa Cruz estima rebasar los 20.000 vehículos. Mientras que La Paz y El Alto cuentan con menos de 5.000 vehículos que utilizan GNV como combustible⁸⁴.

La predominancia del uso de GNV en Cochabamba y Santa Cruz corresponde a las características de su topografía, es decir, que su superficie generalmente es plana y el uso de este combustible es adecuado. El transitar en ese tipo de superficie no requiere de mucha fuerza por parte de las movilidades. Sin embargo, la topografía de la ciudad de La Paz se caracteriza por tener muchas pendientes. El uso de GNV en las movilidades generalmente no es apto porque no brinda demasiada fuerza al motor para las subidas, a excepción de algunas movilidades actuales que ya vienen con motores diseñados exclusivamente para que puedan funcionar a GNV y tener fuerza.

4.2. - Ventajas y desventajas del uso del GNV en los micros.

Las ventajas que tiene el uso del gas natural vehicular (GNV) en el gremio micrero son varias. La ventaja más importante es la reducción de los costos de operación, y permite que los micros aún sigan en el mercado del servicio de transporte.

Cuadro N° 37

| COSTO | | DE TIPO DE MBUSTIBLES | |
|-------------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Tipo de combustible | Unidad de medida | Cantidad | Precio unitario (Bs.) |
| Gasolina Especial | Litro | 1 | 3,74 |
| Diesel | Litro | 1 | 3,72 |
| Gas Natural Vehicular (GNV) | Metro Cúbico | 1 | 1,66 |
| Gas Licuado de Petróleo (GLP) | 10 Kilos (1 Garrafa) | 1 | 22,50 |

Fuente: Elaboración propia en base a cotización de los estaciones de servicio Bagdad Dragón de oro y Perla Andina.

Anteriormente, los chóferes micreros utilizaban el combustible a gasolina y al día generalmente solían consumir alrededor de 30 litros que significaba un costo de 112.2 Bs. Pero actualmente con la reconversión a GNV consumen alrededor de 40 Metros cúbicos que significa un costo de 66.40 Bs. Entonces, un metro cúbico de GNV cuesta menos de la mitad de un litro de gasolina. De alguna manera es conveniente el uso del GNV, pero en la realidad los 45.80 Bs. que aparentemente ahorrarían en el uso de este combustible no sucede de esa manera, porque de haberse mantenido las tarifas a 0.80 ctv. de pasaje, recién se empezaría a reflejar los reales beneficios económicos. La rebaja de tarifas ocasionó el descenso de sus ingresos económicos y los 45.80 Bs., que aparentemente figura como un excedente, en realidad repone las pérdidas por la rebaja de los pasajes

Muchos de los chóferes sostuvieron que no es de todo ventajoso usar el gas natural vehicular (GNV) porque también presenta ciertas desventajas al usarlo. Una de las desventajas que implica el usar este combustible consiste en que ocasiona un rápido desgaste del motor porque el gas es un combustible seco y acorta la vida de funcionamiento del motor. Para que el motor tenga una mayor duración necesita constantemente ser lubricado. Sin duda, el gas resulta ser un combustible barato pero que a futuro ocasiona problemas como el desgaste rápido en los motores, lo cual implica asumir los costos en el mantenimiento del motor ya no a

⁸⁴ Boletín Transredes 2007.

largo plazo sino en un corto y mediano plazo. Los chóferes usan técnicas recomendados por los mecánicos para que el motor no tenga un desgaste acelerado. Estas técnicas consisten en lubricar el carburador, las culatas y el motor con aceite y/o en ocasiones suelen hacerle funcionar con gasolina una vez a la semana a aquellos micros que tienen un sistema dual en su motor.

Otra desventaja, consiste en el reducido número de estaciones de servicio de GNV en la ciudad de El Alto^{85 86}. Esto ocasiona, a que se tenga que realizar largas filas en estas estaciones, porque las estaciones de servicio generalmente sólo cuentan con gasolina y diesel, aunque actualmente vienen dotándose del servicio de GNV. A esta desventaja también se suma la imposibilidad de realizar largos viajes porque el combustible de GNV se acaba rápidamente, y a esto se suma la escasez de estaciones de servicio que cuenten con GNV en algunas carreteras, ocasionando la pérdida de algunos contratos con grupos de personas que deciden viajar a lugares lejanos para excursiones o ir de paseo.

Muchos de los chóferes optan por seguir utilizando el GLP (garrafas) por considerarlo, de alguna manera ventajosa porque es gas licuado y lubrica al motor evitando su desgaste acelerado. Pero también presenta desventajas reflejada en el riesgo de explosión , porque requiere de una manipulación constante para instalarlas adecuadamente. Otra dificultad sucede cuando en temporadas del año existe escasez de GLP dificultando su adquisición tras los precios elevados que fijan las tiendas. En situaciones de no conseguir suelen dejar de trabajar, siendo un perjuicio para ellos. Aún así, consideran que es ventajoso ya que le dá más fuerza al motor y la mantiene. Los micros que generalmente utilizan el GLP son los de la ciudad de La Paz debido a que sus motores necesitan tener fuerza para recorrer las rutas que son de subida. El costo de este combustible es menor a comparación de la gasolina⁸⁷.

4.3. -División social del trabajo en el proceso de reconversión de movilidades.

El proceso de reconversión de herramientas de trabajo lo realizaron en diferentes lugares. El cuadro siguiente y las versiones de los chóferes entrevistados mencionan este proceso de reconversión de la siguiente manera:

Cuadro N° 38

| | |
|-----------------|-----------|
| N Válido | 26 |
| Ns/Nr | 51 |

⁸⁵ José Luís Cardozo Secretario Ejecutivo de la Confederación Nacional de Chóferes de Bolivia, manifestó algunas desventajas para la reconversión de movilidades de GLP a Gas Natural Vehicular (GNV), porque hacía notar que se requiere la instalación de un número mayor de surtidores de ese carburante. Que alrededor de 39.000 vehículos de las aproximadamente 350.000 unidades del parque automotor nacional utilizan el combustible (GNV) y que las nuevas reconversiones que se pretende abordar, colapsaría el sistema de las estaciones de servicio (El Diario 15 de junio de 2007).

⁸⁶ El gobierno subvenciona 27.000 bolivianos a los 30.000 vehículos que utilizan GLP en el transporte público. La subvención por garrafa es de 9 Bs., con la finalidad de reducir el gasto de las unidades domésticas, pero indirectamente se beneficia el sector del transporte público. Las garrafas de gas están reglamentadas para su consumo doméstico y para el uso en el transporte público se ponen de cabeza o necesitan de un trasvasijado, la cual, representan un riesgo (La Razón 28 de junio del 2003).

⁸⁷ El dirigente de la Confederación Nacional de Chóferes, estima que son 12.000 los vehículos que emplean entre una y dos garrafas (GLP). La Paz tiene el mayor número, 5.800 unidades, Tarija 3.000 y Chuquisaca 2.000, el resto en menor cantidad (El Diario 15 de junio de 2007).

Lugar donde realizaron la reconversión de motor a gasolina a GNV

| | Frecuenci | Porcentaje | Porcentaje Válido |
|----------------------|-----------|------------|-------------------|
| Válido Móvil Gas | 9 | 11,7 | 34,6 |
| Villa Dolores | 1 | 1,3 | 3,8 |
| Propio (mecánico) | 3 | 3,9 | 11,5 |
| Cruce Villa Adela | 1 | 1,3 | 3,8 |
| Av. Juan Pablo II | 2 | 2,6 | 7,7 |
| Final Los Andes | 1 | 1,3 | 3,8 |
| Av. Cívica | 2 | 2,6 | 7,7 |
| Plaza La Paz-El Alto | 1 | 1,3 | 3,8 |
| Centro Gas | 1 | 1,3 | 3,8 |
| GENIX | 1 | 1,3 | 3,8 |
| Compró instalado | 3 | 3,9 | 11,5 |
| Cruce Viacha | 1 | 1,3 | 3,8 |
| Total | 26 | 33,8 | 100,0 |
| Ns/Nr | 51 | 66,2 | |
| Total | 77 | 100,0 | |

Fuente: Elaboración propia en base a encuestas a chóferes del Sindicato Litera Boliviano-El Alto (Mayo, 2007).

En este cuadro, sólo se tomará en cuenta a las respuestas obtenidas por los chóferes propietarios trabajadores por cuenta propia, porque sólo ellos tienen conocimiento de la reconversión de su combustible, pese a que algunos de ellos no respondieron por diferentes motivos. Es así que el cuadro N° 38 muestra que el 34,6% de los chóferes reconvirtieron su combustible en el taller Móvil Gas. Pero los chóferes mayormente reconvirtieron en los distintos talleres de reconversión que quedan ubicados en diferentes sectores de la ciudad de El Alto. Es decir, que el 65,4 % de los chóferes acudieron a otros talleres de reconversión.

Los chóferes de este Sindicato tuvieron que asumir por cuenta propia la reconversión del combustible. Es decir, que cada chófer asumía los costos de la reconversión y lo realizaban de manera particular viendo su necesidad económica para seguir en el mercado de servicio de transporte. El cuadro N° 38 demuestra los diversos lugares en los que los chóferes acudieron a reconvertir sus movibilidades por cuenta propia. Esta situación refleja que el Sindicato no coadyuvó en subvencionar o negociar los costos como institución con los centros de talleres de reconversión. Aquí se refleja la debilidad institucional, porque los chóferes ya no confían en su sindicato como canalizador de solución de demandas económicas por los precedentes sociales anteriores a su desafiliación de su ente matriz sindical, que será desarrollado en el capítulo 5.

El proceso de reconversión masiva del combustible permitió la desconcentración del único taller de reconversión Móvil Gas que en anteriores años era el único autorizado en ofrecer este servicio. A la vez, este centro era y sigue siendo una estación que exclusivamente brinda el servicio de combustible a GNV desde el año 1994.

Este centro de reconversión Móvil Gas no tuvo la capacidad de atender la elevada demanda de movilidades que solicitaban su reconversión, además que era muy riesgoso hacer estas instalaciones cerca de la estación de servicio de GNV, a causa de la emanación de gas y causaría el peligro de explosión. Esta situación fue uno de los factores más para la descentralización de este centro. Así se desencadenó la generación de una división de trabajo con la apertura de varios talleres de reconversión de combustible. Muchos de los dueños de los nuevos centros de reconversión son técnicos que trabajaban en el centro de reconversión Móvil Gas. Esto a su vez, originó que muchos jóvenes empezaran a capacitarse en distintos institutos como la INFOCAL-El Alto para aprender a reconvertir este tipo de combustible. Entonces, esta descentralización fue importante porque contribuyó a generar fuentes de empleo, en especial, para los jóvenes que se ven imposibilitados de encontrar trabajo. El cuadro N° 38 refleja esta situación porque el 65,4 % de los chóferes reconvirtieron sus movilidades en los distintos talleres de reconversión.

Esta descentralización ocasionó la libre oferta y demanda de la reconversión, aspecto que favorece a los chóferes que quieren reconvertir sus herramientas de trabajo con reducidos costos. Al respecto, el boletín difundido por Transredes da a conocimiento que el número registrado de talleres de reconversión habilitados por la Superintendencia pasó de 35 registrados a fines del 2003 a 75 registrados actualmente, existiendo un incremento de 40 talleres más, duplicando la infraestructura y las opciones de servicio a nivel Bolivia. Estos centros son los autorizados, pero en la realidad sobre pasa ese número siendo que muchos talleres de reconversión no funcionan de manera legal. El boletín también menciona que el número de estaciones de servicio de GNV a fines del año 2003 era de 45, pero para el 2007 fue de 87, es decir que hubo un incremento de 42 estaciones más⁸⁸.

El gremio micrero no sólo reconvirtió sus combustibles, sino reconvirtieron también partes de sus movilidades aparte del combustible para que las movilidades tengan un periodo más de funcionamiento.

“Yo lo mantengo con lo que es sus repuestos originales (...) Algunos lo hacen transformación, por ejemplo, (...) del sistema de transmisión (...) y suspensión que lo cambian, lo convierten de Nissan o de Inter (...) lo están adaptando ya en otro sistema (...) Cada uno ve la conveniencia de cómo puede hacerlo andar (...) a su forma de ver o a consejo del mecánico”⁸⁹.

Este proceso de reconversión de herramientas de trabajo especialmente por parte del gremio micrero, permitió un desencadenamiento de más opciones y apertura de fuentes de trabajo, porque los micros requieren de talleres mecánicos que tengan servicios adicionales, como por ejemplo: mecánicos que se capaciten para ampliar el chasis de los micros, reconstruir algunas partes del micro, y otros más

9
4 Boletín Transredes 2007.

9 Ibid.

5

CAPÍTULO 5.

EL SINDICATO LITORAL BOLIVIANO-EL ALTO Y SU ORGANIZACIÓN SOCIAL.

5.1.- Desafiliación del Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de la ciudad de El Alto de su ente matriz Sindicato Mixto de Transportes “Litoral” de la ciudad de La Paz.

En el proceso de desafiliación del Sindicato Mixto de Transportista “Litoral Boliviano” de El Alto con su ex-ente matriz Sindicato Mixto de Transportes “Litoral” de La Paz, intervinieron muchos motivos. Los relatos de los chóferes que vivieron esta desafiliación mencionan lo siguiente:

“Nos ha dicho aquí arriba tiene que haber un Terminal así era la idea (...). Ese era un proyecto hacia El Alto (...) Teníamos que llevar nosotros a las Villas (...) Pero a largo tiempo ya no ha sido así, nos hemos buscado por nuestra propia cuenta ya la rutas (...) Apenas, porque el monopolio antes hacía temblar (...) Así era pues el transporte (...) Hoy en día ya no están respetando, el transporte libre ya hay cualquier cantidad”⁹⁶.

Según relatos de algunos chóferes, el objetivo del Sindicato de la ciudad de La Paz antes de 1979, era expandir su servicio. Y como meta se plantearon cooptar y/o cubrir las rutas de El Alto que era un área de crecimiento poblacional. Es así, que enviaron al grupo “Alto de la Alianza” que contaba con un número de 10-15 operarios. Anteriormente, el área de trabajo de dicho grupo era la ciudad de La Paz, pero por decisión del Sindicato fueron destinados a El Alto constituyéndose en el primer grupo de este Sindicato que tenía la misión y la responsabilidad de brindar servicio en la urbe alteña.

Al enviar a este grupo a El Alto, los dirigentes del Sindicato Litoral de la ciudad de La Paz no premeditaron los problemas que se iba a presentar con otros sindicatos ya establecidos. En la década de los 70 los sindicatos tradicionales de El Alto imposibilitaron el regular funcionamiento de este grupo del Sindicato Litoral originando conflictos entre este gremio por causas estrictamente económicas. Sindicatos como: Murillo, San Cristóbal, fueron uno de los primeros en ofrecer este servicio de transporte público en El Alto. Su antigüedad originaba en los chóferes un sentimiento de considerarse dueños de las rutas para ofrecer este servicio. Esto corresponde a los elevados ingresos económicos que se llegaba a percibir al ofrecer este reducido servicio. Y compartir rutas con otros sindicatos significaría generar una competencia de este servicio causando la reducción de sus ingresos económicos. Es así, que los chóferes del grupo “Alto de la Alianza” del Sindicato Litoral de El Alto tuvieron que sufrir constantes atropellos por parte de los chóferes de otros sindicatos.

