

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



TRABAJO DIRIGIDO
PETAENG 2019

PROPUESTA DE UN SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE LA CIUDAD DE LA PAZ

POSTULANTE: HORACIO FLAVIO ENCINAS VELASCO

TUTOR: M. Sc. VÍCTOR HUGO PERALES MIRANDA

LA PAZ – BOLIVIA

2020

Dedicatoria

Dedico este trabajo:

*A mi hijo Jaime Miguel, quien fue
la persona que me impulso a
seguir adelante y mi esposa
Vivian.*

*Por ser los pilares que me
impulsan a seguir adelante.*

Agradecimientos

A Dios por haberme hecho parte de su plan.

A mi Padre V. Jaime papá por el amor que me da día a día y el apoyo incondicional, mi hermano Cesar por sus consejos.

A mis abuelos (+) por ser un pilar que trasciende en el tiempo, a mi familia, a mis tíos y primos por ayudarme a crecer constantemente, a la carrera de Sociología y a quienes la conforman por acompañarme en el estudio de una maravillosa rama del conocimiento.

Al M. Sc. Víctor Hugo Perales por su valioso impulso y colaboración como tutor del trabajo y su comprensión como ser humano.

Al 5to grupo de minubuses “Pioneros” del Sindicato Eduardo Avaroa quienes me abrieron las puertas para realizar el trabajo de campo.

A la vida...

Propuesta de un Sistema Integral de Transporte Público de la ciudad de La Paz

Índice

Introducción.....	6
1.1. Antecedentes y planteamiento de la intervención.	7
1.2. Justificación/relevancia de la intervención.....	8
1.3. Objeto de estudio.....	8
1.4. Objetivos generales y específicos.....	9
1.4.1. Objetivo General.....	9
1.4.2. Objetivos específicos.....	9
1.5. Metodología.....	9
Capítulo 2	10
Marco Teórico/Conceptual.....	10
2.1. Movilidad urbana.....	10
2.2. Sistema integral de transporte.....	12
2.3. Análisis de actores involucrados.....	14
Capítulo 3	21
Marco Institucional.....	21
Capítulo 4	23
Diagnóstico (estrategia metodológica y resultados).....	23
4.1. Características de los actores involucrados en el sistema de transporte público de ciudad de La Paz.	23

4.1.1. Transporte a nivel central.....	23
4.1.1.1. Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.	23
4.1.1.2. Mi Teleférico.	23
4.1.1.3. Policía Nacional de Bolivia – Organismo Operativo de Tránsito.	25
4.1.2. Transporte Municipal.....	26
4.1.2.1. Secretaria Municipal de Movilidad.	26
4.1.2.2. Guardia Municipal de Transporte.....	27
4.1.2.3. Puma Katari.	28
4.1.3. Transporte Público Sindicalizado.....	30
4.1.3.1. Confederación Sindical de Choferes de Bolivia.....	30
4.1.3.2. Federación Departamental de Choferes 1ro de Mayo.	30
4.1.3.3. Sindicato de transporte público.	30
a. Socio propietario.....	33
b. Socio propietario pasivo.	35
c. Socio propietario activo.	36
d. Socio asalariado.	36
4.1.3.4. Agente de control.....	38
4.1.3.5. Decanos.	39
4.1.4. La FEJUVE	41
a) Junta de Vecinos.....	41
b) Asociaciones de juntas de vecinos por macrodistritos.	41
4.2. Apropiación del espacio público y definición de rutas de transporte por los actores involucrados.....	41
4. 2.1. Mi Teleférico. -	41
a) Estudio de demanda de pasajeros para los trazos de las diferentes paradas.....	41

4.2.2. Puma Katari. -	42
a) Estudio de demanda de pasajeros para la implementación de rutas.	42
4.2.3. Transporte Sindicalizado.....	43
a) Apropiación de rutas.....	43
b) Modificación de rutas o líneas nuevas.	45
c) Invasión o avasallamiento de las áreas de trabajo.	45
d) Acuerdo o canje.....	46
4.2.4. Federación de Juntas de Vecinos de La Paz.....	47
a) Asambleas de vecinos.....	47
b) Incursiones vecinales en el transporte.....	47
4.3. Arreglos institucionales y conflictos entre los actores del transporte público.....	48
4.3.1. Mi Teleférico con el Puma Katari.....	48
a) Arreglos institucionales.....	48
b) Conflictos.	49
4.3.2. Mi Teleférico con el transporte sindicalizado	49
a) Arreglos institucionales.....	49
b) Conflictos	50
4.3.3. Mi Teleférico con los vecinos	51
a) Arreglos institucionales	51
b) Conflictos	51
4.3.4. Puma Katari con el transporte sindicalizado.....	52
a) Arreglos institucionales.....	52
b) Conflictos.	52
4.3.5. Puma Katari con los vecinos	53

a) Arreglos institucionales.....	53
b) Conflictos	55
4.3.6. Transporte sindicalizado con los vecinos.....	55
a) Arreglos institucionales. -.....	55
b) Conflictos.	55
4.4. Conclusiones del diagnóstico.....	55
Capítulo 5:	57
Desarrollo de la propuesta.	57
5.1. Marco Lógico.....	57
Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros.....	57
Capítulo 6:	62
6.1. Conclusiones.....	62
6.2. Recomendaciones.	62
Bibliografía.....	64
Anexos	68

Índice de tablas

Tabla 1 Análisis de involucrados.....	15
Tabla 2 Cuadro de involucrados	16
Tabla 3 Costos de afiliación del socio propietario al sindicato	33
Tabla 4 Costos de afiliación del socio asalariado	37

Índice de Figuras

Figura 1 Transporte Público La Paz Bus, Puma Katari. El Diario, 2015	11
Figura 2 Transporte público tradicional. Página Siete, 2018	11
Figura 3 Teleférico que une La Paz con El Alto	12
Figura 4 Las dimensiones de la integración del transporte público. Jehanno, 2018	14
Figura 5 Vecinos de la zona Laura Marka. Foto: Iván Carrasco.....	47
Figura 6 Micro SEA. Foto: Horacio Encinas	50
Figura 7 Vecinos analizan demandar a Mi Teleférico por línea blanca. Página Siete, 2015	52
Figura 8 Choferes sindicalizados apedrean al bus Puma Katari en la ruta Achumani-San Pedro. Los Tiempos, 2019.....	53
Figura 9 El bus Puma Katari es apedreado por choferes de la zona Minasa (Ruta Integradora). La Razón, 2017	53
Figura 10 Apoyo de los vecinos al transporte municipal. La Razón, 2019.....	54
Figura 11 Vecinos escoltan a los buses del Puma Katari en la zona de Achumani. Página Siete, 2019	54

Introducción

Se dice que hablar del transporte público de la ciudad de La Paz, es hablar de su historia. Y en efecto, si miramos retrospectivamente recordamos la existencia de los tranvías eléctricos en la primera mitad del siglo XX. Posteriormente en los años de la década de 1950, la industria automotriz a través de los buses del sector privado liquidó la vigencia del tranvía en las calles de la ciudad.

Así, los transportistas se organizan en sindicatos para prestar servicios y proteger sus rutas, surgiendo luego cooperativas y empresas privadas que brindan servicio de transporte público, cuando en realidad los vehículos son de propiedad privada. El crecimiento del parque automotor, sumado a la sobreoferta de transporte urbano ha generado una sobresaturación del servicio y a la vez el deterioro del mismo en perjuicio del ciudadano.

Frente a esta situación, en los últimos años se ha creado desde el nivel municipal el servicio de transporte municipal “Puma Katari” y desde el nivel central el servicio de “Mi Teleférico” constituyéndose en nuevas ofertas de transporte público para contribuir a la solución del transporte público urbano y mejorar el servicio a la población paceña.

La introducción de estos nuevos servicios que modernizan el servicio de transporte público junto al servicio tradicional de transporte privado (minibuses, micros, trufi, taxi, radio taxi), así como la identificación de conflictos y soluciones propuestas, permitió realizar el diagnóstico del modelo de gobernanza en el sistema del transporte público en la ciudad de La Paz del año 2013 al 2019. La realización del diagnóstico demandó inicialmente que se realice una revisión documental y una revisión hemerográfica, se concreten entrevistas y se elabore un diario de campo.

En el capítulo 1 se definen los antecedentes y el planteamiento de la intervención, su justificación y el objetivo del diagnóstico. Luego se desarrolla el marco teórico en el capítulo 2 y el marco institucional en el capítulo 3. El diagnóstico y los resultados encontrados que implica el análisis de los actores involucrados en el sistema del transporte público en la ciudad de La Paz se aborda en el capítulo 4. Finalmente, en el capítulo 5 se presenta la propuesta de un Sistema Integrado de Transporte y posteriormente las conclusiones y/o recomendaciones que van en el capítulo 6.

Capítulo 1

1.1. Antecedentes y planteamiento de la intervención.

En su texto *Modernizaciones empobrecedoras*, Yaksic y Tapia señalan:

(...) El 21060 fue un decreto que introduciría una nueva política económica (...) de un nuevo ciclo de dominación político, económico y cultural en el que el mercado se convierte en un nuevo asignador de recursos de la economía, reduciendo la labor del Estado a funciones de regulación y administración de la violencia para realizar “el libre juego de oferta y demanda” tanto en el mercado de bienes y servicios como el laboral (1997, pág. 60).

Con la migración campo ciudad que se da a partir de los despidos, se va poblando las zonas periféricas y villas de la ciudad de La Paz, creciendo la demanda por el servicio público. Al mismo tiempo existe una demanda laboral donde muchas personas se inclinan en este rubro para salir de la crisis del desempleo.

Entre 1989 y 1990 aparece el minibús como un nuevo medio de transporte (después de los micros), estos tendrían la capacidad de 14 pasajeros, llegaron al mercado paceño las marcas Nissan, Toyota y Mazda, incursionando en el transporte público urbano de la ciudad de La Paz. Dos años más tarde ingresan al parque automotor los *carrys* con capacidad de 7 pasajeros.

Sin embargo, lo que influyó de gran manera en el crecimiento del parque automotor público en la urbe paceña (y por qué no decirlo nacional) fue la facilidad de poder adquirir un carro. A partir de la década de 1990 en adelante empieza la utilización de vehículos *transformers* (o chutos) que vienen a constituirse como movilidades seminuevas (a medio uso) importadas del Japón, dándose este proceso de adquisición de movilidades hasta la actualidad a pesar que el Decreto Supremo 890 establece que los autos transformados en diseño o estructura no podrán ser parte del servicio público.

Los minibuses actualmente prestan el servicio en la ciudad de La Paz a zonas alejadas que llegaron a poblarse. Don Esteban señala “...los minibuses prestan servicio al público

hasta zonas más alejadas, su tamaño les ayuda a ir incluso a lugares donde el micro no puede ir, además es más rápido y la gente prefiere ir en minibús que en micro...”.¹

Este crecimiento en el parque automotor trae consigo la competencia entre los mismos afiliados, lo que motiva a crear una nueva organización o conlleva a buscar nuevas soluciones a los problemas. En la actualidad los transportistas continúan organizados en sindicatos con el propósito de defender sus áreas de trabajo, ya que ello representa ingresos a la economía de sus miembros.

El sector del transporte, en la historia pasó por diferentes acontecimientos tanto políticos, económicos y sociales, sin embargo, se debe reconocer que este medio es un instrumento importante para la conexión de las personas con los demás espacios.

En este momento hay la suma de nuevos actores, como es el transporte por cable de Mi Teleférico y de parte del municipio el Puma Katari, lo que reconfigura tanto la oferta del servicio como la participación de lo estatal, en un momento donde los transportistas privados son los que tenían un monopolio sobre la oferta de transporte.

1.2. Justificación/relevancia de la intervención.

La propuesta se justifica dada la dinámica y la problemática que se da en el “sistema” de transporte público urbano con la incursión de nuevos actores en la prestación de servicios de transporte como ser el Transporte Municipal representado por el Puma Katari, el Transporte por cable donde está la empresa estatal Mi Teleférico sin olvidarnos del transporte tradicional sindicalizado.

1.3. Objeto de estudio.

El presente estudio llevará a cabo el diagnóstico del modelo de gobernanza en el sistema de transporte público, junta de vecinos y transporte estatal, del 2013 a 2019 en el municipio de la ciudad de La Paz.

¹ Entrevista a don Esteban Ticona, actualmente trabaja como chofer de un minibús en el Sindicato Eduardo Abaroa, la información fue obtenida el 20 de agosto de 2019.

1.4. Objetivos generales y específicos.

1.4.1. Objetivo General

Diagnosticar el modelo de gobernanza en el sistema de transporte público de la ciudad de La Paz del año 2013 al 2019.

1.4.2. Objetivos específicos

- i) Identificar y caracterizar a los actores involucrados en el sistema de transporte público de La Paz.
- ii) Detallar las formas de apropiación de espacios y definición de rutas de transporte por los actores involucrados.
- iii) Caracterizar los arreglos institucionales y conflictos entre los actores del transporte público.

Los objetivos del diagnóstico, una vez conseguidos, serán la plataforma para proyectar un sistema integral del transporte público en La Paz que articule la actividad de los distintos actores del transporte.

1.5. Metodología.

La metodología es la observación totalmente participante dadas las características. Al mismo tiempo, realizar la identificación de los distintos actores de esta trama social, lo que nos lleva a realizar un análisis de actores involucrados en el tema, que nos llevaría a clasificarlos y caracterizarlos.

La manera de recolectar información sobre el tema se basará en la revisión bibliográfica, seguimiento hemerográfico. Realizar entrevistas a expertos sobre el tema de transporte, responsables del Puma Katari, Mi Teleférico, policía (transito) y junta de vecinos.

- a. Revisión documental.
- b. Seguimiento hemerográfico.
- c. Entrevistas.
- d. Diario de campo.

Capítulo 2

Marco Teórico/Conceptual

2.1. Movilidad urbana

Según el Censo de Población y Vivienda 2012, llevado a cabo por el Instituto Nacional de Estadística (INE, 2012) Bolivia tenía 10.059.856 habitantes y la ciudad de La Paz tenía 766.468 habitantes, población que va en aumento cada año y que al 2018 la población proyectada en el municipio de La Paz alcanzó a 942.987 habitantes (GAMLP, 2019).

Por lo que, la ciudad de La Paz tuvo que extender su área de urbanización, incluso conurbano con otros municipios (El Alto, Mecapaca, Achocalla y Palca), dada las características del territorio paceño estas se han ido ampliando.

Respecto al tema de *movilidad urbana* se refiere a movimiento o desplazamiento que realizan las personas de un punto A al punto B, según sus necesidades. La movilidad urbana, se refiere a: "... el legítimo derecho de las personas a desplazarse a lo largo y ancho de la ciudad, para realizar sus actividades y para poder garantizarlo se deberá contar con un sistema de movilidad..." (Castro García, 2014, pág. 44).

En la ciudad de La Paz, las personas se trasladan a centros de estudio, trabajo, centros de salud, etc. Pero no solo es el transporte de pasajeros, sino más bien un conjunto de políticas en beneficio de la población, para facilitar la movilidad a sus diferentes puntos.

Jans también indica que la "movilidad urbana":

(...) está referida a los distintos desplazamientos que se generan dentro de la ciudad a través de las redes de conexión locales, lo cual exige el máximo uso de los distintos tipos de transporte colectivo, que no sólo incluyen el sistema público de buses y metro sino también taxis, colectivos, transfers, etc., los que tienen vital trascendencia en la calidad de vida, movilidad y uso del servicio público. (Jans B., 2017, pág. 9).

Entonces la "movilidad urbana" no solo es el transportarse o movilizarse de un lugar a otro, sino que tiene que tomar en cuenta la necesidad de las personas. Pero para esto se debe contar con un sistema de transporte que vaya de acuerdo a satisfacer las necesidades de la

población. En este sentido se debe trabajar en realizar la participación a nivel estatal, departamental, municipal y privados.

Entonces, se plantea mejorar el sistema de transporte público, para que se deje de lado al transporte individual para que las personas puedan hacer uso de dicho sistema. Pero para esto se debe mejorar las condiciones físicas y administrativas para que la población haga uso del transporte público y dejar el vehículo particular. Por ejemplo, coordinar los diferentes modos de transporte público de pasajeros, para mejorar la movilidad de las personas.



Figura 1 Transporte Público La Paz Bus, Puma Katari. El Diario, 2015



Figura 2 Transporte público tradicional. Página Siete, 2018

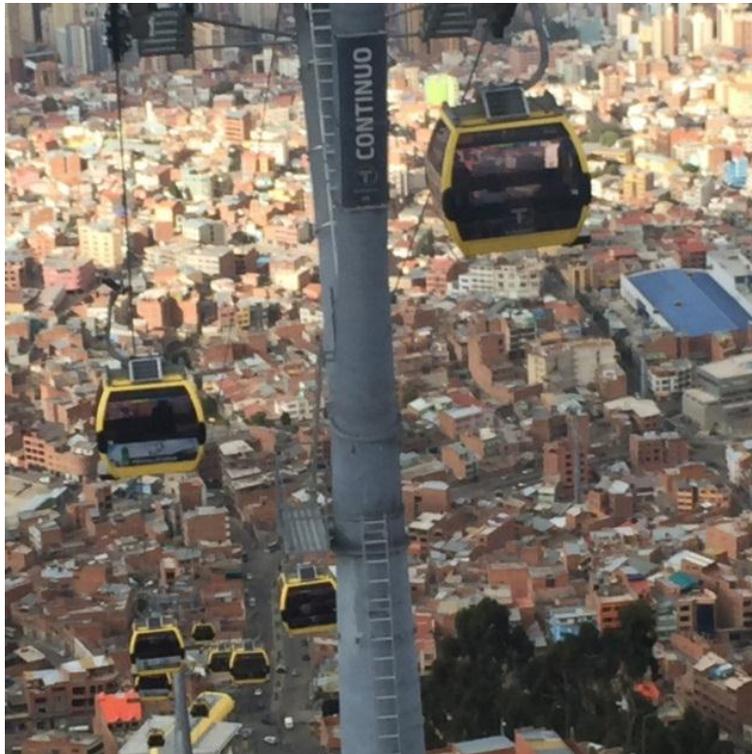


Figura 3 Teleférico que une La Paz con El Alto

2.2. Sistema integral de transporte

La Paz cuenta con tres instituciones (Mi Teleférico, La Paz Bus y el transporte tradicional) que prestan el servicio de transporte público de pasajeros. Sin embargo, entre estos sistemas de transporte no hay algún tipo de coordinación para facilitar su uso. Cabe mencionar, que cada sistema de transporte cuenta con una administración propia.

Entonces, se pretende desarrollar el concepto de *Sistema Integral de Transporte* a partir de lo que varios autores plantean sobre esta temática. En el libro “Desafíos para la integración de sistemas de transporte masivo: Manual de Buenas Prácticas” se plantea que la integración de un sistema de transporte se puede definir como:

(...) un enfoque global a través del cual los diferentes elementos que lo componen trabajan de forma conjunta para producir efectos acumulados positivos en el menor plazo posible, con el fin de ofrecer servicios de transporte más eficientes y fáciles de utilizar por los usuarios. (Jehanno, A. et.al. 2019, pág. 9).

Para que se desarrolle un plan de sistema de transporte sostenible además de lo técnico se necesita que existan “políticas integrales de transporte que tengan en cuenta los factores económicos, sociales y ambientales de una ciudad y que busquen una sostenibilidad en estas mismas dimensiones y a largo plazo, siempre en pos de mayor calidad de vida para los ciudadanos”. (Pardo, 2009, pág. 27).

A partir de este marco teórico, podemos señalar que en nuestro actual sistema de transporte público en la ciudad de La Paz, no hay una voluntad de los actores de poder coordinar entre los diferentes sistemas. Cada institución jala para su lado, y de hecho se ve una desorganización y descoordinación entre los actores.

Este tema de la coordinación o conformar un sistema integral de transporte, es un tema que toca a Sudamérica, muchos países de la región implementaron esta característica de transporte². En sí consiste en lograr que los componentes de este sistema logren acuerdos, en base a una meta común; el mejoramiento del sistema de transporte público eficiente y sostenible en el tiempo, teniendo en cuenta que cada organización cuenta con una administración propia.

Lo ideal sería que en base a acuerdos se logre formar una Autoridad Única de Transporte³ que se encargue de coordinar con niveles estatales y municipales. Un ente autónomo que plantee políticas, programas y proyectos. Para que las ciudades cuenten con un transporte eficiente y sostenible. Sobre todo conseguir un transporte público de pasajeros que puedan satisfacer la demanda de los usuarios y al mismo tiempo, que sea sostenible.

² Por ejemplo, en Colombia, Brasil, Argentina, Perú, Chile, etc.

³ Nombre que es utilizado en Perú y otros países.



Figura 4 Las dimensiones de la integración del transporte público. Jehanno, 2018

Sin embargo, esto no será posible si no se logra la participación de todos los actores de los diferentes niveles estatales: central, gobernaciones, municipalidad, como del transporte tradicional (sindicalizado o libre) y la sociedad en su conjunto.

2.3. Análisis de actores involucrados

En este punto tomaremos como actores claves a “cualquier grupo, organización o individuo que puede influenciar o ser influenciado por el proyecto” o, en breve “las personas que importan en el proyecto” (Philippe, 2014). Al mismo tiempo Tapella indica que los actores sociales pueden ser “personas, grupos u organizaciones que tienen interés en un proyecto o programa.” (2007, pág. 3).

En el caso del transporte público de pasajeros, podemos encontrar a varios actores que son partícipes de este segmento de la realidad.

Tabla 1 Análisis de involucrados

Análisis de Involucrados		
	Actor/es	Instituciones
1	Nivel Central	Ministerio de Obras Mi Teleférico Policía Nacional de Bolivia
2	Municipales	Secretaria Municipal de Movilidad La Paz BUS
3	Transporte Sindicalizado	Choferes asalariados Comideras Mecánicos Aceiteros Pastilleros Chapistas
4	Vecinos	Juntas de vecinos

Fuente: Elaboración Propia

Ahora pasamos a elaborar el Mapeo de Actores Claves, esto nos ayudará a representar la realidad social. Esta herramienta nos permite conocer las: alianzas, los conflictos, los portavoces autorizados.

Tabla 2 Cuadro de involucrados

N°	Grupos	Intereses	Problemas Percibidos	Recursos (físico - maquinarias y capacidades - personal) y Mandatos (Palanca jurídica)	Intereses en el Proyecto	Conflictos Potenciales
1	Habitantes/ Población	Llegar a tiempo, seguridad en el servicio	<ul style="list-style-type: none"> - Mal servicio de transporte - Parque automotor en mal estado. - Calles y/o vías inadecuadas 	Mandatos: Constitución Política del Estado, Ley de Gobiernos Autónomos Municipales, Ley Marco de Autonomías	Implementación de un sistema de transporte optimo	Tarifas altas. Bajos sueldos. Poca demanda.
2	Usuarios	Optar por un mejor servicio, modalidad de transporte infraestructura y calidad de servicio por parte de los choferes y servidores.	<ul style="list-style-type: none"> - Choferes no conducen con cuidado - Choferes descorteses - Parque automotor sin mantenimiento 	Recursos: Capacidad de pago. Mandatos: Constitución Política del Estado, Ley de Gobiernos Autónomos Municipales, Ley Marco de Autonomías, Ley Del Transporte Municipal		

3	La Paz BUS (Puma Katari)	Aumento de precio de servicios en el tráfico para mejorar y ser auto sostenible.	- Cantidad insuficiente de buses - No cubre los costos de operación	Recursos: Personal capacitado, buses, infraestructura. Mandatos: Ley del Transporte Municipal	Se requiere de un Proyecto rentable que satisfaga la demanda (más buses, más personal, mejor infraestructura, etc.)	Privatización del servicio.
4	Mi Teleférico	Priorizar el servicio y atención al usuario.	- Paradas fijas. - Presupuesto limitado - Costo alto de tendido de líneas - Costo de Mantenimiento alto	Recursos: Estudios técnicos de demanda de pasajeros. Mandato: Traslado de los usuarios, calidad de servicio.	Mejoramiento en ser parte del sistema integrado de transporte público de pasajeros	Topografía de la ciudad de La Paz
5	Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (Alcalde)	Mantenerse en su cargo	- No cuenta con el apoyo del gobierno central ni de los concejales	Recursos: Capacidad De Gestionar El Proyecto A Todo Nivel. Mandatos: Constitución Política del Estado, Ley de Gobiernos Autónomos Municipales, Ley Marco De Autonomías.	La gestión del Proyecto sin generar conflictos, en perjuicio de su imagen.	Conflictos sociales causados por el incremento en tarifas, que pueda lograr la destitución del cargo.