Uno de los motivos para desafiliarse corresponde a lo siguiente:

“Teníamos una Cooperativa que pertenecíamos a La Paz (...) y nosotros íbamos abonando como bases, como socios (...) a través de la hoja de ruta (...) y no había ningún beneficio. Al último hemos ido a pelearla. Nos han dado una sucursal aquí en El Alto (...) Nos han repartido: arroz, fideo cosas pequeñas, lo que casi no nos interesaba (...). Lo que a nosotros nos interesaba era (...) muelles, batería, llantas lo que más se arruina y no nos quisieron

⁹⁶ Entrevista a Chofer Sr. Tibursio. En fecha: 21-05-07.

dotar. Nosotros hemos pedido que nos devuelva (...) así que ahí surgió la idea de la desafiliación ⁹⁰.

La demanda de recibir ayuda de la Cooperativa, principalmente, en insumos para el funcionamiento y el mantenimiento de los micros, se constituía en una demanda legítima. En la década del 80, Bolivia atravesó por un momento de una economía inestable, una de ellas reflejado en los altos niveles de inflación e hiperinflación, cierre de empresas, etc., originando altos costos de los repuestos y/o insumos de las movilidades. El ingreso económico que obtenían los chóferes no cubrían los costos de operación. Es así que los chóferes se vieron afectados económicamente en ese periodo. El periodo de fluctuaciones económicas en la década de los 80 no garantizaba que los chóferes permanezcan brindando servicio. Los chóferes al afiliarse al Sindicato asumían derechos y obligaciones. Uno de sus obligaciones era el pago de las hojas de ruta para circular las áreas de trabajo. Pero los chóferes como asumían obligaciones con el Sindicato, tenían la legitimidad de exigir derechos. De esta manera se organizaron y presionaron a su Sindicato demandando ayuda en insumos y/o repuestos a través de su Cooperativa. El objetivo, fundamentalmente, era cubrir los costos de operación y garantizar los ingresos económicos para cubrir las necesidades básicas de los chóferes.

El siguiente motivo, según los relatos, consiste en que:

“Los dirigentes eran de la hoyada, más la preocupación era de ellos sus trabajos en su área de trabajo (...) Aquí arriba, como estaba representado sólo por un secretario de relaciones, no tenía esa autoridad justamente de ir hacer representación a nivel de la Federación Central (...) No teníamos respaldo de los dirigentes de la hoyada. Entonces, aquí arriba se han agrupado socios (...) porque (...) la cantidad del parque automotor ya estaba aumentando y había más crecimiento y muchas áreas de trabajo, pero no había quién venía a representar. Entonces, lo que hemos optado es lo siguiente: mejor acá, ya nos independizamos sacamos nuestra propia personería jurídica y después nos desafiamos de la hoyada ⁹¹.

La cita anterior refleja que otro de los factores de la desafiliación corresponde a temas de representación dirigencial. Esto es, una vez que el Sindicato Litoral de la ciudad de La Paz decidió mandar a un determinado número de operarios para que presten servicio en El Alto, no priorizaron el tema de representación dirigencial. Quien representaba al primer grupo de micros de este Sindicato de El Alto era solamente el Secretario de Relaciones del Sindicato Litoral de la ciudad de La Paz y no así el Secretario General que era la autoridad máxima para hacer la representación del Sindicato. El Secretario de Relaciones carecía de autoridad suficiente para hacer la representación a nivel de la Federación. La alta dirigencia de este Sindicato solamente priorizaba el área de trabajo de la ciudad de La Paz.

El parque automotor del Sindicato Litoral de El Alto a medida que pasaba el tiempo fue incrementándose, lo cual su representante no tenía la autoridad suficiente para realizar las negociaciones con la Alcaldía, Sindicatos, Tránsito y otros, para la negociación de las rutas de una ciudad que cada vez se poblaba y demandaba más servicio de transporte. La falta de atención por parte de las autoridades del Sindicato central de la ciudad de La Paz para

⁹⁰ Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

⁹¹ Entrevista a Chofer Sr. René. En fecha: 23-05-07.

ocuparse de las demandas de sus socios en El Alto, fue otro de los motivos más para impulsar el proceso de la desafiliación y contar con una personería jurídica propia. Esta desafiliación conllevó a que tengan autoridades propias desde un Secretario General más su directiva para realizar gestiones con otros Sindicatos y ante las instancias pertinentes como la Alcaldía, con el objetivo de habilitar nuevas áreas de trabajo.

La forma de organización de los chóferes en Sindicato implica la jerarquía de sus autoridades. Es decir, las relaciones sociales de los chóferes en el marco organizativo son de carácter vertical. La autoridad principal es el Secretario General quien tiene la autoridad legítima, establecida y reconocida ante los chóferes de base y ante otros sindicatos de este gremio. Mientras, que un representante como el Secretario de Relaciones, ocupa una cartera menor al de Secretario General y no tiene la autoridad suficiente en realizar gestiones para habilitar rutas. Justamente los otros sindicatos apelaban al Sindicato Litoral de El Alto a que su Secretario General es quien debía negociar con ellos y no otro representante. Ahí radica la lógica con que funcionan las autoridades de los sindicatos en reconocer sólo a las autoridades máximas.

5.2.- Conflictos y la necesidad de organización sindical.

Los conflictos que tuvieron que atravesar este sindicato fueron diversos. Uno de ellas gira en torno a la invasión de las rutas de El Alto que generaba conflictos para el primer grupo del Sindicato Litoral de la ciudad de La Paz que venía a dar servicio a la población alteña alrededor del año 1977 a causa de que existía sindicatos de transporte ya consolidados que no permitían que otro sindicato invada y les arrebatase sus áreas de trabajo.

El problema con que tropezaron, como se mencionó anteriormente, se basaba en la escasa presencia de los altos dirigentes del Sindicato, que se ocupaba más en resolver los problemas de sus afiliados que trabajaban en la ciudad de La Paz. Las condiciones de las rutas que presentaba en El Alto hasta ese entonces eran inadecuadas. Siendo poco atractivo para los chóferes del mismo sindicato que trabajaban en la ciudad de La Paz, porque las condiciones de las rutas ocasionaban un acelerado desgaste de sus motorizados. Esta situación, ocasionó la desatención de los principales dirigentes del sindicato y sólo mandaban a El Alto al Secretario de Relaciones para realizar cualquier tipo de representación y gestión.

La falta de representación hizo que los otros sindicatos, atropellen constantemente a este pequeño grupo, como por ejemplo: la invasión de rutas, dejarlos sin usuarios a los micros, etc., tenían toda la libertad y legitimidad para poder hacerlo ya que eran sindicatos consolidados legítimamente con el tiempo. Contaban con una dirigencia completa con poder de representación para realizar todo tipo de demanda y reclamo.

“Ellos querían salir por donde mejor les parezca (...) y nos quitaban los pasajeros y nosotros no permitíamos eso. De eso ha sido (...) que hemos tenido enfrentamientos. [A nuestros dirigentes de la ciudad de La Paz] no le interesaba nada lo de El Alto (...) Los que han venido a inaugurar los de la hoyada (...) han dicho no mucho tierra, muchos baches, que los carros se van a arruinar, que se van a volver viejos, se quedaron dos ”⁹⁹.

⁹⁹ Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

“Cada vez [los sindicatos antiguos] nos pisoteaban con esa cosa de decir ‘ustedes no tienen voz ni voto porque son un grupo aquí tiene que armarse un sindicato. De eso más que todo (...) nos hemos dividido [desafiliado] (...) para que nuestra voz se cuente ”¹⁰⁰.

Los sindicatos consolidados antiguamente en El Alto recurrían a estos hechos basándose en que el Secretario de Relaciones de este Sindicato Litoral no puede representarlos debido a que no es la máxima autoridad y además es sólo un grupo que no es un sindicato plenamente conformado y que no tiene voz ni voto para poder demandarlos. Esta desatención de las autoridades centrales, permitió que el Sindicato Litoral de El Alto empiece a gestionar su desafiliación y conseguir su personería jurídica. La organización como sindicato fue con el objetivo de impedir más avallasamientos y maltratos con otros sindicatos.

El sindicato como una forma organizativa empleado como instrumento de defensa de intereses económicos, sociales y culturales (CEJIS 1983:3) demuestra que cumple un papel muy importante para tener representación ante toda instancia. El sindicato puede reflejarse como un equipo, en el cual existen muchos componentes:

“El equipo puede ser definido como un conjunto de individuos cuya cooperación íntima es indispensable si se quiere mantener una definición proyectada de la situación. El equipo es un grupo, pero un grupo no en relación con una estructura social o una organización social, sino más bien en relación con una interacción o una serie de interacciones en las cuales se mantiene la definición pertinente de la situación ” (Goffman 1989:115-116).

La vida cotidiana de los pocos chóferes que se desenvolvían en su actividad laboral (en los años 1977-1979 antes de su desafiliación) brindando servicio de transporte público en El Alto, originó una interacción permanente entre los chóferes en base a la experiencia particular que atravesaban en la vida cotidiana de cada Chofer. Los atropellos y conflictos que vivían constantemente les permitieron entablar y fortalecer lazos de cooperación entre los chóferes que se veían agredidos, primeramente de carácter particular y luego como gremio o como grupo. Estos hechos les permitió entablar un interés colectivo, en base a la demanda de autodefinirse como sindicato independiente. El factor de representación materializado en sindicato ha sido muy importante para este Sindicato, porque ya tenían la potestad de realizar demandas y reclamos ante las instancias pertinentes, concernientes a temas de rutas, invasión de líneas, choques y otros.

Las relaciones actuales que tiene el Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” (El Alto) con el Sindicato Mixto de Transportes “Litoral” (La Paz) no son tan buenas porque aún existe un resentimiento histórico mutuo. Uno de los chóferes sostiene que *“siguepersistiendo ese resentimiento (...) Ellos quieren que les devolvamos las cosas que nos han regalado (...) unos gaveteros, un escritorio, unas sillitas, un televisor (...) ¿Cómo puedes devolver una cosa regalada? Imposible!”* ¹⁰¹. Este resentimiento, se puede clasificar en dos puntos: Uno, porque los dirigentes y chóferes antiguos que trabajaban en El Alto tienen un resentimiento especialmente con aquellos hoy ex-dirigentes del Sindicato de la ciudad de La Paz por no haber asumido la responsabilidad de solucionar los problemas que atravesaron con otros sindicatos y que les dejaron abandonados a su suerte para solucionar sus problemas. Dos, el sindicato Litoral de la ciudad de La Paz también muestran un enojo, por haberse desafiliado, ^{92 93} porque

. Entrevista a Chofer Sr. Irineo. En fecha: 23-05-07.

¹⁰² Entrevista a Chofer Sr. René. En fecha: 23-05-07.

su alejamiento representa la limitación de ingresos económicos mediante el cobro de las hojas de ruta para el sindicato. Actualmente, los dirigentes del Sindicato Litoral de la ciudad de La Paz aún van exigiendo la devolución del mobiliario que les había cedido al sindicato Litoral de El Alto antes que hayan decidido desafiliarse.

Una vez desafiliado ya contaban con autoridades propias y también administraban sus propios recursos económicos que obtenían tras el cobro mensual de las tarjetas de control y otros. Uno de los objetivos del sindicato era expandirse en la ciudad de El Alto. Es así que tras su desafiliación era “uno de los pioneros. Por alguna situación será (...) a nivel dirigenal o a nivel de trabajo que ha ido bajando un poco” . En la década de los 80-90 el Sindicato Litoral Boliviano-El Alto era uno de los pioneros más en la ciudad de El Alto ante la escasez del servicio de transporte público y la elevada demanda de este servicio que existía, pero posteriormente se incrementó este servicio ocasionando que su prestigio como sindicato descienda poco a poco a causa de que su parque automotor no se incrementó, ni se renovó.

5.3. - Composición de los grupos del S.M.T.L.B. de El Alto.

a) Número de grupo, denominación y fundación.

El propósito de organizarse en sindicato y al interior de éste en grupos tiene la finalidad de prestar un adecuado servicio a los usuarios, permitiendo que sus líneas lleguen o pasen por lugares cercanos a las zonas o viviendas de los usuarios. Por otro lado, el sindicato tiene otro objetivo paralelo -siempre y cuando posea las condiciones necesarias- permanecer, expandirse y apropiarse de rutas que antes no había cubierto. Su misma forma de organización, permite agremiar a más afiliados con la finalidad de expandirse para mantener en vigencia sus rutas. El Sindicato con más líneas y más afiliados siempre es el que tiene más poder dentro del sector de transporte público urbano.

Para el crecimiento del sindicato es importante el crecimiento poblacional de las urbanizaciones y/o zonas. Es importante la demanda de este servicio de parte de las Juntas de Vecinos para obtener ingresos económicos suficientes que permitan cubrir los costos de operación para su funcionamiento regular. El factor tiempo puede permitir que a largo plazo las zonas que tienen una población reducida con el tiempo crezcan y así este sindicato reclamará legítimamente sus rutas por haber sido los primeros en brindar servicio anteriormente en zonas cuando su población era reducida.

El Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de la ciudad de El Alto, tiene la siguiente composición organizados por grupos desde su fundación hasta el presente:

» Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

| <u>Grupos de micros</u> | <u>Nombre de los grupos</u> | <u>Fecha de su fundación</u> |
|-------------------------|--------------------------------------|------------------------------|
| Grupo uno | Alto de la Alianza | 26 de mayo de 1979. |
| Grupo dos | Bolivia Mar Puerto Ilo | 21 de septiembre de 1996. 30 |
| Grupo tres | Océano Pacífico | de julio de 1996. |
| Grupo cuatro | Caracoles ^{94 95} Colorados | de enero de 1997. |
| Grupo cinco | de Bolivia Mejillones | 26 de noviembre de 1995. 6 |
| Grupo seis | | de mayo de 1998. 10 |
| Grupo siete | | de mayo de 2003. 4 |

Fuente: Estatuto orgánico del S.M.T.L.B. de la ciudad de El Alto.

⁹⁴ En la actualidad se llama Grupo Calama.

⁹⁵ Actualmente, este grupo no está en función, debido a suspensión por actos de indisciplina.

⁹⁶ ¹⁰² Entrevista a Chofer Sr. René. En fecha: 23.05.07.
Ver Anexo el mapa sobre las rutas que recorren los micros del S.M.T.L.B. en la ciudad de El Alto (el pintado con el color verde refleja la cobertura de rutas que tiene en distintas zonas y/o villas de la ciudad de El Alto).