6	Mantenimiento del orden las vías de circulación	<ul style="list-style-type: none"> - Falta equipos técnicos. - Presupuesto limitado 	<p>Recursos: Personal de Transito. Mandatos: Código de tránsito.</p>	El Proyecto incluya la participación de esta institución del orden.	Dualidad de funciones con la Guardia Municipal de transportes.	Policía Nacional de Bolivia
7	Secretaria municipal de Transporte	Cuidar su presupuesto	- La secretaria municipal de transporte no puede disminuir su presupuesto	<p>Recursos: Conocimiento Técnico de Vías/Rutas y el movimiento del transporte de pasajeros Mandatos: Ley Municipal de Aprobación del Presupuesto Municipal (Ejecutivo Y Concejo).</p>	Mantenerse al margen del proyecto, salvo que se les asigne presupuesto.	Reducción del presupuesto.

8	Sindicato de Choferes y Federación de choferes 1ro de Mayo	Incremento en sus ingresos diarios, Menos horas de trabajo, mantenimiento de las vías publicas	Nadie plantea una solución o alternativa al problema	Recursos: Conocimientos en mecánica. Conocimientos de la demanda de pasajeros. Mandatos: Ley Municipal de transporte. Estatutos internos.	Los Sindicalizados requieren que en el proyecto contemple las mejoras en las vías, y que al final de la ejecución del Proyecto sirva para garantizar mejores ingresos.	Falta seguro social. Disminución de sus ingresos por los nuevos sistemas de transporte (teleférico y La Paz Bus).
9	Gobierno Central	Cuidar su poder, no involucrarse, mantener su imagen.	No es su competencia especifica ya que la misma esta delegada a los Gobiernos Municipales	Recursos: Fiscalización de ingresos y obligaciones. Autorización de factibilidad a proyectos con financiamientos. Mandatos: Ley Marco de Autonomías y de Gobiernos Autónomos Municipales.	Mantenerse al margen del proyecto.	Conflictos sociales provocados por la Confederación de Choferes Sindicalizados en contra del Gobierno.

10	No Sindicalizados (Choferes)	Establecimiento de horas de trabajo, obras públicas e infraestructura	Nadie plantea una solución o alternativa al problema	Recursos: Conocimientos en mecánica. Mandatos: Ley Municipal de Aprobación del Presupuesto Municipal (Ejecutivo Y Concejo).	Mejoras en la vías, y establecimiento de horas estándar de trabajo.	Inseguridad laboral. No tienen representatividad.
11	Concejales (Minoría)	Privatización del sistema de transporte	Debido a que es una minoría y la misma no es aceptada por el resto no se ve viable	Recursos: Atribuciones de aprobación. Mandato: Ley Municipal de Aprobación.	Al finalizar el Proyecto se mantenga el transporte de manera privada.	Conflictos sociales causados por el incremento en tarifas, que pueda lograr la destitución del cargo.

Capítulo 3

Marco Institucional.

En este aspecto podemos indicar que el Nivel Central del Estado, está facultado para regular el funcionamiento del transporte (vía fluvial, terrestre o aéreo) sea público o privado. El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda delega transitoriamente la función a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte (ATT). La cual tiene como MISIÓN “Promover el derecho al acceso equitativo, universal y con calidad a las Telecomunicaciones, Tecnologías de Información y Comunicación, Transportes y Servicio Postal para las y los bolivianos.” (ATT, 2019).

A nivel departamental contamos con la Dirección Departamental de Transporte y Telecomunicaciones que está a cargo de regular, normar y dar tarjetas de operaciones del transporte interprovincial.

Sin embargo, con la emisión de la Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez” No 031⁴ (Ley N° 031, 2010), se transfiere competencias a los Gobiernos Autónomos Municipales. La Ley General de Transporte No 165 establece los parámetros en los cuales se enmarca el marco normativo para el desarrollo del sistema de transporte señalando en el artículo 17 que las diferentes modalidades de transporte estarán regidas por la autoridad competente, estableciendo en el inciso c) lo siguiente:

Autoridad competente del nivel municipal, representante del Órgano Ejecutivo del nivel municipal que emite políticas, planifica, regula, fiscaliza y/o administra la ejecución, gestión, operación y, además aprueba planes y proyectos relativos al transporte y realiza otras actividades inherentes al sector en el marco de sus atribuciones y funciones específicas. (Ley N° 165, 2011)

Posteriormente, se pasó a elaborar en el Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP). La Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano No 15⁵

⁴ Transporte Art. 96 inciso I del 1-9.

⁵ Esta menciona en el objeto: La presente ley municipal tiene por objeto normar, regular y controlar el transporte y tránsito urbano, que forman parte del sistema de movilidad urbana, en la jurisdicción de municipio de La Paz.”

la misma que se promulgó el 11 de abril de 2012. Dicha norma hace que el GMLP adquiriera mayor protagonismo y participación en la regulación del transporte de pasajeros en la urbe paceña.

Este contexto dio paso a la apertura de la Secretaria Municipal de Movilidad y la Dirección General de La Paz Bus. La Secretaria Municipal de Movilidad tiene como objetivo “... formular políticas, estrategias e instrumentos de planificación del sistema de movilidad que incluye vialidad, transporte y gestión de tránsito...” (GMLP, 2015). El GMLP cuenta también con la Dirección de Ordenamiento y Regulación del Transporte donde se formulan políticas, planes, programas, proyectos y normativas sobre el ordenamiento y regulación de tránsito.

Capítulo 4

Diagnóstico (estrategia metodológica y resultados).

4.1. Características de los actores involucrados en el sistema de transporte público de ciudad de La Paz.

4.1.1. Transporte a nivel central.

4.1.1.1. Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

El actor que interviene en el transporte público urbano y que está en el Nivel Central del Estado, es el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, éste emite normativas, por ejemplo, la de condicionar el tiempo de antigüedad de los vehículos que se importan. Da también ciertas pautas de cómo tiene que ser el servicio público, es decir, como tiene que prestar el servicio. Para ellos el transporte público no solo es de pasajeros sino también de carga (aéreo, fluvial y terrestre), y el ministerio de Obras Públicas se encarga más del transporte de carga, y le ponen más énfasis en el transporte pesado, no tanto hacia el interior o urbano, le delega más esa responsabilidad al municipio, digamos, en síntesis, que el Ministerio de Obras Públicas emite normativas y su brazo operativo es la ATT.

Esta instancia coadyuva con los diferentes niveles administrativos; departamentales y municipales, pero quien manda las direcciones es el ministerio, en base a la Ley general de transporte.

4.1.1.2. Mi Teleférico.

La Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico es la empresa pública que une a las ciudades de La Paz y El Alto. Fue una iniciativa del órgano ejecutivo (gobierno central) que se inició en los últimos años. Mi Teleférico se crea con el decreto supremo N° 1980 de 19 de abril de 2014, y comienza sus operaciones el 30 de mayo de 2014 (Pagina Siete, 2014), la empresa depende del Ministerio de Obras Públicas.

Por otro lado, hay un impacto importante en el desplazamiento de las personas entre las ciudades de La Paz y El Alto, pues este sistema de transporte no viene a sustituir al

transporte público de pasajeros vía terrestre, sino que se convierte en una opción más de la oferta del servicio de transporte en la ciudad de La Paz.

Mi Teleférico cuenta con 10 líneas instaladas y en servicio: Roja, Amarilla, Verde Azul, Naranja, Blanca, Celeste, Morada, Café y Plateada. Estas están tendidas en las ciudades de La Paz y El Alto. El costo del pasaje es de 3 Bs., pero si un usuario utiliza o realiza uno o más transbordos el costo por línea adicional que utilice es de 2 bs. Cabe mencionar que el servicio del transporte cuenta con una tarifa preferencial para personas de la tercera edad como para estudiantes⁶.

El modo de pago por usar el servicio es comprando boletos únicos o mediante tarjetas inteligentes recargables, que son adquiridos en cajeros o maquinas recargadoras de crédito para el pasaje, son facilidades que brinda Mi Teleférico, para que el usuario utilice dicho medio de transporte. Al utilizar el boleto o la tarjeta el descuento es automático.

Los horarios y días de atención son: de lunes a sábado de 06:00 hrs. a 23:00 hrs. y domingos de 07:00 hrs a 21:00 hrs.

Lo interesante de este servicio es que va arrastrado por cable y en cabinas con una capacidad de 10 usuarios por cabina. Cuenta con estaciones de paradas fijas (no se pueden modificar) y por lo general están lejos de los centros de congestiónamiento.

Mi Teleférico es una modalidad nueva de transporte, pero podría decirse que es casi óptimo en el sentido que brinda comodidad a las personas, pues en cada cabina pueden ir hasta 10 personas cómodamente sentadas, con una frecuencia de salida de cada 12 segundos y un servicio de 17 horas/día.

Lo negativo, desde mi punto de vista, es que debería haberse hecho mayores estudios técnicos (en función de la demanda de pasajeros) dado que hay líneas que tienen poca demanda de pasajeros. Solo cuando hay un paro de transporte son de alta demanda, por ejemplo, la línea blanca y café.

⁶ Para acceder a la tarifa diferenciada que es la mitad del costo de un pasaje normas deben de presentar requisitos a las respectivas autoridades a cargo de dicho trámite.

Sin embargo, este estudio no es para ver la factibilidad o rentabilidad del funcionamiento de la empresa Mi Teleférico, sino como este puede complementarse y facilitar el desplazamiento de los usuarios con los demás sistemas de transporte.

Lo que falta es una mejor coordinación entre los actores faltantes como el transporte sindicalizado, el transporte municipal (Puma Katari y Chiquititi) y las juntas de vecinos.

4.1.1.3. Policía Nacional de Bolivia – Organismo Operativo de Tránsito.

El Organismo Operativo de Tránsito es una entidad dependiente de la Policía Nacional de Bolivia, encargada del tráfico vehicular, peatonal y de precautelar la seguridad de los pasajeros y hacer cumplir las normas de circulación en las vías públicas de conductores como de peatones, establecidas por el gobierno municipal además de hacer cumplir lo que indica el reglamento de tránsito. Ellos controlan al sector de transporte automotor en general. El personal con el que disponen en las calles se les denomina coloquialmente como “varitas”, agentes de parada y patrulleros quienes se encargan que los conductores trabajen legalmente y cumpliendo las normas establecidas.

Asimismo, en caso de ver cualquier tipo de infracción o transgresión a las normas y leyes otorgan sanciones a los conductores. El personal de tránsito trabaja basándose en el Código de Tránsito (1973)⁷ y en el Reglamento del Código de Tránsito⁸. En ella existen normas y reglas⁹ que deben ser cumplidas por los conductores (público o privado), caso contrario se les impone sanciones de acuerdo a estas normas. Estas consisten en la detención del conductor en caso de que la falta sea grave, o la entrega de una boleta de infracción con un monto determinado de multa impuesta.

El monto de infracción impuesta dependerá mucho de la gravedad de la falta cometida (por los infractores). Estas infracciones vienen desde primer, segundo y tercer grado¹⁰. Los

⁷ Dicho código fue creado mediante el Decreto ley N° 10135 emitida el 16 de febrero de 1973. (Código y reglamento de tránsito; julio 2004:3).

⁸ Este reglamento del código de tránsito fue emitido mediante la resolución suprema N° 187444 del 8 de junio de 1978. (Código y reglamento de tránsito; julio 2004:41).

⁹ Pese a que estos reglamentos y Códigos de Tránsito datan de los años setenta, aún continúan en vigencia para su cumplimiento hasta la actualidad. Y aun no se procedido a cambiar ni a actualizar dichos reglamentos de tránsito.

¹⁰ La catalogación de estas infracciones según el grado se puede leer en los artículos 380 (infracciones de primer grado); artículo 381 (infracciones de segundo grado); artículo 382 (infracciones de tercer grado).

montos a cancelar son desde los veinte bolivianos hasta los cuatrocientos bolivianos. Pero cuando el conductor realiza faltas graves se le da una sanción de una suma alta y si este reincide con el hecho en más de dos oportunidades se le decomisa la licencia de manera definitiva¹¹.

En caso de recibir una boleta de infracción por haber transgredido alguna norma o código de tránsito, el conductor tendrá tres meses para cancelar dicha infracción. Pasado los tres meses de plazo, el organismo de tránsito, por incumplimiento procederá a la captura de la movilidad hasta que la boleta sea cancelada en su totalidad. Posteriormente, la movilidad dejara de estar registrado como infractor. En realidad, lo que se registra no es el nombre del conductor sino la placa de la movilidad. Es por esto que las movilidades que son conducidas por más de un conductor siempre tienen el problema de estar en captura sin que ellos tengan el conocimiento de la falta cometida.

4.1.2. Transporte Municipal.

4.1.2.1. Secretaria Municipal de Movilidad.

El Gobierno Autónomo Municipal de la ciudad de La Paz (en adelante GAML) cuenta con la Secretaria Municipal de Movilidad (SMM) que es la encargada de: Formular políticas, planes, programas y proyectos en materia de accesibilidad, movilidad, transporte y tránsito urbano, en el marco del desarrollo territorial sustentable (ver marco normativo).

La SMM pasa a regular y controlar al transporte público urbano de la ciudad de La Paz mediante la Dirección de Regulación y Ordenamiento de la Movilidad Urbana – Unidad de Regulación de la Movilidad. Esta sigue las directrices de la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano No 15.

¹¹ Este se da en casos, generalmente, en donde los conductores se les haya encontrado en estado de ebriedad, la primera vez se le aplica una multa de 400 bolivianos, advirtiéndole que en una segunda se le suspenderá la licencia por el lapso de un año calendario, además de cancelar la multa ya mencionada, y una reincidencia (por tercera vez) se le suspenderá la licencia de conducción definitivamente. Esto con el fin de evitar cualquier tipo de accidente tanto en personas como en propiedad privada o pública. Sin embargo, muchos conductores para evitar como se dice “entrar a kárdex” promueven la corrupción al pretender sobornar con un monto de dinero menor que la multa correspondiente al oficial de turno antes de que cambie de guardia, evitando de esta manera tener antecedentes.

En base a esta ley es que dictará los lineamientos y el control del sistema de transporte público de pasajero (público y privado). También está en sus atribuciones modificar, concesionar nuevas líneas o modificar rutas del transporte público de pasajeros, valiéndose del reglamento del Servicio Público de Transporte Colectivo de pasajeros.

Ahora con la Ley de Autonomías el gobierno central (Ley Andrés Babiáñez) se deslinda de la problemática del transporte urbano de pasajeros, dejando que la Secretaria Municipal de Transporte pase a tener mayor participación de control y regulación del transporte sobre todo de pasajeros, pero en la urbe paceña, teniendo tuición en el transporte inter ciudad (recorrido de La Paz – El Alto u otro municipio).

Además, en coordinación con la ATT y Dirección Departamental de Transporte y Telecomunicaciones podrán realizar los estudios para modificar el costo de pasaje por modalidad.

4.1.2.2. Guardia Municipal de Transporte.

La Guardia Municipal de La Paz depende de la Dirección de Movilidad del GAMLP, cuenta con 253¹² funcionarios públicos, los horarios de trabajo son desde las 06:00 horas hasta las 23:00 horas.

Respecto a sus funciones está la del control del servicio público y privado de transporte de pasajeros y/o carga en el municipio de La Paz. Por ejemplo, evitar el “trameaje”¹³ de parte del transporte público, sancionar las faltas cometidas (emitiendo boletas de infracción) por el transporte tanto público como privado. Y para evitar impases con el Organismo Operativo de Transito se acordó que la Policía Nacional capacitara a los funcionarios municipales. Y evitar la doble sanción tanto de la parte de la unidad de transito como la de la guardia municipal de tránsito.

¹² Dato obtenido de (La Patria, 2013)

¹³ Se entiende por “trameaje” que una determinada movilidad de transporte de pasajeros solo cumple una parte de su trayecto, obligando a los usuarios a utilizar más de una unidad de transporte para llegar a su destino final.

4.1.2.3. Puma Katari.

El Puma Katari o La Paz Bus, Sistema Integrado de Transporte Masivo que pasa al Programa de Movilidad de Transporte Publico (PMTP) el 2010 para pasar a la creación del Servicio del Transporte Municipal (SETRAM). La compra de buses fue financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Las características del bus son: tiene una capacidad de 61 personas (29 sentadas y 32 paradas), con paradas específicas, tarifas de 2.30 Bs (con tarjeta 2 Bs.) y una tarifa preferencial para personas de la tercera edad, con algún tipo de discapacidad de 1,50 Bs. Cuenta con una tarifa nocturna Además de contar con un conductor y un anfitrión.

Las primeras dos rutas del Puma Katari se inauguraron el lunes 24 de febrero de 2014, con las rutas de Inka Llojeta y Parque Urbano Central y la segunda ruta es la de Villa Salome y Parque Urbano Central. Y el 7 de marzo de 2014 se inició la ruta Chasquipampa – Parque Urbano Central. Completando así la primera fase de la implementación del servicio de transporte masivo municipal.

La segunda fase del Puma Katari se dio el 15 de mayo de 2016, cuando llegaron a La Paz 80 nuevos buses para dar paso a la cobertura de las nuevas rutas el 23 de mayo de 2016 se da paso a la implementación de la ruta Caja Ferroviaria – Plaza Alonso de Mendoza. El 23 de Julio de 2016 Kalajahuiria – Parque Urbano Central. El 29 de agosto de 2016 se lanzó la ruta Irpavi II y Parque Urbano Central y por último la ruta Achumani – San Pedro inaugurado el 16 de agosto de 2019.

De esta manera el GAMLP ingresó como un ofertante más al servicio de transporte público de pasajeros, lo cual indudablemente ayudó a mejorar el servicio del transporte masivo en la ciudad de La Paz.

Además de que el anfitrión de los buses Puma Katari va indicando las paradas a los usuarios, tiene asientos en donde tienen que sentarse las personas con preferencia, de tercera edad, embarazadas, personas con cierta discapacidad y también personas “normales”, jóvenes, menores de 60 años que pueden ir parados o sentados, pero con la calidad del servicio, no estás apretado.

Por otro lado, el servicio Puma Katari tiene paradas específicas (no es cada cuadra o esquina) lo cual hace que te aproxima al lugar donde te diriges. Una de sus “virtudes” es que no te deja en medio camino, llegando así de parada a parada. Dejando de lado el trameaje que implantó el transporte público tradicional o privado. Mas al contrario está en agenda realizar que los usuarios puedan hacer transbordo a otra ruta del Puma Katari, aumentando 0.80 de bolivianos.

Otra peculiaridad es que los usuarios pueden realizar el pago con tarjetas magnéticas, dejando de lado el dinero en moneda. Las unidades de transporte tienen una frecuencia de salida que se determinan en tres tipos de horarios:

- Hora/s pico¹⁴: Esta es en la mañana de 07:00 hrs. a 09:30 hrs. a medio día de 12:00 hrs. a 14:30 y por la tarde noche de 17:00 a 23:00. En estos horarios la frecuencia de salida es cada 5 minutos.
- Horas Valle¹⁵: Es en la mañana de 09:30 hrs a 11:59 hrs por la tarde 14:35 hrs a 16:50 hrs. la frecuencia es cada 10 minutos.
- Horas especiales: De 23:10 hrs a 06:59 hrs. la frecuencia de salida de las unidades es de 30 a 40 minutos. Cabe resaltar que solo dos unidades de transporte son las que prestan servicio.

Fuente. Elaboración en base a la observación y entrevistas a responsables del área.

El Puma Katari surge a partir de las necesidades de los usuarios de la ciudad además de ser una demanda social, sobre todo de la población que vive en lugares alejados, donde el transporte sindicalizado deja de prestar servicio ya sea por la hora (muy tarde) o por la poca demanda de pasajeros hacia esos lugares.

¹⁴ Se denomina hora pico el momento (hora/s) de mayor demanda de pasajeros y las unidades van trabajando con toda su capacidad.

¹⁵ Horas de poca afluencia de pasajeros.

4.1.3. Transporte Público Sindicalizado.

4.1.3.1. Confederación Sindical de Choferes de Bolivia.

Fundada el 3 de mayo de 1936 en la ciudad de Oruro (La Patria, 2010), es el organismo que agrupa a las federaciones departamentales de todo el país, donde se agrupan taxistas, camioneros, omnibusistas, microbusistas y minibusbistas.

Dicha institución es el representante del transporte sindicalizado de Bolivia tiene conversaciones con el gobierno central, sobre la situación de sus afiliados como por ejemplo el tema del precio de los carburantes.

4.1.3.2. Federación Departamental de Choferes 1ro de Mayo.

La Federación Departamental de Choferes 1ro de Mayo, fue fundada el 7 de diciembre del 1952 el cual es la organización que se relaciona con el GAMLP, la Federación de Juntas Vecinales (en adelante FEJUVE), los representantes de los diferentes sindicatos de la ciudad de La Paz y con la Confederación de Choferes de Bolivia.

Además, que juegan un papel en la distribución y el funcionamiento de las rutas de los diferentes Sindicatos afiliados, esto mediante la Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros (C.U.T.U.P.)

4.1.3.3. Sindicato de transporte público.

Cada agrupación de trabajadores está aglutinada en sindicatos, amparándose en esta organización para luchar y defender sus derechos dentro el aspecto laboral. Este también es el caso de los trabajadores del volante que se encuentran afiliados a diferentes sindicatos. Gran parte del sector de transportistas pertenecen a un sindicato, este es el caso (es una descripción en base a dicha organización) del sindicato Mixto de Chóferes Eduardo Avaroa (en adelante SEA) quien incorpora a varios socios a la institución. Esto con el fin de preservar y defender sus derechos dentro de la sociedad, y al mismo tiempo contar con una fuente de trabajo.¹⁶ Cada sindicato cuenta con una estructura organizativa¹⁷. Para esta organización

¹⁶ Al referirme que cuenta con una fuente de trabajo significa que cada persona al afiliarse a un sindicato le proporciona acceso a líneas de transporte para trabajar.

¹⁷ El cual será realizada en las siguientes paginas (esto en el sindicato de Transportes SEA).

existe una estratificación en cuanto a los elegidos, se los elige según su antigüedad y el reconocimiento que estos tengan con los socios del sindicato.

Cada sector (en la conformación de sindicatos) se diferencia unos de otros, según al gremio y al tipo de trabajo. El sector de los transportistas se caracteriza por no incorporar a su gremio a todas las personas que trabajan en ese rubro. Catoira señala “...hay sectores organizados profesionalmente y no por rama de trabajo. Así tenemos por ejemplo los chóferes asalariados que están organizados como tal, pero no lo están los ayudantes, no obstante estar íntimamente ligados por el trabajo que ejecutan ambos...” (Catoira, 1987).

El “SEA fue fundado el año 1948, según los regímenes de su estatuto orgánico, esta organización fue fundada por “... conveniencia de organizarse en Sindicato para buscar su propia superación social, cultural y económica...” (Sindicato Eduardo Avaroa, 2004). Para su constitución, se conformaron comisiones para el estatuto y su personería jurídica, para presentar ante las autoridades del gobierno de ese mismo año.