Estos denominativos provienen de los nombres de distintos puntos del mar boliviano y esto se debe al nombre que lleva el Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano”. Cada grupo tiene en promedio de 30 afiliados. Este Sindicato desde su desafiliación en 1979 hasta 1995, (década y media) funcionó con un solo grupo. Esto correspondía a que los micros de la ciudad de El Alto generalmente estaban afiliados en sus Sindicatos, las cuales, eran dueños de muchas áreas de trabajo estratégicos. Mientras el Sindicato Litoral de El Alto, recién empezaba a funcionar con un solo grupo y aparentemente no generaba confianza a los demás chóferes micreros ante los precedentes conflictivos que atravesó para desafiliarse. Es decir, para otros chóferes este sindicato no brindaba seguridad laboral, además que recién estaba incursionándose en la búsqueda de áreas de trabajo. Mientras los otros Sindicatos ya tenían áreas de trabajo consolidados.

b) Número de líneas.

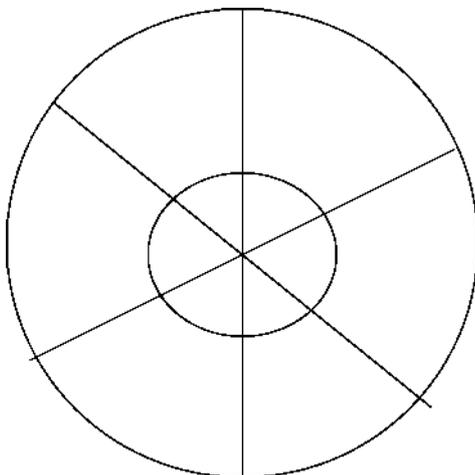
El número de líneas que actualmente viene funcionando es de 6, de las cuales: la línea 502 abarca las rutas empezando desde Cruce Achocalla, Ceja, Chacaltaya, Los Andes, Complejo, Mercado Campesino y Villa Tunari. La línea 516 transita las rutas desde puente Bolivia, Santa Rosa y Ceja. La línea 520 abarca las rutas desde Alpacoma, Don Bosco, Ceja, Chacaltaya, Plaza Ballivián, Villa Pucarani, y Tupac Katari. La siguiente línea 522 comienza desde San Martín, Cruce Achocalla, Ceja, Chacaltaya, zona 16 de Julio, zona René Vargas, Complejo, Huayña Potosí y Villa Asunción. La Línea 531 empieza desde la zona Rosas Pampa, Ceja, Zona 16 de Julio, Villa Pucarani y Villa Ingenio. Y la línea 537 empieza desde Puente Bolivia, zona Rosas Pampa, Ceja, Chacaltaya, Final Los Andes, Complejo y Villa
^ -105
Tunari .

c) Rotación laboral.

Existen 6 grupos y 6 líneas que vienen funcionando actualmente, donde rotan cada línea semanalmente. El primer grupo, por ejemplo: empieza a trabajar en la línea 502, mientras que el segundo grupo trabaja la línea 516, el tercer grupo el 520, el cuarto grupo 522, el quinto grupo 531 y el sexto grupo 537. Un grupo trabaja en una línea por espacio de una semana. Aunque la mayoría de ellos sólo cubren los 5-6 días de cada semana por motivos de mantenimiento del micro y principalmente por ser denominada ‘mala línea’. Una vez

concluido el primer grupo con la línea 502 la siguiente semana estará con la línea 516, el segundo grupo ya estará con la línea 520, el tercer grupo con la línea 522, el cuarto grupo con la línea 531, el quinto grupo con la línea 537 y el sexto grupo con la línea 502.

Gráfico de rotación de líneas.



La finalidad de la rotación de las líneas en diferentes zonas es evitar el monopolio de las buenas líneas por un determinado grupo que podría adueñarse en desmedro de aquellos grupos que les toque cubrir la denominada mala línea porque en sus rutas de ésta no hay una elevada demanda de usuarios y los ingresos económicos que obtienen son inferiores. Esta forma de organizarse representa, de alguna manera, una lógica de reciprocidad en el Sindicato porque demuestra y brinda una igualdad de condiciones y oportunidades⁹⁷ para que todos los chóferes organizados en grupos lleguen a recorrer todas sus líneas en forma rotativa asumiendo los riesgos y los beneficios de manera colectiva.

La cobertura en las rutas no es del todo normal. Esto es, que muchos chóferes no llegan a trabajar los horarios establecidos por el Estatuto Orgánico del Sindicato. En las paradas de llegada de algunas líneas como la N° 531 y la N° 522 sólo se encuentra un reducido número de 2-4 micros esperando salir. Otros están en el recorrido. Las zonas por donde recorren estas líneas son muy lejanas como las zonas: Villa Asunción y Villa Ingenio pertenecientes al Distrito 7. El tiempo de llegada de parada a parada oscila alrededor de 1 hora y 40 minutos. La característica de estas zonas presentan casas en pleno proceso de construcción, pastoreo de ganados: ovinos, porcino y bovino, y tienen una población reducida y dispersa. La mayoría de sus rutas son inadecuadas para transitarlas y a esto se suma la reducida demanda de usuarios y por ende los ingresos económicos que se obtiene son mínimos. Este contexto, permite a que algunos de los chóferes no lleguen a trabajar todo el día en estas líneas, y otros a partir de **aproximadamente las 16:00 cambian de línea y maletan en la línea donde hay una elevada demanda de usuarios.**

Al grupo que le toca recorrer la denominada mala línea - la N° 520 - muchos de los chóferes no llegan a trabajar todo el día a causa de que la ruta y zonas por donde recorren son

⁹⁷ La organización del trabajo, asegura la supervivencia de ese sistema (Braude 1975:21) (En nuestro caso el sistema de la rotación laboral).

más desfavorables que las líneas N° 531 y 522. Sólo recorren una vuelta en las primeras horas de la mañana hasta las 10:00 y deciden retirarse para realizar el mantenimiento o descansar. El sindicato no llega a tener la capacidad de imponer un sistema de control para que se llegue a trabajar todo el día porque los mismos chóferes suelen reclamar en sus asambleas que no se les obligue a trabajar todo el día en la línea N° 520 porque hay un desgaste de la movilidad por las desfavorables condiciones que presentan las rutas, por la reducida demanda de usuarios, y el largo recorrido del trayecto. En estas condiciones, los ingresos económicos obtenidos en esa línea no les permiten, por lo general, cubrir sus costos de operación.

La falta de cobertura regular en la denominada ‘mala línea’ ocasionó que otro Sindicato como el “Murillo” invada esas rutas ya que cuenta con una mayor capacidad organizativa y un mayor parque automotor. Poca es la gestión que puede realizar el sindicato, porque no cuenta con el apoyo de sus bases debido a que no poseen una perspectiva a futuro y sólo trabajan, como se lo denomina comúnmente, ‘al día’. Es comprensible que este sector tenga que trabajar en esas condiciones, como uno de los chóferes mencionan, *‘depende de la suerte nomás es’* porque algunas áreas de trabajo y algunos días no llegan a cubrir las expectativas de asegurarse un ingreso económico estable. Sólo 3 líneas y en especial la N° 516 les representan una seguridad de obtener ingresos económicos favorables, porque su recorrido es corto y existe una mayor demanda de usuarios. Un Chofer comentaba *“antes este sindicato tenía nomás parque automotor y se ganaba bien nomás, pero hoy muchos de los chóferes se están yendo a otros sindicatos y ya no somos muchos”*¹⁰⁷. La competencia en la que se sumergió el gremio micrero con sindicatos minibuseros, ocasionó una reducción de sus ingresos económicos. No sólo son los minibuses los que le hicieron la competencia, sino que los mismos micros de otros sindicatos, porque sindicatos como el Murillo y el San Cristóbal poseen mayor número de movilidades en su parque automotor y en su varias líneas que posee existe una elevada demanda de usuarios y sus rutas, aunque no en su mayoría, presentan adecuadas condiciones para ser recorridas. La mayoría de sus líneas son de carácter interciudad (El Alto-La Paz) a comparación del Litoral de El Alto que sólo funcionan a nivel interno (El Alto). Estas características permitirían que chóferes del Sindicato Litoral decidan cambiarse a estos sindicatos porque presentan mejores condiciones de trabajo para la obtención de ingresos económicos relativamente estables. Consecuentemente, estos factores originan que el Sindicato Litoral de la ciudad de El Alto (gremio micrero) entre aún más en un proceso de depauperización económica y debilitamiento organizacional.

5.4. - Mecanismos sociales para la “apropiación de las rutas”.

Entenderemos por apropiación de las rutas como la incursión de chóferes en rutas ajenas que son recorridas por otros sindicatos. La finalidad de esta incursión será compartir esas rutas siendo que en su recorrido existe una elevada afluencia de usuarios, lo cual, es conveniente recorrerlas. Existen varios mecanismos para obtener rutas. Según un Chofer entrevistado menciona que uno de los mecanismos es el

¹⁰⁷ Entrevista a un Chofer. En fecha: 13-09-07.

“consenso (...) para entrar a trabajar a esa ruta con el sindicato que prima. Por decirte, algún sindicato que quiera entrar acá tiene que dialogar primero con nosotros (...) Si nos dicen entramos pero te damos a cambio otro lugar y nosotros tenemos que ir a ver si es bueno o no”⁹⁸.

Este planteamiento, se basa en un consenso entre los sindicatos ya sea entre minibuses y/o micros. El consenso consiste entrar en un proceso de diálogo para llegar a un acuerdo mutuo entre un sindicato que quiere trabajar las rutas de un sindicato que por varios años lleva brindando servicio. El sindicato que quiere conseguir una concesión en una ruta del sindicato “Litoral” (de El Alto) tiene que dar a cambio otra ruta por donde generalmente recorren, con el fin de que ambos sindicatos puedan compartir las rutas. El consenso no sólo se basa en el diálogo para compartir las rutas de ambos sindicatos, puesto que el consenso se basa también en el interés y la conveniencia para un sindicato. El llegar a compartir las rutas demuestra de alguna manera una solidaridad entre sindicatos, pero esta solidaridad es de ‘interés’. Según Natale acerca de una reflexión teórica sobre formas y finalidades de la acción solidaria realizada en el año 1994, sostiene que una solidaridad de interés se basa en un cálculo racional de costos/beneficios. Se trata entonces de una solidaridad ‘táctica’ (Natale 1994:23). Un sindicato invadirá solamente a aquellas rutas que le resulten rentables y/o beneficiosos.

El siguiente mecanismo consiste entrar en un acuerdo y negociación con la Junta de Vecinos de una determinada zona donde se quiere recorrer las calles y su avenida, pero *“generalmente, dentro del sindicalismo no priman los vecinos está prohibido, pero por detrás tu sabes, hay empujoncitos, que mandan notas, mandan memoriales”¹⁰⁹. La Junta envía cartas a las instancias superiores como la Federación de Chóferes 1° de mayo, y otros para que les apruebe sus solicitudes, y por otro lado, los dirigentes del Sindicato realizan las gestiones correspondientes para poder habilitar esas nuevas rutas. Estas instancias terminan por aceptar la solicitud de los vecinos ante tanta presión y solicitudes. La negociación que se llega a entablar con una Junta de Vecinos de una determinada zona. A veces suele ser optada como mecanismo para llegar a circular por sus rutas debido a que el negociar con el sindicato que recorre las rutas en esa zona suele ser conflictiva y dificultosos de negociar.*

Existen zonas como Ciudad Satélite cuya población, en su mayoría, poseen empleos formales. Por esta zona generalmente recorren minibuses y taxis. La opción de optar por trasladarse en minibús y/o taxi corresponde a la disponibilidad de contar con ingresos económicos suficientes para pagar por este servicio, por otro lado tienen actividades laborales formales que implican el acatar horarios fijos y obligatorios.

Uno de nuestros entrevistados mencionó que *“hay zonas (...) que no quieren carros viejos [porque] son zonas residenciales”¹¹⁰. Estas zonas a las que se refiere, principalmente es ciudad Satélite, pero no solo recorren minibuses, también recorren micros que tampoco presentan adecuadas condiciones de servicio, pero poseen buena capacidad organizativa. Este sindicato de micros es el “Eduardo Abaroa” que recorre por Satélite hasta el centro de la ciudad de La Paz. Este Sindicato no cede fácilmente que micros de otros sindicatos circulen por sus avenidas y calles, amparándose en su capacidad organizativa, su antigüedad y*

10

8

Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07. Ibid.

10

9 Entrevista a Chofer Sr. Tibursio. En fecha: 21-05-07.

11

0

monopolio. Este sindicato fue fundado el año 1948. Las rutas donde circulan, especialmente son de ínter ciudad. Es decir, que estos micros trasladan a grandes cantidades de personas de esta zona a la ciudad de La Paz y viceversa. El poseer adecuadas rutas, buenas líneas y el monopolio les permitió que una parte de ellos puedan entrar en un proceso de renovación de su parque automotor por buses de modelos actuales con mayor capacidad de pasajeros. Dicho monopolio se refleja, especialmente, en su numeroso parque automotor y en las más de 27 líneas que posee actualmente. Tiene más de 1160 socios, entre micreros, minibuseros, trufis y buses⁹⁹. Mientras, el Sindicato Litoral de El Alto sólo funciona a nivel interno, tiene dos modalidades minibuses y micros, donde los micros cuenta con 6 líneas con un parque automotor de alrededor 180 micros.

5.5. - Conflictos y sanciones externa e interna del sindicato.

El Sindicato "Litoral Boliviano", no queda exento de problemas y conflictos. En las conversaciones que sostuve con algunos chóferes, sostienen que los problemas y conflictos no sólo se presentan con otros sindicatos, sino al interior del mismo.

5.5.1.- Conflictos intersindicales.

La libre oferta y demanda reflejada en todos los sectores económicos, también hizo que el sector de servicio de transporte público se adecue a esa lógica, lo cual ocasionó conflictos en este sector. Al respecto, uno de nuestros entrevistados mencionó uno de los conflictos que tropezaron:

*"Es porque el sindicato Villa Victoria, los 140 los buses más grandes que nosotros no captaban pasajeros, como nosotros somos pequeñitos (...) Y ellos han empezado a rematar arbitrariamente [los pasajes]. Hemos ido nosotros a la federación, nos hemos quejado, no nos han dado solución, ellos se han acogido (...) a la Ley 21060. Han dicho ellos, 'me rompen un vidrio y me voy al ministerio a quejar con mi (...) ley' (...) y quien va salir perdiendo? el que le ha reventado el vidrio (...) Por ley obviamente sale perdiendo, de tal manera que nosotros nos hemos tenido que adecuar a esa situación "*¹⁰⁰.

Años anteriores al 2000 especialmente en las rutas cortas como la zona Rosas Pampa hasta la Ceja el pasaje era de 0.80 ctv., la misma tarifa era para las rutas largas, pero el Sindicato "Villa Victoria" arbitrariamente empezó a bajar sus tarifas a 0.50 ctv. para las rutas cortas, debido a que no llenaban rápidamente de usuarios a sus micros porque eran demasiado grandes, lo contrario con los micros del sindicato Litoral Boliviano que en su mayoría son pequeños y se llenaban rápidamente de usuarios posibilitando que el traslado sea más o menos rápido. El Sindicato "Villa Victoria" optó por rematar la tarifa a 0.50 ctv. con el propósito de que sus ingresos económicos no se reduzcan. Este hecho ocasionó un conflicto entre ambos sindicatos porque los usuarios optaban por subir en el micro que ofreciera menores tarifas. El sindicato afectado se vió obligado a adecuarse a esas tarifas que impuso el Sindicato "Villa Victoria" con el fin de que la demanda de usuarios no disminuya, puesto que originaría la reducción de sus ingresos económicos.