En sus inicios el SEA contaba con tres líneas, estas eran los números 2, 12 y 15 y los inter-provinciales 1, 2 y 3. Con el tiempo el Sindicato fue a incrementar no sólo sus líneas y rutas de servicio sino también su parque automotor, por lo que ahora cuenta con las siguientes líneas:

- Microbuses. Podemos encontrar las líneas: 15 – 9 – 27 – 31 – 132 – M – J y la CH. En el caso de los micros la rotación de líneas es semanal.
- Buses o colectivos. Con la única línea 2 así que los socios de esta modalidad no podrán rotar.
- Minibuses. 205 – 280 – 352 – 274 – 377 y el 381. En el caso de las líneas 377, 280 y hay dos ramificaciones ya que existe una de color azul y otro de color rojo (en la distinción de las planchas numéricas que llevan como identificación), ya que estos por el color tienen distintas rutas. Ellos rotan cada día en diferentes líneas del mismo sindicato, esta rotación se la realiza por grupo, cada grupo recorre diferentes zonas donde está establecido que le tocará trabajar un día determinado.

- Trufis. Encontramos 4 grupos que se identifican cada grupo según un nombre, Murciélagos, Porvenir, Correcaminos y Urkupiña. Sin embargo, ninguno de ellos rota y se mantienen en las diferentes líneas.

El crecimiento del parque automotor del Sindicato tanto en cantidad de líneas como de ramificaciones, obedece tanto al crecimiento de la población (como es la explosión demográfica que se dio en nuestro medio) y el agrandamiento territorial de las mismas Villas que desde sus inicio el Sindicato (SEA) estaba sirviendo a la población por más lejana y vacía que haya sido una zona, esto nos lo cuenta don Rafael “... cuando estaban vacías las zonas hemos entrado ahí, solo un ejemplo la zona de Pasankeri que ni caminos había pero ya habían personas viviendo allí; y el sindicato decidió entrar a esas zonas arriesgando sus movilidades ...”¹⁸ .

El poblamiento implicó que se tenga que expandir el servicio a otras rutas urbanas, o sea la ampliación de ruta. Es importante recalcar que en este trabajo tomaremos la ruta como la fuente de trabajo de los afiliados al SEA. Asimismo, debemos señalar que para ampliar las rutas y líneas el SEA tiene que hacer una serie de trámites para poder expandirse y tener dominio de las rutas a las que ingresan. El trámite de las misma se realiza en diferentes oficinas e instancias administrativas como ser: la Secretaria Municipal de Movilidad (de la GAMLP), Junta de Vecinos (de la zona a la que se quieren ingresar con una nueva ruta) y el organismo de tránsito.

Respecto a la ampliación de las rutas, la solicitud expresa y por escrita de las Juntas de Vecinos ya que es una autoridad importante para aceptar la incursión o no de las líneas. Los mismos operadores del transporte público dependen de las necesidades que tengan los usuarios.

Es también importante que para cualquier Sindicato de transportistas públicos urbanos la ruta es “... 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.” (De Soto, 1987, pág. 111). Por tanto, la vigencia de las rutas depende de la población demandante a trasladarse de un punto a otro.

¹⁸ Don Rafael que es en la actualidad un decano del SEA, la entrevista fue realizada el 15 de junio del 2019.

Los actores del SEA los actores principales son los socios de *base*¹⁹ donde se encuentra a los socios propietarios y socios asalariados. Es mediante estos que se va construyendo un sindicato y también, la dinámica organizacional dentro el SEA.

a. Socio propietario.

Es considerado dentro SEA socio propietario, aquellas personas dueñas de una o más movilidades²⁰, deben afiliarse en condición de socio propietario. Para esto se debe presentar documentos requeridos (lo formal) por la institución (como el carnet de propiedad del vehículo²¹, carnet de identidad, 2 fotos 4*4), posteriormente debe de cancelar un monto económico en el departamento de contabilidad del SEA. El cual varía, dependiendo a la modalidad que se desee ingresar, una vez concluido este procedimiento ya son socios del sindicato.

Tabla 3 Costos de afiliación del socio propietario al sindicato

Modalidad	Por movilidad	Por socio propietario	Pago al grupo	Total
Colectivo	1000 Bs.	800 Bs.	800 Bs.	2600 Bs.
Micro	900 Bs.	600 Bs.	800 Bs.	2300 Bs.
Minibus	800 Bs.	900 Bs.	900 Bs.	1800 Bs.
Carry	700 Bs.	500 Bs.	400 Bs.	1600 Bs.
Trufi	1000 Bs.	800 Bs.	800 Bs.	2600 Bs.

Fuente: Elaboración propia con datos del departamento de contabilidad del SEA: agosto de 2019.

Las modalidades más requeridas son la de Minibuses y trufis, por ese motivo el pago (en dinero) es más alto. Esto se debe a que son *las mejores modalidades* (en el SEA) en términos de ganancia para el socio.

¹⁹ Denominativo que se da a todos los socios que no están en ningún cargo administrativo del sindicato.

²⁰ Cabe señalar que una persona puede figurar como propietario (a) de una a dos movilidades como máximo dentro la institución.

²¹ Pocos son los dueños que cuentan con este documento ya que muchos socios evitan el pago de impuestos a las transacciones, incluso en el mes de octubre del 2019 gobierno municipal de la ciudad de La Paz quiso *imponer* al transporte público automotor dicho pago, lo cual provoco un paro de transporte público. Por lo que solo se cuenta con un documento notariado de compra venta entre comprador y vendedor.

Una vez que se ha sido admitido como socio del sindicato, se debe buscar²² un grupo en la modalidad que ha sido asociado. Para esto el recién afiliado debe buscar ser aceptado en un grupo. En las modalidades que se presentan más dificultades son en la de colectivos²³, micros y trufis. Para ingresar a dichas modalidades una persona cumple algunos pre-requisitos (*lo real*). En el caso de las diferentes modalidades el nuevo socio propietario del grupo debe de conceder su movilidad por el lapso de tres meses²⁴ a algún socio asalariado del grupo que no cuente con un coche para trabajar.

Sin embargo algunos nuevos integrantes se brindan a ser padrinos de orquesta (o algún gasto alto para la fiesta o alguna actividad como alquiler del local, etc.) para el aniversario del grupo o alguna actividad festiva (esta opción es usada por socios que compran una movilidad costosa y así evitan que *maltraten* su movilidad) el ser padrinos o aportar con un monto económico dentro de un grupo determina el grado aceptación y tejer redes de amistades en menor tiempo al mismo tiempo la economía de una persona que integra el grupo es determinante para poder ser un miembro aceptado dentro los demás grupos, ya que su capital social crecerá en menor tiempo. Esto no sucede en la modalidad de carrys en donde no hay mucha demanda de ingreso de nuevos socios²⁵. En donde solo se los nombra *coche comisión*²⁶ por el lapso de un año.

²² Sin embargo, si es que existiera menos cantidad de movilidades en un grupo no habrá otra que integrarse a dicho grupo para cubrir la falencia de parque automotor a ese grupo.

²³ Ya que para poder ingresar como socio propietario (pasivo o activo) una persona tiene que contar con una movilidad similar a la que se tiene en dicha modalidad. Es poco probable encontrarlo a la venta, por el hecho de que son pocas las movilidades que quedan de este tipo. Los modos conocidos son el de comprar de una persona particular (que es muy raro encontrar en el mercado de venta de automóviles) o de un socio que quiera vender su movilidad, este tipo de carros datan de los años 70 a 80.

²⁴ Pero en la modalidad de micros esta norma puede obviarse si el nuevo integrante ingresa una movilidad nueva como un Jumbo (Una movilidad tipo micro con 32 asientos), ya que precio es algo elevado (aproximadamente de 30 a 60 mil dólares) y una persona no aceptaría que su carro sea manejado (maltratado) por un socio que no sea él.

²⁵ Sin embargo, otra era la historia en los años 89 – 94 en donde ingresar a la modalidad de minibús o carry era restringido. Esto debido a que la ganancia era más alta que en las demás modalidades.

²⁶ Es el carro (o los carros encargados en la modalidad de carrys, trufis y minibuses) que se encarga de transportar de forma gratuita a los miembros del grupo, como por ejemplo partidos, entrenamientos de fútbol y reuniones de grupo. Esta última se está prohibiendo por los hechos de tránsito que fueron protagonizados por los socios del sindicato, incluso el mismo directorio aconsejó a los socios de los grupos que ya no nombren carro comisiones para los partidos de fútbol o algún evento festivo. Porque los conductores que son nombrados coche comisión ingieren bebidas alcohólicas lo que produjo o produce en el anterior campeonato de fútbol problemas de tránsito.

Dentro del SEA podemos encontrar dos categorías (tipos) de propietarios; el socio propietario pasivo y el socio propietario activo, los cuales pasamos a describir:

b. Socio propietario pasivo.

El socio propietario pasivo es aquel socio que no trabaja cotidianamente, sino más bien busca (entrega) a un socio asalariado para que trabaje con su movilidad (pueden ser parientes afines), con el que llega a un acuerdo verbal sobre cuánto de dinero entregará por día trabajado. En el caso de la modalidad de colectivos y micros es en porcentaje (22% para el asalariado y 78% para el propietario) en el caso de las demás modalidades existen rentas fijas que dependiendo de la línea que le toque trabajar.

Encontrar a un socio asalariado (tipo ideal) no es fácil (según mi percepción es casi imposible) ya que muchos tienen un estigma de ser *mata autos*²⁷ por el hecho de que un socio asalariado en lo único que se preocupa es ganar dinero como señala don Ramón "...el asalariado a lo que viene es aganar dinero de lo hecho... ellos como no son dueños hacen lo que quieren con la movilidad ... si corretea (manejará a alta velocidad con el objetivo de rebasar al carro de servicio público delante suyo) no se fija si hay rompe muelles, huecos para ellos todas las calles son pues planitos... no les cuesta nada a ellos porque el que paga el arreglo es el propietario..."²⁸. Ya que es situación de condición de propiedad que lleva a esto, recordemos que el socio asalariado no es dueño del instrumento de trabajo (no invierte un capital como lo hace el propietario, además que no corre con los gastos de reparación o mantenimiento).

Por este motivo muchos de los socios buscan a un socio (ideal) que trate de cuidar la movilidad para así evitar gastos en el arreglo o reparación, caso contrario (el propietario) prefiere guardar la movilidad en su garaje, esto se da porque muchos socios asalariados no le brindan mayor importancia al cuidado de las movilidades que conducen. El objetivo de la compra de una movilidad por parte del socio pasivo es el de tener un ingreso extra, "... uno se compra la movilidad no para estar lujándose²⁹ sino por necesidad..."³⁰. Incluso son

²⁷ Término que utilizan los conductores para aquellos conductores que maltratan las movilidades, que son mayormente socios asalariados.

²⁸ Conversación con don Ramón, socio del sector de minibuses, el 12 de junio de 2019, en la parada del 381.

²⁹ Entiéndase que tener un vehículo constituye una herramienta de trabajo y no un artículo suntuoso.

³⁰ Palabras de don Valentín, socio del sector masivo.

personas del género femenino quienes son dueñas de una movilidad, además que se va creando otra categoría de socios dentro el sindicato (socio pasivo), que sin embargo necesitan al asalariado para que le pague por el alquiler de su movilidad.

c. Socio propietario activo.

El socio propietario activo es aquel que cuenta con una movilidad (o más) propia con la cual trabaja diariamente en un grupo del SEA. A diferencia del pasivo este asiste a trabajar diariamente, con su herramienta de trabajo y no depende de un socio asalariado³¹. Como se encuentra trabajando todos los días llega a interrelacionarse con los miembros del grupo (en las paradas de las líneas). La diferencia con el socio propietario pasivo es que puede optar a algún cargo de la jefatura³² de grupo o aspirar a ser elegido en algún cargo del directorio central³³, llegando a considerarse la herramienta de trabajo como un medio de utilización para otros caminos, para este sector.

d. Socio asalariado.

El socio asalariado del SEA, son aquellos que no cuentan con una movilidad propia, por lo que tienen que alquilar una de un socio propietario (ya sea pasivo o activo). En el caso del socio asalariado debe de cancelar un monto de dinero para poder afiliarse, estas movilidades pueden afiliarse en el mismo grupo en otras, sin embargo pocos socios llevan sus movilidades a otros grupos donde no se encuentre el dueño ya que esto es una forma de control sobre el asalariado.