La rebaja de los pasajes también afectó al gremio minibusero porque sus tarifas son de 1 Bs. y cuando el pasaje de los micros era de 0.80 ctv., muchos usuarios preferían trasladarse en minibus porque la diferencia apenas era de 0.20 ctv., pero con la rebaja a 0.50 ctv., la mayor parte de los usuarios preferían trasladarse en micro, es así que sus ingresos se vieron afectados. Un entrevistado mencionó que en ese entonces la demanda de usuarios para los chóferes minibuseros era reducido porque su tarifa era de 1 Bs. Y al ver el letrero de pasaje a 0.50 ctv. en los micros la gente optaba más por trasladarse en micro¹⁰¹. Es así que los chóferes minibuseros se vieron obligados a rematar sus pasajes de 1 Bs. a 0.50 ctv., especialmente en horas 10:30-12:00 Pm. con el fin de no reducir sus ingresos económicos. Esta lógica de la libre oferta y demanda hizo que este gremio minibusero opte

⁹⁹ Horacio Encinas Velasco tesista de la carrera de sociología, quien viene realizando la investigación acerca del Monopolio del transporte público urbano del Sindicato Abaroa.

¹⁰⁰ Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

¹⁰¹ Ibid.

también por reconvertir su combustible a GNV para seguir en el mercado del servicio de transporte.

Otro conflicto suele ocurrir en casos de invasión de rutas en zonas donde el parque automotor es numeroso, tal es el caso de Ciudad Satélite donde el Sindicato 18 de Diciembre, el Sindicato Satélite, Sindicato 27 de abril y Eduardo Abaroa tienen el monopolio en ese sector¹⁰². El Sindicato Litoral por tratar de invadir esas rutas se generó conflictos como la ruptura de vidrios.

5.5.2- Conflictos y sanciones en el trabajo cotidiano al interior del sindicato.

Al interior de este Sindicato también suele presentarse conflictos con los chóferes minibuseros y con los mismos chóferes micreros a causa de la competencia de este servicio. Estos conflictos suceden cuando se presentan casos de correteo¹⁰³ también denominado el repaso, con el fin de capturar más usuarios.

El correteo consiste en llevar la delantera a otras movilizaciones de transporte público en las rutas con el objetivo de capturar más usuarios. La sanción para estos casos cuando un chófer que repasó a su colega tiene que esperar en la parada hasta que el otro micro realice una vuelta completa y una vez llegado a la parada recién puede salir el que repasó a su colega.

El maleteo que comúnmente ocurre en las noches, se presenta también en plena luz del día. *“Los maleteos (...) [si] esto es una buena línea [516] no falta uno que esta en mala línea venga y te maletee de otro grupo ”*¹¹⁶. Esto consiste, cuando un Chofer micrero le toca la línea denominada mala a veces suele invadir las rutas de aquél grupo que le toca la buena línea provocando rencillas entre grupos al interior del sindicato mismo. La competencia de este servicio obliga a que los chóferes micreros maleteen en las buenas líneas con el propósito de generar un poco más de ingresos. No es casual que principalmente los chóferes trabajadores a destajo recurran a estos mecanismos de correteo y maleteo debido a su condición, porque tienen que garantizar la renta y sus ingresos propios¹⁰⁵. La actividad laboral del Chofer, no sólo se reduce en el traslado de usuarios, también se caracteriza por poseer una cultura

¹⁰² También se presentó un conflicto entre tres sindicatos grandes, el Eduardo Abaroa, el 18 de Diciembre y el 27 de Abril por la pugna de la ruta que vincula entre Ciudad Satélite y La Paz por la parte sur de El Alto, que dejó el saldo de vidrios y parabrisas rotos. Dirigentes y Chóferes del Sindicato Eduardo Abaroa alegaban el derecho exclusivo de esa ruta porque en anteriores años sufrieron varias peripecias por el mal estado del acceso por esas rutas. Agencia de noticias Bolpres. 30 de noviembre.

¹⁰³ Ver: Anexo, foto N° 5.

¹⁰⁴ Ibid.

¹⁰⁵ Un Chofer trabajador a destajo, por realizar varias invasiones a rutas buenas se le expulsó del grupo como castigo por no acatar las llamadas de atención a fines del año 2007. Anteriormente, trabajaba en el grupo N° 2, ahora viene trabajando en el grupo N° 4.

ocupacional, *“esta cultura comprende el conocimiento especializado, el saber y los secretos y el folklore de la ocupación (...) en la cultura de una ocupación hay más que el conocimiento esotérico”* (Braude 1975:86). Más allá de trasladar usuarios, el Chofer tiene toda una cultura ocupacional en torno a su trabajo cotidiano, y esto se refleja en el conocimiento de muchos mecanismos para capturar más usuarios, las mismas se reflejan en los correteos, los repasos, los maletos, etc.

La borrachera es otro de los problemas que se presenta entre los chóferes. En este sindicato *“hay ratos que toman en la parada (...) eso es prohibido porque tenemos reglamento interno”*¹¹⁸. Suelen tomar y embriagarse en las mismas paradas dando mala imagen no sólo a los chóferes sino al mismo sindicato y arriesgando la vida de los peatones y usuarios más los accidentes. Según su reglamento pueden tomar a una distancia de 50 metros de la parada alejado de la ruta. Las sanciones para estos casos consisten primeramente en una llamada de atención, la segunda llamada se materializa en 3 días de suspensión laboral y en la tercera llamada es dispuesto a consideración del sindicato según informe levantado por el jefe de grupo, para que tomen decisiones más severas como la expulsión definitiva del sindicato. Al respecto, un entrevistado nos cuenta una experiencia que pasó un Chofer que se dedicaba a tomar constantemente:

“Ya son dos veces, tercera ya que será (...) Ahora está su hermano ha tenido un accidente (...) Más antes tenía otro auto, [con] ese auto ya tomaba en las paradas (...) Se ha perdido buen tiempo. Ahora ha vuelto (...) apenas han pasado (...) 20 días que ha ingresado (...) en la parada de cruce Achocalla ahí se ha puesto a tomar. Ahora, ya ha hecho un compromiso, le han hecho firmar (...) Comete una falta se vá”^{106 107}.

En enero de 2008, este Chofer dejó de trabajar y se viajó al país de Argentina para trabajar como costurero que antiguamente era su ocupación. Porque se endeudó demasiado, tras haber chocado su movilidad con un poste manejando en estado de ebriedad, y para repararlo tuvo que prestarse dinero de sus familiares y del Banco.

5.6. - Chóferes pasivos y activos.

En el Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” también se caracteriza por tener chóferes pasivos y activos y se diferencian por el tipo de trabajo:

“Hay dos tipos de pasivos (...) Yo soy propietario y tengo otra actividad y yo (...) agarro un chofer, es decir, yo soy un propietario pasivo. (...) El otro pasivo (...) es cuando ya deja de trabajar, eso es por el factor de la edad principalmente. Acá generalmente puro jóvenes (...) ya [están] entrando (...) Antiguos y fundadores y a la vez son ya mayores, ya no pueden trabajar”^{108 109}.

Existen dos tipos de chóferes pasivos: 1) Chofer pasivo temporal y 2) Chofer pasivo permanente. El Chofer pasivo temporal, consiste en que algunos chóferes dejan de trabajar temporalmente previo aviso a los jefes de grupo y sindicato. El Chofer pasivo temporal *“Generalmente tienen otra actividad (...) ahora creo que se ha cerrado esa fábrica (...) la empresa que repartía [pollos] y se ha venido a trabajar acá”*¹²¹. Este tipo de chóferes

11

8 Entrevista a agente de parada del grupo 2 Sr. Américo. En fecha: 23-05-07.

11 Ibid.

9 Ibid.

11 Ibid.

12

1

generalmente suelen conseguir otro trabajo más atractivo en torno a la obtención de mayores ingresos económicos que puedan mejorar su economía, y deciden que su movilidad descansa o preferirían rentarla para percibir ingresos económicos adicionales. Este tipo de chóferes se basan en el denominado costo de oportunidad. *“El término se basa en la idea de que si un individuo utiliza, por ejemplo, su trabajo, pierde la oportunidad de emplearlo en otra parte”* (Varian 1987:338). Es así que deciden que otro Chofer trabaje, con el fin de que el propietario busque otro trabajo para obtener ingresos adicionales.

Este tipo de chóferes pasivos temporales pueden reincorporarse a su fuente laboral de Chofer para pasar a ser nuevamente activo, pero también puede dejar de ser Chofer activo nuevamente. Otro motivo que les impulsa a ser chóferes pasivos temporales es *“Porque no les gusta el trabajo (...) se vienen, regresan también (...). Cuando el jefe de grupo le quiere llamar la atención no le gusta”*. No es el sólo hecho de que no les gusta trabajar, sino el abandono temporal corresponde a la precaria situación laboral de los chóferes donde los ingresos económicos que obtienen no llega a ser lo suficiente para cubrir sus necesidades o sus niveles de vida, y justamente a eso corresponde a que las autoridades del sindicato no asuman medidas drásticas para obligarles a trabajar. Esta afirmación se puede observar en las paradas de llegada e incluso de salida de algunas líneas de estos micros. En las paradas apenas aparecen entre 2-4 por grupo, y que solamente en determinadas horas del día aparecen más de 10-15 micros. Especialmente, aparecen todos los micros en las primeras horas de la mañana donde esperan su turno de salida.

El segundo tipo de Chofer pasivo permanente, generalmente son aquellos chóferes adultos que por su avanzada edad ya no se encuentran en condiciones de seguir trabajando y deciden definitivamente abandonar este rubro y su movilidad suelen hacer trabajar con Chofer, con el fin de obtener un ingreso económico que puedan ayudarles a cubrir sus necesidades, o pueden decidir venderla.

Los chóferes activos son aquéllos que cotidianamente trabajan de manera regular en sus respectivas líneas. Pero que también pueden llegar a ser chóferes pasivos temporales y permanentes.

5.7. - Proceso de afiliación al sindicato.

5.7.1.- Ser buen futbolista facilita el ingreso al sindicato.

La afiliación al sindicato implica todo un proceso de procedimientos para ser aceptado. Existen muchos criterios subjetivos de los chóferes para aceptar a un nuevo afiliado independientemente del estatuto orgánico que posee el sindicato. Para afiliarse a un grupo comúnmente sucede lo siguiente:

“Tienes que buscarte [grupo] (...) Comencemos por el asalariado (...). El asalariado digamos de 24, 25 años (...). Si eres jugadorazo no te sueltan te lo pagan todo (...). En cualquier sindicato es así (...). Te lo pagan el ingreso del sindicato, hasta te pueden regalar cachos. Si tu quieres, si eres vivo, dices yo me voy ir a otro grupo (...) no hermano quédate, ¡ya compren cacho! (...) todo el grupo (...) compran”^{123, 110}

110

Entrevista a Chofer Sr. Emigdio. En fecha: 23-05-07.

¹²³Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

En general, los chóferes micreros son muy aficionados a la práctica del fútbol. Esta práctica permite desarrollar y fortalecer las relaciones sociales, como también genera la socialización entre los chóferes. El fútbol es uno de los medios en los cuales los chóferes llegan a conocerse aún más, porque no es sólo jugar al fútbol, sino también es un medio y/o pretexto para compartir un plato de comida y en especial el consumo de bebidas alcohólicas, permitiendo que muchas veces se fortalezca los lazos de amistad o compañerismo. A veces suele presentarse casos en los que la borrachera termina en pelea, pero la pelea también cumple una función social, la de reconciliación entre ellos mismos cohesionados por el Secretario de Conflictos del Sindicato.

La directiva de un determinado grupo antes de afiliarse a un Chofer más, suelen interrogar primeramente si sabe jugar bien al fútbol y para tener la certeza suelen someterlo a prueba. Si resulta ser un buen jugador suelen aceptarlo sin dudar y además los chóferes del grupo suelen realizar una cuota para pagar el ingreso al grupo e incluso comprárselo implementos deportivos para que se quede a trabajar en el grupo. Si logran salir campeón del campeonato de fútbol se constituye en signo de reconocimiento simbólico y/o social por el resto de los demás grupos del sindicato. Este reconocimiento no es permanente, porque todos los equipos de los grupos de chóferes juegan en los campeonatos anuales con el fin de lograr ser campeón y desplazar al anterior campeón y ser reconocidos por los demás grupos. Es así que los chóferes de los grupos de micros suelen establecer criterios colectivos, muy aparte del estatuto interno, para afiliarse a un nuevo Chofer. No sólo los chóferes suelen entrar por esa vía, también lo hacen los agentes de control, que generalmente son jóvenes.

En caso que un Chofer no sepa jugar al fútbol, uno de nuestros entrevistados menciona que existe la siguiente alternativa: *“Te exprimen, pues cerveza es lo primero (...) Sino, te van a nombrar padrino de camisetas”*¹²⁴. Existen chóferes que no practican el fútbol, pero de igual manera se someten a los criterios colectivos de los grupos de micros para afiliarlo. Y los criterios también giran en torno al fútbol nombrándolos padrinos de camisetas, medias o cortos para el equipo del grupo. O en fin, un número de cajas de cervezas para compartir especialmente en uno de los partidos del equipo del grupo en el campeonato del sindicato.

Según el estatuto orgánico del Sindicato, el monto del ingreso al Sindicato varía según gestiones de la directiva, pero el monto para los propietarios es alrededor de 350 Bs. y para los chóferes trabajadores a destajo es en promedio de 200 Bs. Esta diferencia, según los entrevistados, corresponde a que el propietario tiene que pagar más por su ingreso porque cuenta con su propia herramienta de trabajo y podrá reponerla. Mientras la situación del Chofer (TA) es distinta porque no cuenta con su propia herramienta de trabajo. El monto de ingreso al grupo a veces suele variar, en casos donde un grupo cuenta con un gran parque automotor, suelen restringir el ingreso y/o imponer un precio más elevado de ingreso. Tal es el caso del 2º grupo “Bolivia Mar” que tiene un parque automotor de alrededor de 30, y la mayoría de ellos son chóferes activos. Mientras el restante de los grupos tienen similar cantidad, pero existen muchos chóferes pasivos.

La afiliación al sindicato implica toda una serie de requisitos aparte del monto que debe aportar. Primero, consiste en presentar una fotocopia de su documento de identidad, el

12
4 Ibid.

croquis del domicilio actual, una certificación de antecedentes penales, una certificación de su ex sindicato (esto para los antiguos chóferes) donde indique el visto bueno de buen comportamiento y sobre todo un garante personal, por precaución a que exista el robo de la movilidad en caso de ser Chofer trabajador a destajo. Al respecto, uno de los entrevistados relata lo siguiente:

“Ahora nosotros tenemos que averiguar por qué lo han botado (...) Puede ser por muy malcriado por muy borracho (...) Se le pide todos esos documentos, más que todo el antecedente (...) visto bueno de su sindicato (...) Tiene que decir (...) no tiene ningún tipo de problema, que ha sido un buen chófer, un buen propietario (...) quien lo firma es el secretario general y relaciones ”¹²⁵.