³¹ Pero en caso de emergencia el socio propietario puede pedir a un socio asalariado que trabaje con su movilidad por un tiempo de un día a dos dependiendo de la urgencia, pero posiblemente prefiera guardar su movilidad ya que ellos saben a qué socio pueden dar su movilidad, por lo que si no hay alguien de su confianza dejará su movilidad en el garaje.

³² Que muchos socios evitan porque consideran que es una pérdida de tiempo y dinero ya que no se le paga nada por el tiempo invertido por la asistencia a las diferentes actividades convocadas por el directorio central del SEA.

³³ Se supone que un socio pasivo no conoce de la problemática de la vida del chofer, por este motivo estos socios no pueden postular a ningún cargo.

Tabla 4 Costos de afiliación del socio asalariado

Modalidad	Pago al SEA	Pago al grupo,	Total
Colectivo	500 Bs.	800 Bs.	1300 Bs.
Micro	500 Bs.	800 Bs.	1300 Bs.
Minibus	400 Bs.	300 Bs.	700 Bs.
Carry	400 Bs.	300 Bs.	700 Bs.
Trufi	500 Bs.	900 Bs.	1400 Bs.

Fuente: Elaboración propia con datos del departamento de contabilidad del SEA: Agosto del 2019.

Al igual que los socios propietarios, la diferencia de precios de afiliación varía según la ganancia que trae consigo, este es paralelo al de los socios propietarios ya que las modalidades más apetecidas son la de los trufis y minibuses. Sin embargo, la dificultad para el socio asalariado empieza no ingresando al sindicato sino más bien en conseguir un grupo para integrarse, la situación es más complicada que para un socio propietario: los motivos son que un socio asalariado debe de buscar un grupo en el cual no haya *tantos relevos* (mas socios asalariados) para poder trabajar con normalidad.

Las formas de ingresar a un grupo como socio asalariado estos ingresan al grupo de tres formas; la primera es el “ser un buen jugador de futbol”, ya que el grupo requiere de buenos jugadores (como lo llaman ellos jugadores habilidosos) para los campeonatos internos que se organizan en la institución. La segunda forma de ingreso es haber participado en el pasado en el grupo, en condición de voceador³⁴ de algún conductor del grupo, y la tercera es ser conocido de un socio del grupo, nos referimos a que este último es recomendado de un miembro. Dándose así la aceptación a partir de las redes de amistad o familiaridad que existen en un determinado grupo de trabajo.

Pero el socio asalariado depende del socio propietario ya que él como dueño de la movilidad dispone de esta (en cualquier momento), es él quien le indica al asalariado a qué hora debe de recoger y dejar la movilidad (06:00 a 21:00)³⁵.

³⁴ Solo en algunas unidades de transporte cuentan con el voceador. Se los retiro por recortar los gastos diarios.

³⁵ O incluso menos tiempo del previsto.

Además, el mismo socio asalariado representa una competencia para los de su condición en el SEA dado que en un grupo hay más socios asalariados³⁶ que movibilidades disponibles lo que anticipa una sobre oferta de socios asalariados por lo que "... un chango (socio asalariado) va a estar a la pesca de una movilidad..."³⁷. Se llega a una competencia desleal entre ambos como "prometiendo más renta" para el propietario.

Dentro de esta categoría de socios podemos encontrar, dos tipos de socios asalariados, el primero es el socio asalariado fijo (o firme) y el segundo es el socio asalariado flotante.

4.1.3.4. Agente de control.

El agente de control recae en un socio del sindicato sea este socio asalariado, propietario, socio decano o caso contrario en una persona particular³⁸. Él está encargado de regular³⁹ las salidas de los carros que se encuentran en la parada, está encargado de vender (entregar) la hoja de ruta⁴⁰ que emite el sindicato, (sin el cual el socio no podrá (debería) trabajar⁴¹ en las áreas del sindicato). Cada grupo (en sus distintas modalidades) cuenta con dos agentes de control: un agente titular y un agente suplente.

³⁶ Ver el cuadro de número de socios.

³⁷ Como explica Don Raúl socio propietario activo de la modalidad de trufis.

³⁸ Lo cual se da en muy pocos casos porque se supone que el sindicato debería *dar trabajo* (beneficiar) a sus afiliados y no así a la población en general. Por eso en la asamblea general de socios (noviembre del 2019) se planteó que todos los agentes de control debían ser socios decanos de la institución el argumento era "... cuando nosotros lleguemos a esa edad no vamos a poder trabajar... y por lo menos en agradecimiento a las personas que han dado su juventud a nuestra institución les daremos pues un último trabajo en forma de agradecimiento..." (palabras de un socio del SEA, 18 de noviembre del 2019), dicha medida fue aprobada en una siguiente asamblea.

³⁹ El tiempo de salida de carro a carro depende de la cantidad de vehículos que se encuentren en la parada (que vengán a trabajar) su hubiese varios (30) el tiempo de salida será cada 5 minutos caso contrario él (agente) vera la forma de no hacer faltar carros en la parada por lo que "*estirara*" el tiempo de salida y saldrán cada 8 o 10 minutos (en líneas malas incluso se llega a esperar en la parada 15 minutos con la idea de que haya más pasajeros esperando en el trayecto).

⁴⁰ El costo de la hoja de ruta es de 6.50 Bs. para el socio propietario conductor y 8.50 al socio asalariado. Esta diferencia del precio de la hoja es porque el propietario "...es el que invierte más por la compra de la movilidad y... el asalariado se suba a un coche y trabaje sin tener auto" (conversación con don Juan socio del SEA). Además, si un socio del SEA sufre (o produce) algún tipo de accidente, el SEA pedirá como requisito que tenga la hoja de ruta del día, caso contrario el SEA no le prestará ningún tipo de ayuda (económica) al socio.

⁴¹ Y es que si un socio *pide* (recurre) al sindicato que se le ayude "... *porque ha tenido un accidente...*", uno de los requisitos que debe de presentar es la hoja de ruta del día, sin el cual no se viabiliza dicha solicitud. Sin embargo, un socio podría conseguir la hoja del día si recurre al agente de control, dicho favor tiene un precio económico (que es determinado entre ambas partes).

4.1.3.5. Decanos.

Los decanos son socios con más de 20 años de permanencia⁴² (continua o discontinua) en la institución. El número de decanos (2019) es de 118, socios entre ellos encontramos a socios asalariados (12) y propietarios (106)⁴³.

Los decanos tienen una “*dieta*” (que va desde los 100 Bs. a los 250 Bs.) que es cancelada cada mes (a cada socio en condición de decano), este monto está en función de lo que recaude el sindicato, mediante la venta de hojas de ruta (un porcentaje de la venta de hojas de ruta va a financiar dicho pago, sin embargo muchos de los socios activos del sindicato se oponen a dicho pago por considerarlo *insulso*⁴⁴). Que sin embargo es una posición que permite una pequeña “jubilación” que el Estado no les brinda, es un reconocimiento a sus años de labor realizados en la institución.

Además de beneficiarse de pasajes “*gratis*” en las movilidades de la institución, para identificarse (como decanos del SEA) ellos portan un carnet⁴⁵, por lo que cada socio está en la obligación de recoger, en caso de que le cobrara o no le “*alce*” (“se escape o se *haga al loco*”), el decano tienen la opción de quejarse (enviando una nota con la placa del vehículo o simplemente un acto verbal) al tribunal de honor o caso contrario a los miembros del cuerpo de decanos, (el castigo a los infractores es la suspensión del trabajo de 5 a 10 días hábiles). Por último, el sindicato de transporte tiene una directiva que lo representa en la Federación Iro de Mayo, los cargos son los siguientes.

Conformación del directorio del Sindicato de choferes Eduardo Avaroa.

Un Secretario General.

Un Secretario de Relaciones

⁴² Y es que uno el principal requisito para poder ser admitido como decano es la antigüedad dentro del sindicato.

⁴³ Estos datos fueron facilitados por el presidente del Honorable Cuerpo de Decanos del SEA.

⁴⁴ No toman en cuenta que alguno de ellos serán futuros decanos del SEA, obviamente no todos llegan a esta instancia y por qué a muchos se les presenta otro tipo de actividad económica.

⁴⁵ Dicho documento es proporcionado por la institución (secretaria de decanos), y debe de ser renovado cada dos años.

Un Secretario de Hacienda

Un Secretario de Actas, cultura y deporte.

Un Secretario de régimen Interno para Colectivos.

Un Secretario de régimen Interno para Micros

Un Secretario de régimen Interno para minibuses

Un Secretario de régimen Interno y conflicto para trufis

Un Secretario de régimen Interno y conflicto para El Alto La Paz

Secretario de régimen interno para colectivos.

Secretario de régimen interno para Micros

Secretario de régimen interno para Minibuses.

Secretario a la federación departamental

Delegado suplente a la federación departamental

Delegado del cuerpo de decanos.

Porta estandarte.

Fuente: Estatuto Orgánico del SEA.

Esta organización se da a partir del requerimiento de un liderazgo dentro una determinada institución Scott William Señala “... las organizaciones se estructuran sobre la base de relaciones superior – subordinado, la autoridad es un elemento universal de todas las organizaciones formales. Pero el liderazgo es un esfuerzo personal de un ejecutivo que promueve el esfuerzo voluntario de colaboración en procura de una meta...” (Scott & Terence , 1978, pág. 21).

4.1.4. La FEJUVE

a) Junta de Vecinos

La junta de vecinos es el representante de los vecinos de cada zona, por lo que interviene en la problemática del transporte.

La participación de la junta de vecinos se da en zonas alejas (o zonas con reciente urbanización). Ya que ellos son los que solicitan al sindicato de transporte público y el GAMLP (secretaría de movilidad) que les brinden el servicio de transporte de pasajero.

Es esta instancia que de acuerdo a sus necesidades puede solicitar la modificación de una ruta o la apertura de una línea. Ya que con ese aval el sindicato puedo solicitar al GAMLP que se cree una nueva línea o que se modifique un determinado trayecto

b) Asociaciones de juntas de vecinos por macrodistritos.

Cada zona cuenta con una junta de vecinos que viene a ser el nexo con autoridades municipales y con secretarios de transporte municipal. Hay una mayor participación en zonas aladas de la ciudad.

4.2. Apropiación del espacio público y definición de rutas de transporte por los actores involucrados.

4. 2.1. Mi Teleférico. -

a) Estudio de demanda de pasajeros para los trazos de las diferentes paradas.

En este punto tocaremos el modo de apropiación del espacio público y definición de las rutas de transporte por los involucrados. Primero, veamos como Mi Teleférico se ha apropiado de los espacios.

Mi Teleférico lo que ha hecho es plantar torres cada cierta distancia, además, de construir estaciones de embarque y desembarque de pasajero. Por lo que, ha tenido que apropiarse de los terrenos / áreas / espacios, municipales o de privados, de las áreas donde están montadas las torres y/o estaciones. En este último caso una línea no tiene varias estaciones (de 2 a 4 aprox.).

Para la apropiación de espacios se recurrió a la Ley N° 332, en 29 de diciembre de 2012 el cual indica en el artículo 3 procedimiento de expropiación:

Artículo 2°. (Declaración de necesidad y utilidad pública) Se declara de necesidad y utilidad pública la expropiación de los bienes inmuebles que sean necesarios para el proyecto "Construcción, Implementación y Administración del Sistema de Transporte por cable (Teleférico) en las ciudades de La Paz y El Alto. (Ley N° 332, 2012)

Por lo que se procedió a la expropiación de los terrenos privados, con el fin de plantar las estructuras necesarias para el funcionamiento del Transporte por Cable.

En el caso del levantamiento de las torres y la construcción de las diferentes estaciones se procedió a la expropiación de terrenos llegando a un “acuerdo” con el o los propietarios de los inmuebles, sin embargo en caso de no encontrar un acuerdo entre partes se realizaba una reunión entre el propietario, la empresa y el colegio de arquitectos y la sociedad de ingenieros de Bolivia, para determinar el costo de terreno o bien inmueble.

Esta negociación individual hizo que la junta de vecinos no tenga una participación plena, lo cual facilitó las expropiaciones, dado que se volvió una negociación casi individual (entre parte).

4.2.2. Puma Katari. -

a) Estudio de demanda de pasajeros para la implementación de rutas.