Esto es uno de los mecanismos formales que realizan los dirigentes, para proteger a su sindicato. La averiguación consiste en llegar a conocer sobre el comportamiento del Chofer y los motivos del abandono de su anterior sindicato. Esta tarea es a criterio propio de los dirigentes con el objetivo de determinar qué tipo de chófer va a trabajar con ellos.

5.8. - Sistema de trabajo.

Existe un sistema de trabajo que también se refleja en un sistema de control para con los chóferes del sindicato, éste se realiza mediante la compra mensual de una tarjeta de control de trabajo que tiene un valor de 50 Bs./mes. La tarjeta tiene la función de registrar los días que ha trabajado el Chofer y los días que no lo hizo. También, se registra las líneas en las que trabajó, más los horarios de ingreso y de salida del motorizado. El trabajo de registro de las tarjetas es realizado especialmente por el agente de control, siendo su función y es el encargado de controlar el intervalo de tiempo de salida de los micros en función de los horarios del día, es decir, en las horas pico permite que los micros salgan con más fluidez por la elevada demanda de usuarios que existe en esas horas, fuera de esas horas la salida es más lenta. El agente de control debe reportar al jefe de grupo los días en los que un operario no está asistiendo para trabajar.

Los fondos que se recauda mediante estas tarjetas de control son destinadas y administrados por el sindicato. La recaudación que lograron obtener tras muchos años sirvió para la compra de un terreno en la zona de Huayna Potosí que lo adquirieron en abril de 2007 y que actualmente es la sede del Sindicato. Existe otro aporte que tienen que realizar internamente en cada grupo, este se denomina aporte pro-grupo que oscila alrededor de 30 Bs./mes dependiendo del grupo que imponga una tarifa determinada. Estos recursos se recaudan mensualmente por cada micro, y los ingresos generalmente son destinados a la organización del aniversario del grupo, y también para la premiación de los equipos de fútbol.

5.9. - El rechazo a la jerarquización interna del sindicato.

Existen muchos sindicatos que tienen una jerarquía internamente, pero en este sindicato aún no se presenta esa situación. Al respecto, uno de nuestros chóferes entrevistados mencionó lo siguiente:

“El primer grupo Alto de la Alianza, como es primero (...) querían ser jefes (...) y nosotros no le hemos permitido (...) Hemos dicho porque yo también soy hijo, yo soy fundador de este grupo (...) Querían dominar a todos los grupos, pero como te digo yo me he deslindado de ese grupo, el otro se ha deslindado al otro grupo y ya no nos hemos dejado (...)

Querían que a ellos se los haga ver como los fundadores de todo el sindicato (...) reconocimiento más o menos”¹¹¹.

En este sindicato el grupo denominado “Alto de la Alianza” fue el primero en operar en la ciudad de El Alto antes de 1979. Algunos miembros de este grupo buscaron que los demás chóferes del sindicato les atribuyan un signo de reconocimiento social por haber sido los fundadores y los iniciadores de este Sindicato en El Alto, con el fin de instaurar una jerarquía y adquirir beneficios derivados. Pero los chóferes de base e incluso parte de los fundadores estuvieron en constante desacuerdo. No aceptaban este proceso de jerarquización al interior del Sindicato porque temían que puedan existir conflictos entre los chóferes del sindicato. Pero de cualquier manera, hay cierto respeto a algunos fundadores que actualmente siguen desempeñando su trabajo como chóferes.

La figura de decanos no existe todavía, porque hay una resistencia por parte de los chóferes de base. Si bien la instauración de la figura de decanos no existe institucionalmente, hay una tolerancia con aquellos chóferes que son mayores de edad y no están en condiciones de seguir trabajando; y se les suele dar la función de agente de control pero de carácter temporal, con el fin de que obtengan algunos ingresos económicos.

En caso de instaurar un sistema de jerarquía en este sindicato, ocasionarían un desequilibrio en la toma de decisiones. Esto es, muchos sindicatos tanto de minibuses como de micros, tienen en el interior de su organización la figura de decanos y fundadores, lo cual les permite tener atribuciones distintas, entre ellas especialmente se refleja en el mayor peso de las opiniones y decisiones que puedan emitir a comparación de chóferes de reciente filiación. La voz de los recién llegados a veces no es sujeta a consideración. En el sindicato Litoral Boliviano de la ciudad de El Alto, las decisiones al que se llega son de manera colectiva. Es decir, que la voz u opinión tanto de un propietario o chófer a destajo es válida y tomada en cuenta por la directiva del sindicato. Al respecto, el autor Felix Patzi en su obra sistema comunal realizada por el año 2004, menciona que los migrantes no sólo reprodujeron en las ciudades los sistemas simbólicos, también se organizaron políticamente bajo las formas comunitarias. En algunas organizaciones del área urbana, las decisiones son tomadas por todos los participantes donde la directiva de estas organizaciones cumple la expresión de la decisión de la asamblea (Patzi 2004:164). La composición poblacional migrante que posee El Alto y también este gremio de los micreros les permite que su forma organizativa sea similar al de sus comunidades. En consecuencia, esta participación colectiva sin diferenciación permite crear un sentimiento de pertenencia y sentirse importante en el sindicato logrando una mayor cohesión social e integración entre todos los chóferes de base con la directiva del Sindicato.

5.10. - Formas de elección para la directiva de grupo y sindicato.

La forma de llegar a ocupar cargos al interior del grupo y a nivel del Sindicato se lo realiza mediante la presentación de fórmulas para someterse a un proceso eleccionario. Las elecciones suele realizarse generalmente días y/o semanas antes del aniversario de los grupos para que en el día de su celebración pueda presentarse a la nueva directiva entrante y despedir a la directiva saliente. La directiva de un grupo se hace cargo por el lapso de un año. El caso

12
6 Ibid.

de la elección de la directiva a nivel Sindicato suele llevarse a cabo semanas antes del aniversario del sindicato que es cada 29 de abril. El tiempo de duración de esta directiva es de 2 años.

En la elección de autoridades participan todos los chóferes. Pero, el interés de ocupar cargos y presentarse en las elecciones es escaso, porque para los chóferes implica mucha responsabilidad. Este desinterés por asumir cargos generalmente se presenta en las elecciones de la directiva de un grupo determinado, porque el ocupar el cargo principalmente como jefe de grupo involucra la asistencia a reuniones con la directiva del sindicato, solucionar problemas entre los chóferes de su grupo, etc. Con esas responsabilidades, no llega a trabajar con su carro con regularidad afectando sus ingresos económicos. El asumir cargo de jefe de grupo no tiene remuneración alguna pero sí lo tiene el ser Secretario General del Sindicato, que tiene un ingreso mensual por cumplir sus funciones, como ser: gestionar la apertura de más áreas de trabajo, solución de conflictos con otros sindicatos, etc. Sin embargo, el asumir cargo como jefe de grupo, puede constituirse en un trampolín para aquellos que están interesados en asumir altos cargos en el Sindicato. Pero son pocos los que demuestran este interés porque la mayoría prefiere trabajar como chófer de base sin estar preocupado de las gestiones que tiene que realizar en los cargos, porque para ellos representa una pérdida de tiempo, mucho más que los chóferes de este gremio no tienen la seguridad de obtener un ingreso estable diariamente, y esta situación repercute en el desinterés que tienen en el ámbito político.

5.11. - Composición del directorio.

El Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de Servicio Público Urbano de la ciudad de El Alto, reconoce la siguiente composición de su directorio según el Art. 12: Secretaría General como autoridad máxima, luego viene la Secretaría de Relaciones, Secretaría de Hacienda, Secretaría de Asistencia Social, Secretaría de Régimen Interno de Micros, Secretaría Interno (minibuses y taxis), Secretaría de Conflictos de Micros, Secretaría de Conflictos (minibuses y taxis), Secretaría de Conflictos (provincial), Secretaría de Actas, Secretaría de Deportes, Porta Estandarte, y el Agente de Control-.

En este Sindicato existe una noción de igualdad de oportunidades para participar en las elecciones de la directiva del Sindicato, porque tanto el Chofer trabajador a destajo como el propietario pueden ser partícipes de la directiva. Los requisitos según el Artículo N° 13 de su estatuto orgánico, para ser acreditados son los siguientes: a) Ser boliviano de nacimiento. b) Haber cumplido el servicio militar. c) Ser chófer profesional. d) Tener como mínimo 5 años de permanencia consecutiva para las cuatro primeras carteras y cuatro años para las siguientes carteras del sindicato. e) No tener cargos pendientes con el sindicato y otras instituciones de

128
transporte .

Las relaciones que entabla el sindicato, según el Art. 7 de su estatuto orgánico se dan con las siguientes instituciones: Confederación Sindical de Chóferes de Bolivia, Federación Sindical de Chóferes 1ro de mayo de La Paz, Central Única de Transporte Urbano de La Paz, Federación Regional de Chóferes 1ro de mayo de El Alto, y la Central Única de Colectivos,

Micros, Minibuses y Taxis El Alto. Estas instituciones son para el sindicato el ente matriz organizativo, como también son las autoridades morales.

5.12. - Aportes para organizar los festejos.

La realización de los festejos de aniversario del sindicato y de cada grupo y también para las fiestas navideñas, suele ser organizado en base a la recaudación que llegan a obtener cada grupo y sindicato. Uno de nuestros entrevistados⁹ mencionó que en el caso de los grupos de micros, mensualmente tienen que aportar 30 Bs. que es denominado pro-grupo. Estos ingresos especialmente se destinan a la organización del festejo del aniversario del grupo. El día de la celebración de sus aniversarios la mayoría de los grupos suelen realizar las siguientes actividades: llevar a cabo una misa para luego pasar a bendecir las movilidades, y servirse un plato de comida organizada por la directiva del grupo. Después, suelen realizar un campeonato relámpago. Y se van a un local para posesionar a la nueva directiva entrante. La realización de un gran festejo suele depender en base a la cantidad de los ingresos económicos que llega a recaudarse.

Para las fechas navideñas la directiva del sindicato a través de su Secretario de Hacienda distribuyen canastones navideños a los chóferes afiliados, en base a lo recaudado por el cobro de la tarjeta de control sindical que es de 50 Bs./mes. Estas actividades festivas permiten reafirmar la cohesión social de los chóferes de este Sindicato, porque el festejo en los aniversarios no sólo es formal y celebrar el aniversario del grupo y/o del sindicato, sino que en el fondo suele convertirse en un espacio de fortalecimiento de las relaciones sociales entre chóferes mediante las pláticas o charlas compartiendo bebidas alcohólicas con música a gusto.

5.13. - Organización para los eventos deportivos.

El campeonato se inaugura cada 1° de Mayo. En general los sindicatos participan en sus respectivos campeonatos. En el sindicato Litoral Boliviano, el número de equipos, sólo es admitido 1 por cada grupo. Algunos grupos de micros suelen contratar a jugadores para participar en el campeonato y así asegurar su triunfo. Un entrevistado menciona que *“Lo malo es que el año pasado más se ha visto contratados [y eso] molesta pues, a quien sea, hasta a mí. Yo juego, me molesto, a uno aunque sea gordo, no tenga buena contextura física ya corre tiene que [hacer] quedar bien a su grupo”*¹⁴. El contratar jugadores crea inconvenientes entre algunos chóferes porque demuestran un sentimiento de injusticia por parte de algunos equipos que suelen contratar varios jugadores que no trabajan en el sindicato, lo cual ocasiona el ‘mal miramiento’ del equipo ganador.

Los premios consisten, en 1000 Bs. para el primer lugar, 500 Bs. para el segundo, 300 Bs. para el tercer lugar y 250 Bs. para el cuarto lugar. La suma de Bs. varía dependiendo del monto que se recauda a través del Secretario de Deportes. Anteriormente, hubo un intento de prohibir la realización de campeonatos de fútbol.

“Una de las causas ha sido de lo que la hoyada ha habido una farra y un accidente terrible (...) ha sido una de las causas [para que] prohíban los campeonatos (...). Porque después de los partidos, tú sabes como joven uno pierde o gana agarra sus cajitas de cerveza y ya nomás

12

⁹ Entrevista al agente de parada de grupo 2 Sr. Américo. En fecha: 23-05-07

¹³ Ibid.

0

nos exageramos y la movilidades están ahí y tu sabes que manejar de mareado [es riesgoso]
”¹³¹.

En este caso, el informante se refiere a lo ocurrido el año 2006 donde se intentó prohibir la realización de campeonatos de fútbol en todos los sindicatos, debido a que en la ciudad de La Paz, se presentó un conflicto en pleno campeonato entre chóferes de varios grupos que al son del alcohol protagonizaron peleas. Los chóferes suelen llevar sus movilidades a la cancha y muchos de ellos se sirven, uno más que otro, y suelen manejar sus movilidades en estado de ebriedad sometiéndose a muchos riesgos de accidentes.

Es parte de la costumbre de los chóferes el festejo que hacen en las canchas. Al respecto, en un estudio realizado por Maria Sisa sobre el proceso de cambio social y espacial que atravesó la población indígena de los Andes del sur del virreinato peruano en el siglo XVII (hoy Cusco, Arequipa, Oruro, Potosí y La Paz), sostenía que en las ciudades con una elevada concentración de indígenas pasajeros y migrantes, el consumo de bebidas alcohólicas representa un ambiente cultural de encuentro y recreación socializada de representaciones mentales del mundo (SISA 1989:355). Este planteamiento nos permite comprender que más allá de la práctica del fútbol, generalmente, en el caso del festejo de los aniversarios, es el consumo de bebidas alcohólicas, que permite generar lazos de integración y fortalecer las redes sociales. Uno de los mecanismos para fortalecer el compañerismo está en la compra de más botellas de cerveza para obsequiarle a un determinado chófer para compartir. Además, que esta práctica indirectamente uno demuestra quien tiene más (dinero) y por supuesto los demás trataran de demostrar de igual manera comprando más botellas de cerveza.

El sector del transporte público también genera actividades económicas para otros sectores. Las unidades económicas asentadas en las paradas, en las canchas deportivas los fines de semana, entre otros. Allí, las mujeres que tienen sus puestos de venta de comida en las paradas generalmente son personas ajenas al sindicato y a los chóferes, porque son vendedoras que pertenecen a cercanías del lugar de las paradas de los micros, donde abren sus puestos de comida y té. En la mayoría, son las mismas mujeres que suelen encargarse de la venta de bebidas alcohólicas en los campeonatos de fútbol. Pero también para acceder a ese derecho, en algunas ocasiones los chóferes de los grupos suelen nombrar madrina de camisetas o un determinado número de cajas de cerveza para el festejo del aniversario del grupo. Esta red social que se forma genera legitimidad a las señoras, para que no permitan que otras vendedoras puedan abrir nuevos puestos de comida y la venta de bebidas alcohólicas.

¹³¹ Entrevista a Chofer Sr. Julio. En fecha: 23-05-07.

A MANERA DE CONCLUSIÓN:

Ser Chofer micrero aunque sea un empleo inestable, es una ‘necesidad’.

La inquietud y la pregunta central que me llevó a realizar esta investigación fue lo siguiente: *¿Cómo el gremio de los micreros (particularmente el Sindicato Mixto de Transportistas Litoral Boliviano de la ciudad de El Alto) generan mecanismos sociales y económicas para continuar brindando el servicio de transporte público a una ciudad como El Alto que experimenta la masificación y miniaturización de este servicio?*. Tras realizada la investigación materializada en esta tesis, se alcanzó a un conjunto de conclusiones a dicho cuestionamiento. Una primera conclusión a la que llegué, consiste en que los chóferes micreros emplearon tecnología, reflejada en la reconversión de sus movilidades, especialmente en el ámbito del combustible que en un principio funcionaban a gasolina. Es decir, que tras la sobre oferta de este servicio, decidieron reconvertirlo a Gas Natural Vehicular (GNV) para llegar a cubrir los costos de operación y bajar la tarifa de pasaje de este servicio para continuar prestando servicio¹¹⁵. Pero tras la investigación se evidenció que no solamente, el mercado de la sobre oferta de servicio de transporte público se restringe en el plano estrictamente económico como la reconversión de sus movilidades para cubrir los costos de operación, sino que este mercado de libre oferta y demanda del servicio de transporte público implica que el Chofer micrero tenga que trajinar por una serie de condiciones económicas, sociales, culturales, políticas y organizacionales para seguir brindando el servicio de transporte. De esta manera, las conclusiones a las que se llegó son las siguientes:

La libre oferta y demanda del mercado del servicio de transporte público que se inició durante el primer quinquenio de la década de los '80 del siglo XX ocasionó la internación de grandes cantidades de movilidades, ocasionando a que muchas personas opten por adquirir una movilidad y trabajar como Chofer. Lo cual, originó una sobre oferta de este servicio. El servicio de transporte público se miniaturizó, es decir, se incrementó la cantidad de minibuses conformándose en nuevos sindicatos. Este tipo de movilidades se caracteriza por brindar un servicio eficiente, reflejado en su desplazamiento fluido, brindando mayor rapidez de traslado de usuarios, y apto para evitar trancaderas. El incremento de estas movilidades y la eficiencia que brinda por sus características generó una competencia a antiguos sindicatos como son los micreros llegando a acaparar a sus usuarios habituales, porque la población al contar con distintas ofertas de servicio de transporte público ya podía optar por el tipo de transporte en que desearía trasladarse. Es así que los chóferes, principalmente, micreros fueron los más afectados con esta competencia, porque las características son todo lo contrario del minibús. El desplazamiento de los mismos no es fluido, su recorrido es lento justamente porque tiene que tratar de llenar de usuarios a sus más de 21 asientos más el pasillo para garantizar el ingreso económico del día, con el objetivo de cubrir los costos de operación. Esta competencia implicó a que los chóferes micreros no lleguen a asegurar ingresos económicos suficientes para cubrir los costos de operación. El incremento del transporte público tras la libre oferta de este mercado de servicio implica adoptar comportamientos no sólo ligado a racionalidades económicas sino sociales, es decir, que permite generar mecanismos o estrategias para seguir en el mercado de este servicio. De esta manera tuvieron que reconvertir sus movilidades, especialmente en el ámbito del cambio de combustible de gasolina a gas natural vehicular (GNV). Éste combustible es más barato que la gasolina y diesel hasta el momento¹¹⁶. Esta reconversión les permitió rebajar sus tarifas de pasajes para que la demanda de los usuarios no disminuya y sigan optando por trasladarse en este tipo de movilidades. Esta reconversión permitió que los chóferes micreros lleguen a cubrir los costos de operación para seguir brindando su servicio.

El ser Chofer micrero no tiene la certidumbre de llegar a generar ingresos económicos estables. Muchos de ellos coinciden que ‘es para suerte nomás’ el garantizar los ingresos económicos del día. Este gremio de servicio de transporte público entra en una lucha frontal con las otras modalidades de este servicio y con los mismos micros. El objetivo es llegar a capturar la mayor cantidad posible de pasajeros o usuarios. Esto se refleja en los correteos, maletos, trancaderas, la invasión

¹¹⁵ Ver el subtítulo 4.1 del capítulo 4 donde se demuestra el proceso de reconversión de las herramientas de trabajo como mecanismo para seguir en el mercado de servicio de transporte público.

¹¹⁶ Ver capítulo 4, cuadro N° 36 sobre la comparación de los precios de los combustibles.

de rutas, cambio de línea, trabajar hasta más tarde, giros en plena ruta, etc., que cada día se observa frecuentemente en las rutas con el objetivo de asegurar los ingresos económicos del día. Al optar estos mecanismos, en casos llegan a colisionar entre ellos, originando discusiones y/o peleas entre chóferes. Ahí se suma el tránsito que trata de mediar y solucionar el conflicto. En algunos casos el personal de tránsito sanciona al Chofer que provocó la colisión cuando no existe la denominada coima. Lo que origina conflictos entre sindicatos. Aquí se hace necesario la presencia de los miembros de la directiva sindical para lidiar en los conflictos. Las discusiones también se presentan entre usuarios y chóferes en situaciones en donde el recorrido del micro es lento ocasionando la impaciencia de los usuarios por tratar de llegar a sus actividades de manera puntual. Es así que el usuario suele reclamar al Chofer, con una actitud de molestia, que avance más rápido y el Chofer generalmente suele responderle que está cumpliendo con su trabajo y en muchos casos suele responder que se suba a un taxi si es que está tan apurado¹¹⁷. Este comportamiento social en décadas anteriores al de los 90 solía ser distinto porque el usuario no podía reclamar nada justamente porque el servicio del transporte era reducido.

Al mismo tiempo la competencia existente en este servicio y el efecto que genera en la reducción de los ingresos económicos no permiten generar una reproducción ampliada¹¹⁸, para recuperar lo invertido y comprar otra movilidad para tener dos fuentes de ingresos, sino solamente se llega a producirse una reproducción simple. Los ingresos que se llega a obtener en el día son consumidos de manera improductiva, es decir, que se destina a cubrir los costos de mantenimiento y/o reparación de la unidad productiva (movilidad), gastos en la unidad doméstica del Chofer, y no posibilita el generar ahorro¹¹⁹. El trabajar en esas condiciones económicas y sociales no permite reponer el costo de la movilidad, menos llegar a generar un ahorro para renovar sus movibilidades. Pero lo importante, consiste en que este empleo, por más que el Chofer tenga que trajinar por esas condiciones sociales y económicas, le permite emplear su fuerza de trabajo, es decir, que le permite autoemplearse aunque sea inestable o precario¹²⁰. En la coyuntura actual resulta difícil encontrar un empleo estable que pueda brindar ingresos económicos para tener un mejor nivel y calidad de vida. El ser Chofer micrero al menos genera ingresos económicos para el día¹²¹.

Debilitamiento del Sindicato y la reconversión por cuenta propia.

El Sindicato Mixto de Transportistas “Litoral Boliviano” de la ciudad de El Alto es exfilial del Sindicato Mixto de Transportes “Litoral” de la ciudad de La Paz. Uno de los motivos principales para la desafiliación fue la falta de representación dirigencial en El Alto en la época anterior a 1979 donde empezó a trabajar el grupo “Alto de la Alianza” proveniente del Sindicato Litoral de la ciudad de La Paz a El Alto. Este primer grupo, constantemente sufría atropellos por parte de otros sindicatos consolidados. Esa realidad imposibilitaba el funcionamiento regular del grupo de micros del Sindicato Litoral debido a que su representante sólo era el Secretario de Relaciones que no tenía la autoridad suficiente como para resolver los conflictos y realizar las respectivas negociaciones y gestiones para tener áreas de trabajo estables en El Alto. La lógica con las que funcionan los Sindicatos aún se basa en el reconocimiento de las máximas autoridades. Es decir, tienen una visión vertical por su misma formación. El Secretario General es portador de desiciones colectivas, a la vez asume el cargo representativo más

¹¹⁷ Marcel Bolle de Bal recuerda que Pierre Naville planteó que ‘El capital’ se titula también ‘Crítica de la economía política’, donde el trabajo no se reduce explícitamente como un fenómeno puramente técnico o económico, sino se le cataloga con un sentido más amplio, al plantear que el trabajo es una relación social, una acción humana, un hecho sociológico (Bolle de Bal 1973:42).

Stanley Udy también considera que el trabajo se basa en la modificación del ambiente físico, pero no sólo en el plano de la producción de artículos materiales sino también actividades tales como el transporte y otros servicios. En sí, el trabajo se caracteriza por tener una naturaleza marcadamente física y social (Udy 1970:12).

¹¹⁸ (Marx 2001:308).

¹¹⁹ Ver capítulo 3 sobre la presentación de 2 estudios de caso, subtítulo 3.17.

¹²⁰ Silvia Escobar considera que la precariedad laboral está enmarcado en la discontinuidad del trabajo, riesgo elevado de pérdida, incertidumbre y temporalidad como norma, jornadas extensas, la desprotección social, alta discriminación, etc. (Escobar 2001:24).

¹²¹ Ver capítulo 3 donde se demuestra todas las condiciones económicas y sociales por las que tienen que trajinar los chóferes micreros tras el incremento del servicio de transporte público.

importante de un Sindicato. Y una de sus funciones principales es velar y proteger a todos sus afiliados ante cualquier problema que pueden tropezar. Esta función fue descuidada para con los chóferes del primer grupo que empezaba a brindar servicio en El Alto antes de 1979.

Los chóferes de base al afiliarse en el Sindicato automáticamente asumen responsabilidades para con ellos y el Sindicato. La misa se refleja en la adopción de derechos y deberes institucionales. Uno de los deberes u obligaciones es efectuar el pago de las hojas de ruta para recorrer las áreas de trabajo. También se realiza otros pagos que van destinados para el funcionamiento del Sindicato. Al cumplir estas obligaciones los chóferes asumen también derechos. Los mismos se refleja en que el Sindicato debe velar los intereses colectivos de los chóferes de base. Estos derechos fueron descuidados con la desatención en solucionar los problemas que trajinaban los chóferes del primer grupo que funcionaba en El Alto. Esa situación, ocasionó a que esa generación decida desafilarse para contar con su propio sindicato y su respectiva dirigencia con el fin de tener representación y autoridad ante cualquier instancia¹²². Con estos sucesos, nos refleja que la centralización sindical no demostró eficiencia en el ejercicio de sus funciones, porque el Sindicato priorizaba en atender a los afiliados de la ciudad de La Paz, puesto que generalmente era ahí su área de trabajo. Posteriormente, después de su desafiliación y fundación como Sindicato Litoral de la ciudad de El Alto, permitió que exista una administración adecuada en el ámbito de manejo de sus recursos económicos, contar con una directiva propia y completa, y la búsqueda de áreas de trabajo.

Pero, las experiencias vividas en el pasado, se hizo presente en la memoria de los chóferes micreros, en el momento de reconvertir sus movibilidades a GNV. Es decir, que ya no confiaron en el sindicato, causando su debilitamiento institucional. Es así, que cada Chofer de este sindicato asumió su reconversión de combustible por cuenta propia sin contar con el apoyo del sindicato porque la experiencia sindical que atravesó antes de su fundación no le permitió tener confianza ni seguridad en su sindicato, porque además no pudieron recuperar todo el aporte que habían realizado en su anterior Cooperativa, y la demanda de la recuperación de sus aportes era legítima, porque los chóferes de base eran los principales aportantes. El Sindicato Litoral de El Alto sólo funciona como una especie de vitrina donde sus funciones se limitan en solucionar problemas con otros sindicatos sobre invasión de rutas, solución de problemas en las actividades laborales cotidianas entre ellos mismos por temas de correteo y otros. El Sindicato al limitarse a garantizar el trabajo diario en sus rutas, es función suficiente para los chóferes ya que ellos mismos corren los costos en la reparación y el mantenimiento de sus movibilidades.¹²³

El servicio de los micros aún es una necesidad estratégica para continuar en el mercado del servicio de transporte público.

La existencia del servicio de transporte público del gremio de los micros aún sigue siendo una ‘necesidad’ especialmente para sectores económicos de carácter informal, siendo que no disponen de ingresos económicos estables para pagar tarifas elevadas y trasladarse en minibús. Las mismas que se refleja en una segregación del servicio de transporte público¹²⁴. El recorrido de estos micros generalmente es por barrios muy alejados de la ciudad de El Alto. La población de estos lugares, en su mayoría, son de condición humilde que no tienen fuentes laborales estables. Algunos sindicatos de

¹²² Ver capítulo 1 acerca de la importancia de la organización en la función de la actividad laboral.

¹²³ Ver el capítulo 5 donde detalla todo el proceso organizativo del Sindicato Mixto de Transportes “Litoral Boliviano”.

¹²⁴ Ver capítulo 1 acerca de la segregación del servicio en el transporte público. También ver en Anexo sobre la población alteña por zonas y/o villas, ocupada de 10 años o más de edad por actividad económica, según Censo de Población y Vivienda 2001.

minibuses no llegan a cubrir de servicio en esas zonas porque son muy alejadas y las condiciones de las rutas son desfavorables para ser recorridos. Las características que tiene el micro con respecto al minibús, posee espacios más amplios tanto en los asientos como en la puerta de ingreso, siendo recursos para continuar capturando usuarios de estos sectores que generalmente son comerciantes que suben con bultos, con niños, etc. Estas características de los micros son aún ventajosas porque permite competir con los minibuses que tienen espacios reducidos. Pero los usuarios de los micros tienen que hacer un esfuerzo por levantarse más temprano para trasladarse en micro debido a que éstos demoran en su recorrido justamente por capturar la más cantidad posible de usuarios. Los usuarios de micros generalmente son gente que disponen de tiempo porque las actividades que realizan no tienen un horario de oficina y no tienen que marcar tarjeta registrando su horario de entrada y salida, como pasa generalmente con personas que conforman el sector formal de la economía. Es decir, trabajan en instituciones públicas y privadas y que generalmente optan por trasladarse en minibús o taxi. Muchos de los usuarios de los micros son personas que generalmente realizan un tipo de desplazamiento en el interior de la producción, como ser viajes al trabajo enmarcados en el sector informal. También realizan desplazamientos en el ámbito de la reproducción, como ser: personas que van de compras, viajes a la escuela, etc. Y desplazamientos vinculados al consumo improductivo, es decir, viajes de paseo, visita a sus familiares, etc. Los que optan por trasladarse en minibús o taxis generalmente son personas que se desplazan en el interior de la producción como ir a sus fuentes laborales de carácter formal, siendo que deben cumplir obligadamente un horario de llegada fijo como los funcionarios públicos y es el motivo para trasladarse rápidamente.