Para llevar a cabo el recorrido de cada ruta del Puma Katari el GAMLP realizó los estudios técnicos necesarios para llevar adelante dicha implementación. Esto se adjudicó a la consultora GERENSSA mediante licitación.

Partiendo de que el GAMLP es el encargado de normar el servicio de transporte urbano de pasajeros, además de dar permisos para el recorrido de una determinada ruta de transporte tradicional.

Uno de los pedidos de la población era la necesidad de contar con el servicio de transporte en lugares alejados de la ciudad donde el servicio de transporte público no satisface las necesidades de trasladarse de un punto a otro.

Además, de que el servicio del Puma Katari debe de recorrer por rutas (calles o avenidas) donde no hay mucho tráfico de moviidades, con el fin de evitar los congestionamientos vehiculares, para realizar el recorrido con mayor rapidez y evitar saturar las vías.

A diferencia del transporte tradicional, el Puma Katari tiene paradas fijas para el embarque y desembarque de los usuarios. Sin embargo, estos puntos de paradas se fueron modificando con el transcurrir del tiempo y de acuerdo con las necesidades de los usuarios. Dicha modificación es a pedido de las juntas de vecinos de una determinada zona o por iniciativa del directorio de La Paz Bus.

Así mismo, el servicio de transporte municipal, realizó la apropiación de las diferentes estaciones que necesita el servicio de La Paz Bus.

4.2.3. Transporte Sindicalizado.

a) Apropiación de rutas.

“...El territorio se define como la porción de la superficie terrestre apropiada por un grupo social con el objetivo de asegurar su reproducción y la satisfacción de sus necesidades vitales.”⁴⁶

En el caso del Sindicato de Transporte Eduardo Avaroa (SEA) se apropian y expanden, de, parte de una porción de la superficie terrestre (territorio) que vendrían hacer las rutas, con el fin de tener ingresos económicos (reproducción) y así satisfacer sus necesidades.

Entonces, la apropiación de los territorios (rutas) por el grupo social tiene implicaciones económicas, ya que amplían y mantienen sus rutas de trabajo para un bien común. No obstante, caen en la posibilidad de que estas nuevas áreas de trabajo no presenten rendimiento económico satisfactorio para cubrir sus necesidades básicas. De todas formas, representan un aporte hacia la satisfacción económica de los habitantes de ese sector, ya que contribuyen al traslado a diferentes sectores de trabajo.

Los miembros del sindicato necesitan de las rutas para poder trabajar en las líneas con las que cuenta, ya que de no tener dichos trayectos de nada les serviría afiliarse al sindicato.

⁴⁶ LE BERRE Mayvonne, citado en Mazurek; Espacio y Territorio, 2006: 41.

El SEA, tiene como un bien intangible las rutas que están bajo su utilidad y se encuentran legalmente constituidos como propiedad (subjética) de esta Institución. Estas rutas son espacios que ocupan los socios del sindicato para realizar su trabajo en esas vías. Los miembros del sindicato denominan a estos trayectos como líneas buenas y líneas malas.

La dinámica de expansión urbana⁴⁷ permite el acrecentamiento de estas rutas dándose así una apropiación de espacios. Mazurek señala “...territorios urbanos, es la apropiación espacial, como la dinámica social económica y cultural que se pone en juego en la construcción de las ciudades. No puede existir comportamiento social sin territorio y en consecuencia no puede existir un grupo social sin territorio...” (Mazurek, 2006, pág. 41).

Al mismo tiempo un territorio o espacio no se puede encontrar aislado de los demás siendo necesaria la presencia del servicio de transporte en estos sectores. Entonces la apropiación de las rutas de trabajo se da a partir del poblamiento de las diferentes zonas, ya que sin la presencia del conjunto de personas sería inútil la presencia del transporte público.

A la vez, el poblamiento de los espacios conlleva a la organización del grupo de personas, mediante las necesidades que se requiera, el mismo autor menciona que su organización está en función de procesos de asentamiento. La organización permitirá la incursión de los servicios básicos más que todo del transporte ya que representa al igual que las demás necesidades importante. El transporte será esencial para el desplazamiento de las personas ya que permite el movimiento de las personas tanto en lo laboral, educativo y otras, que son factores importantes para el adelanto no solo de las personas sino del espacio donde habitan.

⁴⁷“Las zonas en expansión se caracterizan por ser asentamientos nuevos que no cuentan por lo general con papeles de los predios. No se cuenta con ningún tipo de servicio: agua, alcantarillado en muchos casos no llega la luz y tampoco las vías de acceso son adecuadas...” (Antequera Durán, 2007, pág. 134). Este fue el caso de la zona de Llojeta (alto) en sus inicios (hace 20 años), que en conversaciones informales con los vecinos me indicaron que existía una escasez de transporte público, “... cuando me he venido a vivir aquí solo entraba el 2 (colectivo del SEA) primero cada hora ingresaba uno... luego cada media hora... luego han aparecido los trufis (que no se encontraban afiliados al SEA) que habían pero eran caros, luego recién cuando la alcaldía ha asfaltado recién ha entrado el minibus...” (Conversación informal con don Sacarías ex dirigente de la zona de Llojeta: Agosto de 2019).

Al mismo tiempo el poblamiento de las personas exigirá la organización del transporte para el servicio público y el acrecentamiento de los medios de trabajo⁴⁸.

b) Modificación de rutas o líneas nuevas.

Un sindicato de transporte “creará” o modificará líneas, el gremio de transportistas trata de crecer o ampliar su parque automotor y para ello sobreponen dígitos (o montan líneas). Esta acción consiste en tener un mismo dígito (disco) pero de diferente color⁴⁹, sin embargo, tiene un recorrido distinto, que de igual manera permite el crecimiento de los socios (y grupos de trabajo) que integran el sindicato.

Sin embargo, la creación de nuevas líneas debe ir acompañada por la rentabilidad de cada una de ellas. Caso contrario estas no serán atractivas para los socios lo cual dará lugar a que los socios no presten servicio en dichos trayectos por no cubrir los costos de operación. Lo que conlleva a que estas líneas sean abandonadas (el día que les toca desempeñar su trabajo) por los socios perdiendo la concesión de dicho trayecto.

c) Invasión o avasallamiento de las áreas de trabajo.

La invasión se produce cuando un sindicato quiere incursionar en una zona (o área de trabajo) en donde otro sindicato presta servicio. Al realizar este acto lo que el grupo de conductores, (invasor) toma en cuenta ve es la rentabilidad de la ruta (línea buena), caso contrario no se produciría la invasión de otra institución de transporte público.

De Soto señala “...por cuanto una ruta bien escogida por su amplitud y número de pasajeros aumenta de valor y produce un efecto imitativo que hace que los invasores se multipliquen rápidamente...” (De Soto, 1987: 1610). Este problema se origina también por el pedido expreso de las juntas vecinales que aducen el “mal servicio de un sindicato”. En una primera instancia los vecinos piden que el sindicato mejore el servicio de transporte de

⁴⁸ En algunos casos los vecinos han creado sus propias líneas de transporte llamadas “transporte vecinal”, Este hecho ha provocado un conflicto tanto con las autoridades como con el transporte federado, pues no cuentan con la autorización correspondiente. (Antequera Durán, 2007, pág. 42).

⁴⁹ Sin embargo, esta técnica se está perdiendo (si es que no se extinguió ya) dado el reordenamiento de parte del GAMLPL.

pasajeros. En caso de incumplimiento la junta vecinal⁵⁰ propone (invita) a otro sindicato a prestar los servicios en la zona afectada.

d) Acuerdo o canje.

En el caso de la compensación es el sindicato afectado es el que demanda al invasor, ante la Central Única de Colectivos⁵¹. La parte afectada justifica que “...*con el ingreso de los refuerzos*⁵² *nuestra ganancia del día bajarían...*”⁵³, ya que la competencia (oferta de un sindicato) mermaría sus ingresos percibidos (por día) en el trayecto (línea y/o ruta). Al incrementarse la cantidad de ofertantes (mayores unidades de transporte) que se mueve en un determinado espacio llevan al desequilibrio en la economía, rompiendo un orden y la ganancia existente hasta ese momento.

Como consecuencia el afectado demandará al invasor una compensación, por la incursión a los espacios de trabajo. En caso de no llegar a un acuerdo en forma bilateral⁵⁴, las partes se reúnen ante una instancia superior (Central Única) para alcanzar un arreglo. Este arreglo consiste en que el sindicato invadido exige al invasor, que compense el avasallamiento a sus áreas de trabajo, por lo que pedirá que el invasor comparta una de sus áreas de trabajo, además de sugerir el trayecto.

Es aquí donde los dirigentes (secretario: general, relaciones y conflictos) apelan a su conocimiento en el rubro, para conseguir una buena área de trabajo, o como ellos (socios del SEA) mencionan que se saque una mejor *tajada*. Y que esta invasión sirva para incursionar en trayectos que no se podía ingresar. De igual manera el momento de realización de acuerdos, se basa en entendimientos que están basados en intereses económicos, siendo la mayor motivación para la conclusión satisfactoria. Además, de tener contactos (personas influyentes) en el ente interno de regulación de rutas⁵⁵.

⁵⁰ Este problema se presenta generalmente en zonas alejadas del centro de la ciudad, o zonas dormitorio.

⁵¹ Hablaremos más adelante de este ente regulador interno en el transporte público de la ciudad de La Paz.

⁵² Término utilizado por el grupo de conductores invadido, que hace referencia al acto de invadir un área de trabajo.

⁵³ Comentario de un socio de minibuses, el día que el SEA sufrió el intento de invasión por parte de los tres sindicatos mencionados arriba.

⁵⁴ No se llega a un acuerdo por la intransigencia de ambas partes que tratan de sacar la mayor *tajada* en cuanto a la extensión de la ruta.

⁵⁵ Este punto será aclarado en los ejemplos que se desarrollarán más adelante.

Este tipo de “solución” se da a partir de la presión y apoyo de la junta de vecinos la organización invasora. Caso contrario la junta de vecinos que apoya a la organización invasora no dejara que el sindicato avasallado trabaje con normalidad hasta que se acepte legalmente la incursión de la otra organización.

4.2.4. Federación de Juntas de Vecinos de La Paz

a) Asambleas de vecinos.

En estas reuniones es donde los vecinos tocan el tema de transporte público para realizar, la solicitud al Sindicato de transporte de su zona (sector). Los vecinos son los que de acuerdo a sus necesidades solicitan al sindicato que puedan prestar servicio a las personas de la zona o sector.



Figura 5 Vecinos de la zona Laura Marka. Foto: Iván Carrasco

b) Incursiones vecinales en el transporte.

La junta de vecinos es un nuevo actor que interviene en la conformación de nuevas líneas de transporte. Es a solicitud de este que se crea o modifica trayectos (líneas), y esto a partir del pedido de los vecinos⁵⁶. Ya que las nuevas líneas o modificaciones responden a la necesidad de los vecinos del barrio a falta y/o mal servicio de transporte público, en realidad se crean estrategias de alianzas entre las dos partes. Están dirigidas al beneficio de las dos partes, en

⁵⁶ Es el presidente de la junta de vecinos es el que envía una carta de solicitud al secretario general (de un determinado sindicato), haciendo referencia de una incursión y/o modificación de una línea del sindicato. La junta vecinal realiza estas peticiones a solicitud de los vecinos de una zona, y son los que apoyan la incursión (juntamente con la población de la zona).

este proceso existen acuerdos realizados para este objetivo. Estos acuerdos consisten en organizaciones de apoyo a favor de la incursión, ya que el momento que ingrese un nuevo sindicato las juntas de vecinales juntamente con la población apoya esas medidas. Las diferentes acciones se desarrollarán en defensa de, unos a partir del ingreso y otros a partir de solicitudes, pero ambos buscando interés.

Respecto a esto Carzo y Yanouzas nos indican que “...El propósito del diseño (de la organización), es suministrar condiciones que facilitan la realización óptima de `objetivos”’. (Scott & Terence , 1978, pág. 1). Se debe llegar a una coordinación en las diferentes acciones para obtener resultados satisfactorios. La alianza entre las dos partes será un aporte fundamental para contrarrestar el ataque que se dará de una u otra institución de transporte público, el cual no permitirá la incursión a “sus áreas” de trabajo. La unidad hacia un fin será trascendental en las diferentes acciones, ya que sin apoyo de las juntas vecinales será casi imposible que otro sindicato invada una determina área o zona de trabajo. Estas incursiones apoyadas por la junta vecinal muchas veces derivan en enfrentamientos entre grupos de transportistas.