Actualmente, el gremio minibusero está entrando en un proceso masivo de reconversión de sus herramientas de trabajo (cambio de gasolina a GNV) con el objetivo también de minimizar los costos de operación tras la intensa competencia en este servicio. Muchas veces, en horarios determinados, suelen rematar pasajes similares a la tarifa de los micros, generando una disminución de demanda de usuarios para los chóferes micreros. Y nuevamente, los chóferes de este gremio micrero tendrán que buscar otros mecanismos para afrontar esa situación, o en fin decidirán concluir el ciclo de funcionamiento de los micros. Esta es otra problemática que amerita ser estudiado en otra investigación.

BIBLIOGRAFÍA:

ALBÓ Xavier y otros, (1981), *Chukiyawu. La cara aymara de La Paz: I El paso a la ciudad*, La Paz-Bolivia, CIPCA.

ALBÓ Xavier, GREAVES Tomas, SANDOVAL, Godofredo, (1982), *Chukiyawu, la cara aymara de La Paz: II una odisea buscar "pega "*, La Paz-Bolivia, CIPCA.

ALBÓ Xavier, GREAVES Tomas, SANDOVAL, Godofredo, (1983), *Chukiyawu la cara aymara de La Paz III: Cabalgando entre dos mundos*, La Paz-Bolivia, CIPCA.

ALBERTI Giorgio y MAYER Enrique, (1974), *Reciprocidad e intercambio en los andes peruanos*, Lima-Perú, Instituto de Estudios Peruanos.

ALEMAN Luís, (2005) *Fulleando o lateando hay que seguir trabajando: Descripción de la producción del transporte público en el Grupo "Hito 45 " del Sindicato Mixto de Transporte "Litoral"* (Avance de investigación), La Paz-Bolivia, borrador de Tesis en la Carrera de Sociología de la Universidad Mayor de San Andrés.

ARCHONDO, Rafael, (1991), *Compadres al micrófono: la resurrección metropolitana del ayllu*, La Paz-Bolivia, HISBOL.

ARIAS Cesar, *El sistema de trolebús de la ciudad de Quito*. En: ROJAS Eduardo y DAUGHTERS Robert, (1998), *La ciudad en el siglo XXI. Experiencias exitosas en gestión del desarrollo urbano en América Latina*, Estados Unidos-BID.

BASCÓN, Raúl; CRUZ Mabel y PACHECO S. (1988), *Mejoramiento del empleo urbano y las condiciones de vida en El Alto de La Paz*, La Paz-Bolivia, H.A.M.E.A.-USAID.

BATES, J., (1998), "*Producción de la demanda de viajes y de la respuesta.*" En DE RUS Gines y Chris Nash (coord.), *Desarrollos Recientes en economía del transporte*, Madrid- Civiyas.

BECKMANN M, y otros, (1959), *Economía del Transporte*, Madrid-España, Aguilar.

BOLLE DE BAL Marcel (1973), *Sociología del trabajo*, España, Novaterra.

BONAVIA, Michel y Ortiz, Teodoro, (1956), *Economía de los transportes*, México D.F., Fondo de Cultura Económica.

BRAUDE Lee, (1975), *Sociología del trabajo*, Buenos Aires-Argentina, Omnia.

CASTELLS, Manuel, (1986), *Problemas de investigación en sociología urbana*, México D.F., Siglo XXI.

CENTRO DE ESTUDIOS JURÍDICOS E INVESTIGACIÓN SOCIAL (CEJIS), (1983), *Dos formas de organización en el campo, el sindicato y la cooperativa*, Santa Cruz-Bolivia.

CENEVIVA Carlos, *Curitiba y su red integrada de transporte*. En: ROJAS Eduardo y DAUGHTERS Robert, (1998), *La ciudad en el siglo XXI. Experiencias exitosas en gestión del desarrollo urbano en América Latina*, Estados Unidos-BID.

CHÁVEZ, Justiniano René, (1996), *Análisis del Transporte Público en la ciudad de La Paz*, La Paz-Bolivia, Tesis de Licenciatura, Carrera de Ingeniería Civil, Universidad Mayor de San Andrés.

CHIARELLO Franco, *Economía informal, familia y redes sociales*. En: MILLÁN René, (1994), *Solidaridad y producción informal de recursos*, México, Universidad Autónoma de México.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL), (1995), *Imágenes sociales de la modernización y la transformación tecnológica*, Santiago de Chile.

CONSEJO DE POBLACIÓN (CODEPO) e IRD, (2005), *El Alto desde una perspectiva poblacional*, La Paz-Bolivia, CODEPO-IRD.

CORDOVA Marcos, Gerente General de Taiyo Motors, *Balance del sector automotor*. En revista: Nueva Economía, Febrero 2005, La Paz-Bolivia.

DANDLER Jorge, (1987), *Diversificación, procesos de trabajo y movilidad espacial en los valles y serranías de Cochabamba*, en el libro: *La participación indígena en los mercados surandinos: estrategias y reproducción social Siglos XVI a XX*, de autores HARRIS Olivia, y otros, La Paz-Bolivia, CERES.

ESCOBAR Silvia, (2001), *El trabajo asalariado en Bolivia 1950-2000*. La Paz-Bolivia, Red Mujeres y Economía.

ESPINOZA Oscar, (2002), *Estrategia para un sistema de transporte masivo para la metrópoli de La Paz*, La Paz-Bolivia, Instituto del Transporte y vías de comunicación, Facultad de Ingeniería, Carrera Ingeniería Civil (UMSA).

FRANQUEVILLE André y AGUILAR Gloria, (1988), *El Alto de La Paz*, La Paz-Bolivia, MPC-INAM-UMSA.

FUTURO DE LA COMUNIDAD CAMPESINA, (1992), CIPCA, La Paz-Bolivia

GAKENHEIMER Ralph, *Transporte urbano*. En: ROJAS Eduardo y DAUGHTERS Robert, (1998), *La ciudad en el siglo XXI. Experiencias exitosas en gestión del desarrollo urbano en América Latina*, Estados Unidos-BID.

GARCÍA Álvaro, (2001), *La condición obrera. Estructuras materiales y simbólicas del proletariado de la minería mediana*, La Paz-Bolivia, Comuna.

GUERRA Gilka, (2000), *Evaluación y recomendaciones sobre una encuesta referente al transporte público de la ciudad de La Paz*, La Paz-Bolivia, Tesis de la Carrera Construcciones Civiles-UMSA.

GOFFMAN Irving, (1989), *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Buenos Aires-Argentina, Amorrortu.

HELLER Ágnes, (1998), *La revolución de la vida cotidiana*, Barcelona-España, Península.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, (2004), *Indicadores sodiodemográficos por ciudades capitales, censos de 1992-2001 y zonas censales censo 2001*. La Paz-Bolivia, Ministerio de Hacienda, I.N.E.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, (2001), *Indicadores socioeconómicos del municipio de El Alto*. La Paz-Bolivia, I.N.E.

LASERNA Roberto, (2000), *Mundos urbanos*, La Paz-Bolivia, PNUD.

LUHMANN Niklas, (1996), *Confianza*, España, Anthropos.

MARX Karl, (1985), *El capital tomo I, vol. II: El proceso de producción del capital*, México D.F., Siglo XXI.

MARX Carlos, (2001), *El capital. Crítica de la economía política. Proceso de producción del capital*, México, Fondo de Cultura Económica.

MARX Carlos, (1987), *El capital. El proceso de producción del capital*, México-D.F., Siglo XXI.

MÁRQUEZ Francisca, (2001), *Trayectorias Laborales para el estudio de la pobreza en Chile*. En revista: TINKAZOS N° 8, La Paz-Bolivia, PIEB.

MINGIONE Enzo, *Sector informal y estrategias de sobrevivencia: hipótesis para el desarrollo de un campo de indagación*. En: MTLLÁN René, (1994), *Solidaridad y producción informal de recursos*, México, Universidad Autónoma de México.

MINISTERIO DE DESARROLLO SOSTENIBLE-CODEPO, (2004), *Estudio de la migración interna en Bolivia*, La Paz-Bolivia.

MUÑOZ, Campos, (1957), *Ante un sindicalismo nuevo*, Madrid-España, Euramérica.

NATALE Paolo, *Formas y finalidades de la acción solidaria*. En: MILLÁN René, (1994), *Solidaridad y producción informal de recursos*, México, Universidad Autónoma de México.

PAULSEN Andreas, (1959), *Teoría general de la economía*, México, UTEHA.

PATZI Felix, (2004), *Sistema comunal. Una propuesta alternativa al sistema liberal*, La Paz- Bolivia, CEA.

PINDYCK Robert y RUBINFELD Daniel, (1998), *Microeconomía*, Madrid-España, Prentice may 4° edición.

QUISBERT Máximo, (2003), FEJUVE El Alto, 1990-1998. *Dilemas del clientelismo colectivo en un mercado*

político en expansión, La Paz-Bolivia, THOA.

ROJAS, Bruno, (1991), *Principios y elementos de la organización laboral*, La Paz-Bolivia, CEDLA N° 2.

SANDOVAL Godofredo y SOSTRES Fernanda, (1989), *La ciudad prometida. Pobladores y organizaciones sociales en El Alto*, La Paz-Bolivia, ILDIS.

SISA María, (1989), *Mujer indígena, trabajo doméstico y cambio social en el siglo XVIII (1684)*, en el libro: Trajinantes, caminos indígenas en la sociedad colonial Siglos XVI / XVII del autor GLAVE Luís, Lima-Perú, Instituto de Apoyo Agrario.

SOROKIN Pitirim, (1956), *Estratificación y movilidad social*, México, Universitaria.

SOTO Hernando, (1987), *El otro sendero, la revolución informal*, Lima-Perú, Instituto Libertad y Democracia 6° edición.

SPEDDING Alison y LLANOS David (1999), *No hay ley para la cosecha: Un estudio comparativo del sistema productivo y las relaciones sociales en Chari y Chulumani La Paz*, La Paz-Bolivia, PIEB.

TÁULER Angeles, (1992), *Transporte urbano y movilidad de la población en grandes ciudades*. En revista: Política y Sociedad, Madrid-España, Universidad Complutense, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología.

UDY Stanley, (1970), *El trabajo en las sociedades tradicional y moderna*, Buenos Aires- Argentina, Amorrortu.

URQUIZO H., Carlos, (2004), *Metrópoli Andina*, La Paz-Bolivia, Cedla. En: PEREIRA René, (2008), *Uso del espacio público en la ciudad de La Paz*. La Paz-Bolivia, Revista Temas Sociales N°28, IDIS-UMSA

VALDES, Antonio y otros, (1977), *Ingeniería de tráfico*, Madrid-España, Dossat 3° edición.

VARIAN Hal, (1987), *Microeconomía intermedia. Un enfoque moderno*. Barcelona-España, Antonio Bosch. 5° edición.

VON HAUFF Beatekruse Michael, (1998), *Política de mercado laboral*. En: Economía social de mercado: su dimensión social. Caracas-Venezuela, Nueva Sociedad.

WANDERLEY Fernanda, (1995), *Discriminación ocupacional y de ingresos por género*. La Paz-Bolivia, Ministerio de Desarrollo Humano.

Referencias adicionales:

Periódico: Presencia, Abril, 1988.

Periódico: La Razón, 28 de junio del 2003.

Periódico: La Razón, abril del 2005.

Periódico: La Razón, 20 de septiembre del 2005.

Periódico: La Prensa, septiembre 2007.

Periódico: El Diario, 15 de junio de 2007.

Agencia de noticias Bolpres, 30 de noviembre falta año.

Boletín de Transporte: Conductores de energía, 2007.

Estatuto orgánico del Sindicato.

Informe de la Dirección de Tráfico y Vialidad-Unidad de Transporte Automotor, sobre cantidad de movibilidades registrados en la Alcaldía de El Alto (Vehículos con radicatoria definida-según clase y servicio) 2005 y 2007.

ANEXOS

FOTOGRAFÍAS, GLOSARIO, CUADROS Y LUGARES DONDE RECORREN LOS MICROS DEL SINDICATO LITORAL EN LA CIUDAD DE EL ALTO

Foto N° 1



Av. La Paz, Zona Villa Exaltación.
Ruta en inadecuada condición
por estar en proceso de pavimentación (Antes).
Fecha: 14-03-2007.

Av. La Paz, Zona Villa Exaltación. Ruta adecuada y
pavimentada (Ahora)
Foto N°2

Fecha: 28-09-2007.



Foto N° 3



Micro reconvertido a (GNV) Fecha: 27-09-07.

Foto: N°4



El mismo micro en inadecuada condición de servicio.
Fecha: 27-09-07.

Foto N°5



Av. Cívica Distrito 1.
Competencia entre 2 micros y 3 minibuses en búsqueda de usuarios (correteo).
Fecha: 28-09-07.

Foto N° 6



Ceja de la ciudad de El Alto
Fila de minibuses y micros ofertando el servicio de transporte.
Fecha: 28-09-07.

Foto N° 7



Zona Villa Asunción. Parada de la Línea 522. Pocos micros aguardando su salida.

Fecha: 25-09-07

Foto N°8



Zona Villa Asunción. Se observa la presencia de la parada de minibuses del Sindicato "16 de Julio" Fecha: 25-09-07

Foto N° 9



ZonaVilla Asunción. Indadecuadas rutas para transitar.

Fecha: 29-09-07.

Foto N° 10



ZonaVilla Asunción.
Reducida población en las rutas de la línea 522.
Existencia de pasteo de ganado.

Fecha: 29-09-07.

GLOSARIO:

A continuación se ofrece algunos términos que frecuentemente forma parte del lenguaje de los chóferes.

Apurasimay: persona que apresura a otra persona.

Awayu: lienzo fuerte, o pieza rectangular tejida con lana de colores, utilizada para cargar niños o cosas.

Correteo: chóferes que recorren en las rutas con mucha velocidad disputandose por capturar a usuarios.

Envidia: persona que desea alguna cosa ajena.

Maleteo: chófer que recorre las rutas sin previa autorización del agente de control del Sindicato.

Repaso: chófer que sale de la parada, y en el recorrido le sobrepasa al que salió primeramente.

Trancadera: congestión de vehículos.

l

El Alto: Población por zonas y/o villas, ocupada de 10 años o más de edad por actividad económica, según Censo 2001

| Distrito 1 | Agricultura, ganadería, caza y silvicultura. | Pesca | Explotación de minas canteras. | Industria y manufacturera | Electricidad, gas y agua | Construcción | Comercio | Hoteles y restaurantes | Transporte almacenamiento y comunicaciones | Intermediación financiera | Serv. inmobiliarios y de alquiler | Administración pública | Educación. | Serv. sociales y de salud. | Serv. comunitarios, sociales y personales. | Serv. a los hogares y serv. doméstico. | Serv. de organizaciones extra-territoriales. | Sin especificar | Total |
|-------------------|--|----------|--------------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------|-------------|------------------------|--|---------------------------|-----------------------------------|------------------------|------------|----------------------------|--|--|--|-----------------|--------------|
| Villa Dolores | 62 | 1 | 12 | 764 | 14 | 115 | 1636 | 399 | 411 | 25 | 164 | 115 | 304 | 100 | 214 | 132 | 2 | 229 | 4699 |
| Villa Exaltación | 33 | 1 | 11 | 582 | 16 | 129 | 886 | 223 | 430 | 23 | 125 | 109 | 250 | 99 | 145 | 100 | 3 | 152 | 3317 |
| Urb. Santa Rosa | 95 | | 15 | 790 | 9 | 264 | 1216 | 255 | 562 | 6 | 87 | 49 | 92 | 54 | 107 | 136 | | 186 | 3923 |
| Villa Rosas Pampa | 55 | | 3 | 238 | 3 | 84 | 329 | 60 | 155 | | 20 | 21 | 25 | 9 | 25 | 25 | | 61 | 1113 |
| Total | 245 | 2 | 41 | 2374 | 42 | 592 | 4067 | 937 | 1558 | 54 | 396 | 294 | 671 | 262 | 491 | 393 | 5 | 628 | 13052 |

Cuadro N°131

Cuadro N° 2

| Distrito 1 | Agricultura, ganadería, caza y silvicultura. | Pesca | Explotación de minas y canteras. | Industria y manufacturera | Electricidad, gas y agua | Construcción | Comercio | Hoteles y restaurantes | Transporte almacenamiento y comunicaciones | Intermediación financiera | Serv. inmobiliarios y de alquiler | Administración pública | Educación. | Serv. sociales y de salud. | Serv.comunitarios, sociales y personales. | Serv. a los hogares y serv. doméstico. | Serv. de organizaciones extraterritoriales. | Sin especificar | Total |
|----------------------|--|----------|----------------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------|-------------|------------------------|--|---------------------------|-----------------------------------|------------------------|-------------|----------------------------|---|--|---|-----------------|--------------|
| V.Tejada Rectangular | 72 | 1 | 10 | 1097 | 18 | 194 | 1836 | 366 | 715 | 37 | 174 | 117 | 368 | 130 | 217 | 160 | | 293 | 5805 |
| Ciudad Satelite | 32 | 2 | 31 | 780 | 40 | 143 | 1468 | 307 | 545 | 98 | 416 | 1178 | 894 | 336 | 306 | 228 | 8 | 353 | 7165 |
| Tejada Alpacoma | 10 | | 6 | 182 | 9 | 38 | 361 | 79 | 156 | 21 | 103 | 94 | 152 | 76 | 69 | 50 | 1 | 87 | 1494 |
| Total | 114 | 3 | 47 | 2059 | 67 | 375 | 3665 | 752 | 1416 | 156 | 693 | 1389 | 1414 | 542 | 592 | 438 | 9 | 733 | 14464 |

¹ Los siguientes cuadros reflejan las actividades económicas, ocupación y situación de empleo, de personas de 10 años o más de edad, de las zonas y/o villas donde recorren los micros del Sindicato Litoral Boliviano-El Alto, a excepción de Ciudad Satélite. Estos cuadros reflejan la segregación del servicio de transporte público, porque sectores con empleos formales disponen de recursos económicos para pagar tarifas de pasajes elevados para trasladarse rápidamente en minibus y/o taxis y llegar a sus fuentes laborales. Mientras existen otros sectores que cuentan con empleos de carácter informal, que no disponen de recursos económicos suficientes para trasladarse en minibus o taxis, y generalmente optan por subirse en micro.

| DISTRITO | Agricultura, ganadería, caza y silvicultura. | Pesca | Explotación de minas y canteras. | Industria y manufacturera | Electricidad, gas y agua | Construcción | Comercio | Hoteles y restaurantes | Transporte almacenamiento y comunicaciones | Intermediación financiera | Serv. inmobiliarios y de alquiler | Administración pública | Educación. | Serv. sociales y de salud. | Serv. comunitarios, sociales y personales. | Serv. a los hogares y serv. doméstico. | Serv. de organizaciones extra-territoriales. | Sin especificar | Total |
|-------------------|--|----------|----------------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------|-------------|------------------------|--|---------------------------|-----------------------------------|------------------------|------------|----------------------------|--|--|--|-----------------|--------------|
| DISTRITO 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| V. Huayna Potosi | 358 | 2 | 28 | 2993 | 23 | 1147 | 2907 | 549 | 955 | 16 | 180 | 676 | 346 | 121 | 297 | 367 | 3 | 675 | 11643 |
| V. Tunari | 27 | | 1 | 377 | 5 | 98 | 504 | 102 | 166 | 3 | 20 | 53 | 163 | 26 | 45 | 59 | | 84 | 1733 |
| Total | 385 | 2 | 29 | 3370 | 28 | 1245 | 3411 | 651 | 1121 | 19 | 200 | 729 | 509 | 147 | 342 | 426 | 3 | 759 | 13376 |

Cuadro N° 4

| DISTRITO | Agricultura, ganadería, caza y silvicultura. | Pesca | Explotación de minas y canteras. | Industria y manufacturera | Electricidad, gas y agua | Construcción | Comercio | Hoteles y restaurantes | Transporte almacenamiento y comunicaciones | Intermediación financiera | Serv. inmobiliarios y de alquiler | Administración pública | Educación. | Serv. sociales y de salud. | Serv. comunitarios, sociales y personales. | Serv. a los hogares y serv. doméstico. | Serv. de organizaciones extra-territoriales. | Sin especificar | Total |
|-------------------|--|-------|----------------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------|-------------|------------------------|--|---------------------------|-----------------------------------|------------------------|------------|----------------------------|--|--|--|-----------------|-------------|
| DISTRITO 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| V. Tunari | 126 | | 10 | 1107 | 16 | 293 | 1468 | 284 | 547 | 7 | 80 | 88 | 250 | 68 | 138 | 122 | 1 | 226 | 4831 |
| Total | 126 | | 10 | 1107 | 16 | 293 | 1468 | 284 | 547 | 7 | 80 | 88 | 250 | 68 | 138 | 122 | 1 | 226 | 4831 |

Cuadro N° 5

| DISTRITO | Agricultura, ganadería, caza y silvicultura. | Pesca | Explotación de minas y canteras. | Industria y manufacturera | Electricidad, gas y agua | Construcción | Comercio | Hoteles y restaurantes | Transporte almacenamiento y comunicaciones | Intermediación financiera | Serv. inmobiliarios y de alquiler | Administración pública | Educación. | Serv. sociales y de salud. | Serv. comunitarios, sociales y personales. | Serv. a los hogares y serv. doméstico. | Serv. de organizaciones extra-territoriales. | Sin especificar | Total |
|-------------------|--|-------|----------------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------|-------------|------------------------|--|---------------------------|-----------------------------------|------------------------|------------|----------------------------|--|--|--|-----------------|-------------|
| DISTRITO 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Los Andes | 86 | | 14 | 1356 | 13 | 212 | 1402 | 272 | 451 | 13 | 99 | 70 | 249 | 94 | 141 | 111 | 1 | 209 | 4793 |
| Total | 86 | | 14 | 1356 | 13 | 212 | 1402 | 272 | 451 | 13 | 99 | 70 | 249 | 94 | 141 | 111 | 1 | 209 | 4793 |

Cuadro N° 6 El Alto: Población ocupada de 10 años o más de edad por grupo ocupacional, según zonas y/o villas, según censo 2001.

| Distrito 1 | Fuerzas Armadas | Dirección en la administración pública y empresas | Profesionales, científicos e intelectuales. | Técnicos y profesionales de apoyo | Empleado de oficina | Servicios y vendedores del comercio | Agricultura, pecuaria y pesca | Industria, extractiva, construcción, industria manufacturera. | Operadores de instalaciones y maquinarias | Trabajadores no calificados | Sin especificar. | Total |
|------------------|-----------------|---|---|-----------------------------------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------|---|---|-----------------------------|------------------|--------------|
| Villa Dolores | 9 | 74 | 301 | 358 | 219 | 1839 | 56 | 924 | 399 | 363 | 156 | 4698 |
| Villa Exaltación | 9 | 50 | 259 | 300 | 222 | 979 | 34 | 732 | 378 | 275 | 89 | 3327 |
| Urb. Santa Rosa | 3 | 27 | 80 | 199 | 117 | 1690 | 143 | 1493 | 685 | 391 | 207 | 5035 |
| Total | 21 | 151 | 640 | 857 | 558 | 4508 | 233 | 3149 | 1462 | 1029 | 452 | 13060 |

Cuadro N° 7

| Distrito 1 | Fuerzas Armadas | Dirección en la administración pública y empresas | Profesionales, científicos e intelectuales. | Técnicos y profesionales de apoyo | Empleado de oficina | Servicios y vendedores del comercio | Agricultura, pecuaria y pesca | Industria, extractiva, construcción, industria manufacturera. | Operadores de instalaciones y maquinarias | Trabajadores no calificados | Sin especificar. | Total |
|-----------------------|-----------------|---|---|-----------------------------------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------|---|---|-----------------------------|------------------|--------------|
| V. Tejada Rectangular | 5 | 80 | 325 | 450 | 266 | 1908 | 71 | 1402 | 656 | 451 | 195 | 5809 |
| Ciudad Satelite | 18 | 210 | 1049 | 906 | 686 | 2373 | 23 | 810 | 464 | 465 | 162 | 7166 |
| Tejada Alpacoma | 8 | 61 | 170 | 222 | 138 | 391 | 10 | 188 | 136 | 118 | 52 | 1494 |
| Total | 31 | 351 | 1544 | 1578 | 1090 | 4672 | 104 | 2400 | 1256 | 1034 | 409 | 14469 |

| | Fuerzas Armadas | Dirección en la administración pública y empresas | Profesionales, científicos, e intelectuales. | Técnicos y profesionales de apoyo | Empleado de oficina | Sevicios y vendedores del comercio | Agricultura, pecuaria y pesca | Industria, extractiva, construcción, industria manufacturera. | Operadores de instalaciones y maquinarias | Trabajadores no calificados | Sin especificar. | Total |
|-------------------|-----------------|---|--|-----------------------------------|---------------------|------------------------------------|-------------------------------|---|---|-----------------------------|------------------|--------------|
| Distrito 5 | | | | | | | | | | | | |
| V. Huayna Potosí | 10 | 40 | 239 | 427 | 218 | 3594 | 363 | 4213 | 929 | 927 | 585 | 11545 |
| V. Tunari | 9 | 14 | 128 | 100 | 50 | 540 | 28 | 479 | 187 | 142 | 56 | 1733 |
| Total | 19 | 54 | 367 | 527 | 268 | 4134 | 391 | 4692 | 1116 | 1069 | 641 | 13278 |

Cuadro N° 9

| | Fuerzas Armadas | Dirección en la administración pública y empresas | Profesionales, científicos, e intelectuales. | Técnicos y profesionales de apoyo | Empleado de oficina | Sevicios y vendedores del comercio | Agricultura, pecuaria y pesca | Industria, extractiva, construcción, industria manufacturera. | Operadores de instalaciones y maquinarias | Trabajadores no calificados | Sin especificar. | Total |
|-------------------|-----------------|---|--|-----------------------------------|---------------------|------------------------------------|-------------------------------|---|---|-----------------------------|------------------|-------------|
| Distrito 4 | | | | | | | | | | | | |
| V. Tunari | 9 | 31 | 179 | 245 | 96 | 1585 | 126 | 1447 | 562 | 363 | 188 | 4831 |
| Total | 9 | 31 | 179 | 245 | 96 | 1585 | 126 | 1447 | 562 | 363 | 188 | 4831 |

| | Fuerzas Armadas | Dirección en la administración pública y empresas | Profesionales, científicos, e intelectuales. | Técnicos y profesionales de apoyo | Empleado de oficina | Sevicios y vendedores del comercio | Agricultura, pecuaria y pesca | Industria, extractiva, construcción, industria manufacturera. | Operadores de instalaciones y maquinarias | Trabajadores no calificados | Sin especificar. | Total |
|-------------------|-----------------|---|--|-----------------------------------|---------------------|------------------------------------|-------------------------------|---|---|-----------------------------|------------------|-------|
| Distrito 6 | | | | | | | | | | | | |
| Los Andes | 11 | 31 | 214 | 251 | 150 | 1510 | 85 | 1614 | 463 | 301 | 166 | 4796 |
| Total | 11 | 31 | 214 | 251 | 150 | 1510 | 85 | 1614 | 463 | 301 | 166 | |

Cuadro N°11

El Alto: Población ocupada de 10 años o más de edad por situación en el empleo, según zoas y/o villas, según censo 2001.

| | Obrero o empleado | Trabajador por cuenta propia | Patrón, socio o empleador | Cooperativista de producción | Trabajador familiar o aprendiz sin remuneración. | Sin especificar | Total |
|-------------------|-------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|--|-----------------|--------------|
| Distrito 1 | | | | | | | |
| Villa Dolores | 2000 | 2051 | 152 | 12 | 176 | 308 | 4699 |
| Villa Exaltación | 1729 | 1242 | 99 | 4 | 116 | 137 | 3327 |
| Urb.Santa Rosa | 2297 | 2138 | 170 | 8 | 95 | 328 | 5036 |
| Total | 6026 | 5431 | 421 | 24 | 387 | 773 | 13062 |

| Distrito 1 | Obrero o empleado | Trabajador por cuenta propia | Patrón, socio o empleador | Cooperativista de producción | Trabajador familiar o aprendiz sin remuneración. | Sin especificar | Total |
|------------------------|-------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|--|-----------------|--------------|
| V. Tejada | 2566 | 2465 | 211 | 14 | 230 | 322 | 5808 |
| Ciudad Satelite Tejada | 4504 | 1920 | 253 | 12 | 168 | 309 | 7166 |
| Total | 7909 | 4887 | 532 | 31 | 434 | 675 | 14468 |

Cuadro N°13

| Distrito 5 | Obrero o empleado | Trabajador por cuenta propia | Patrón, socio o empleador | Cooperativista de producción | Trabajador familiar o aprendiz sin remuneración. | Sin especificar | Total |
|-------------------|-------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|--|-----------------|--------------|
| V. Huayna Potosi | 6350 | 4949 | 1017 | 57 | 258 | 811 | 13442 |
| V. Tunari | 776 | 770 | 26 | 3 | 60 | 98 | 1733 |
| Total | 7126 | 5719 | 1043 | 60 | 318 | 909 | 15175 |

Cuadro N°14

| Distrito 4 | Obrero o empleado | Trabajador por cuenta propia | Patrón, socio o empleador | Cooperativista de producción | Trabajador familiar o aprendiz sin remuneración. | Sin especificar | Total |
|-------------------|-------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|--|-----------------|-------------|
| V. Tunari | 2062 | 2217 | 123 | 5 | 138 | 289 | 4834 |
| Total | 2062 | 2217 | 123 | 5 | 138 | 289 | 4834 |

Cuadro N°13

| Distrito 6 | Obrero o empleado | Trabajador por cuenta propia | Patrón, socio o empleador | Cooperativista de producción | Trabajador familiar o aprendiz sin remuneración. | Sin especificar | Total |
|-------------------|-------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|--|-----------------|-------------|
| Los Andes | 2054 | 2159 | 102 | 16 | 121 | 344 | 4796 |
| Total | 2054 | 2159 | 102 | 16 | 121 | 344 | 4796 |