4.3. Arreglos institucionales y conflictos entre los actores del transporte público

4.3.1. Mi Teleférico con el Puma Katari

a) Arreglos institucionales.

Para contar con un transporte articulado no podemos dejar de lado a las organizaciones que prestan dicho servicio.

Según revisión hemerográfica se pudo constatar que ambos servicios (Mi Teleférico y el Puma Katari) firman acuerdos para que el segundo pueda contar con paradas en los puntos de desembarque de pasajeros (Mi Teleférico) para que así los usuarios puedan realizar el trasbordo necesario para llegar a su destino. En sí se busca una coordinación y complementariedad entre diferentes modos de transporte.

Sin embargo, hasta la fecha, no hay nada concreto aún, menos firmado es lo que menciona el asesor general de La Paz Bus (Ing, Peñarrieta).

b) Conflictos.

Si bien no existen conflictos entre ambas instituciones, todavía no se ha podido coordinar entre partes una complementariedad en el servicio. Y mucho menos una coordinación de pasajes entre estos medios de transporte, lo que dificulta la integración del transporte de pasajeros, por ejemplo, debería de utilizarse una tarjeta o ticket para realizar un transbordo o cambio de modalidad de transporte. Ya que ambos sistemas de transporte cuentan con las opciones de pagar antes utilizar el servicio o el pago por tarjeta.

4.3.2. Mi Teleférico con el transporte sindicalizado

a) Arreglos institucionales

Entre estas dos instituciones no se puede mencionar que haya arreglos institucionales. Dado que Mi Teleférico mediante el área de Gerencia de Desarrollo de Proyectos, es la que se encarga de la elaboración de un “Sistema Integrado de Transporte”. Como se menciona aún está en plena elaboración. Sin embargo, recién desde el 11 de enero de 2020 el sistema de transporte por cable mencionó en los medios de comunicación que la línea de Colectivo 2 del SEA ingresarían a dos estaciones de Mi Teleférico una en la estación Central (línea roja) y en la Plaza España (línea Amarilla). Esto con el fin de articular el sistema de transporte público de pasajeros. Siendo el primer sindicato de transporte público, que ingresaría a las estaciones o paradas. Lo que indica que aún no hay acuerdos entre instituciones entre las diferentes modalidades de transporte público.



Figura 6 Micro SEA. Foto: Horacio Encinas

Se puede ver en la foto que el sistema de transporte tradicional se adecúa su trayecto para poder integrarse de a poco al sistema por cable mi teleférico.

b) Conflictos

Uno de los conflictos centrales entre Mi Teleférico y el transporte sindicalizado es que el segundo ve afectado su ingreso diario como menciona el señor Martín Conde (secretario de relaciones del SEA) “... no afecta a todo el sindicato, solo a las líneas por donde va el teleférico, por ejemplo a nosotros afectó a la línea 27 y los correccaminos (trufis) antes se hacían más renta que ahora... por ejemplo antes se hacía 350 Bs ahora solo 250 Bs. a 280 Bs.”⁵⁷ (Conde, Martín; Secretario de Relaciones – SEA – 12 de diciembre, 2019) vería afectado sus ingresos diarios.

En este caso la Federación 1ro de Mayo de Choferes solicitó al ex Presidente (Evo Morales Ayma) que el teleférico debe dar en compensación 0.20 ctv. por pasaje, dado que

⁵⁷ Conversación con el secretario de relaciones del SEA en fecha diciembre de 2019.

“... como nos afecta al sector nuestros dirigentes (Federación Iro de Mayo) han solicitado que el teleférico deben darnos 0.10 o 0.20 ctv. Para compensarnos...”⁵⁸ (Conde, Martín, 2019). Sin embargo, dicha solicitud no tuvo una respuesta favorable de parte del gobierno central.

4.3.3. Mi Teleférico con los vecinos

a) Arreglos institucionales

Para llevar adelante las diferentes fases de la implementación de transporte por cable de Mi Teleférico se tuvo que desarrollar un trabajo de socialización y sensibilización con los vecinos y con las juntas de vecinos, donde se dio a conocer los alcances de las diferentes líneas de Mi Teleférico.

b) Conflictos

Los conflictos con los vecinos y junta de vecinos pasaron por lo siguiente:

Primeramente (conflicto individual) fue la expropiación⁵⁹ de las viviendas, Mi Teleférico cuenta con la Gerencia Jurídica, y el Departamento de Expropiaciones. Y es que uno de los conflictos fue con lo/s (as) propietario/s (as) de las viviendas donde se levantarían las torres o estaciones de Mi Teleférico. Uno de los primeros conflictos se desarrolló por que no se contaba con documentación en “orden” (saneada) de los propietarios (as), sobre todo con el derecho de propiedad. Para pasar a la expropiación del inmueble. “... los vecinos se quejaban de que porque ellos son los(as) afectados(das) y no el vecino... pero según los técnicos del teleférico así era la línea y no se podía cambiar...ni hacer nada por los vecinos...” (Edwin V. dirigente de la zona de Tembladerani).

Además, los vecinos se quejaban del pago por la expropiación, cuando no había un acuerdo entre partes se pasaba a: primero, según lo que dice el catastro y si no se llegaba a un acuerdo se hacía una reunión entre un representante del colegio de arquitectos y otro de Ingenieros, y según el avalúo se pagaba al propietario/s (a/as).

⁵⁸ Conversación (diciembre de 2019) con el señor Martín Conde, secretario de Relaciones del SAE.

⁵⁹ Ley N° 332, artículo 4. Declara de Necesidad y Utilidad Pública la Expropiación de Bienes Inmuebles y Transferencia de Bienes Públicos para el Proyecto "Construcción Implementación y Administración del Sistema de Transporte por Cable (Teleférico) en las ciudades de La Paz y El Alto"

Con la junta de vecinos el Teleférico, tropezó con dos puntos: el trazado de la línea y la privacidad de las viviendas por donde pasan las diferentes líneas. Los vecinos eran reticentes a que las caninas pasen por lugares, en especial donde había árboles, plazas y parques (lugares de recreación).



Figura 7 Vecinos analizan demandar a Mi Teleférico por línea blanca. Página Siete, 2015

4.3.4. Puma Katari con el transporte sindicalizado

a) Arreglos institucionales

Si bien no hay “arreglos” entre ambas partes se puede indicar que hubo reuniones entre la federación y sindicatos con responsables del Puma Katari. “... mira nos hemos reunido con los de la alcaldía para hablar de las rutas del Puma... y dijimos que ellos tenían que ir por rutas subalternas⁶⁰, para que nos perjudique...nos tuvimos que poner fuerte, sino quien cuidaría nuestras líneas...” (Conde, 2019)⁶¹.

Y es uno de los principales acuerdos entre los transportistas sindicalizados y el Puma Katari. Como dijimos anteriormente, la ruta es unos de los “bienes” que cuida celosamente un determinado sindicato.

b) Conflictos.

El conflicto entre el sistema de transporte municipal de la ciudad de La Paz y el transporte sindicalizado, es más que todo una defensa por sus áreas de trabajo (rutas). En este caso

⁶⁰ Hace referencia a rutas que no contemplan el uso de vías principales.

⁶¹ Secretario de Relaciones del SEA

algunas líneas del Puma Katari tienen paradas específicas y recorren calles o avenidas poco congestionadas.



Figura 8 Choferes sindicalizados apedrean al bus Puma Katari en la ruta Achumani-San Pedro. Los Tiempos, 2019



Figura 9 El bus Puma Katari es apedreado por choferes de la zona Minasa (Ruta Integradora). La Razón, 2017

4.3.5. Puma Katari con los vecinos

a) Arreglos institucionales.

Uno de los pactos implícitos es que la junta de vecinos apoya y solicita la incursión del Puma Katari, (esto más que todo por el “mal” servicio de transporte sindicalizado). Y en caso de que haya un conflicto con el sindicato de transporte, la junta de vecinos apoya al transporte

municipal. Eso nos muestra los hechos sucedidos cuando se iniciaron las operaciones en las distintas líneas, donde se ve un rechazo de parte de los transportistas sindicalizados y se ve un contrapeso de parte de los vecinos (apoyo a los buses Puma Katari).

Otro de los acuerdos es la implantación de la tarjeta Waskiri que se entrega a estudiantes de las diferentes universidades con un costo de pasaje de 1.80 bs.

Asimismo, la junta de vecinos en coordinación con la administración del Puma Katari y la sub alcaldía (del sector) realiza la modificación (de acuerdo a las necesidades de los usuarios) de las diferentes paradas del transporte municipal.



Figura 10 Apoyo de los vecinos al transporte municipal. La Razón, 2019



Figura 11 Vecinos escoltan a los buses del Puma Katari en la zona de Achumani. Página Siete, 2019

b) Conflictos

El no tener una cobertura en toda la ciudad, dado el limitado parque automotor que tiene, recordemos que el servicio de transporte municipal cuenta con 179 buses⁶². Lo que genera una demanda que no puede ser cubierta por el sistema de transporte municipal. Otro de los conflictos que fue solucionado es que el Puma Katari no ingresa al centro de la ciudad o si ingresa se dejaba o se podía utilizar el servicio en sectores no céntricos de la ciudad.

4.3.6. Transporte sindicalizado con los vecinos

a) Arreglos institucionales. -

El transporte sindicalizado de pasajeros tiene acuerdos con la junta de vecinos, principalmente es el de brindar un servicio de transporte continuo a los/as vecinos/as de las diferentes rutas. Sin embargo, este se enmarca en la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano No 15.

b) Conflictos.

Los conflictos entre la junta de vecinos y el transporte sindicalizado, mayormente es por el hecho de prestar un mal servicio a los pasajeros: Trameajes, mala atención al usuario/a, el no prestar servicio (de parte del conductor) a zonas alejadas desde una determinada hora.

Aunque, el sindicato tiene una estructura organizativa, además de un control interno (estatuto), este carece de la fuerza para poder “obligar” a los socios (recordemos que él SEA cuenta con más de 1500 socios) a prestar o hacer cumplir los acuerdos pactados con los vecinos de una determinada zona. Pasadas las 19 horas del día hay un desorden total de parte de los socios del SEA cada socio ve la manera de poder maximizar su ingreso económico del día. Esto consiste en acortar rutas y partir de un sector conocido por los usuarios de la zona.

4.4. Conclusiones del diagnóstico.

El actual sistema de movilidad en la ciudad sobre todo el de transporte de pasajeros carece de políticas, programas y proyectos. Sin embargo, la problemática del transporte público de pasajeros en la ciudad de La Paz se va desarrollando de una manera natural.

⁶² Dato proporcionado por el Ing. Peñaranda, Administrador de Puma Katari.

Ahora se cuenta con el ingreso como ofertantes la empresa mi Teleférico y el Puma Katari. Cada uno con sus características ya descritas a esto tenemos que sumar al transporte tradicional (o sindicalizado).

Cada actor u ofertante de transporte público de pasajeros se desarrolla independientemente, aunque de alguna manera se van complementando, con el pasar el tiempo, y modificando.

Sin embargo, no cuentan o no se cuenta con un sistema integrado de transporte, donde las tres modalidades se complementen tanto a nivel físico como administrativo. Esto debido a la falta de voluntad política. No hay una entidad autónoma que pueda guiar u ordenar nuestro sistema de transporte de pasajeros.

Otro detalle es que a medida que el GAMLP va promoviendo un transporte masivo de pasajeros con paradas y trayectos fijos. Por el lado del transporte tradicional se ve el incremento de minibuses (de 14 pasajeros) sobre todo por el costo de la movilidad, recordemos que un bus seminuevo asciende a 30 mil dólares y uno nuevo de 65 mil dólares y más aproximadamente hasta 120 mil dólares. Un minibús de 14 pasajeros, nuevo, de marca china está en 17 mil a 21 mil dólares. Por lo que, hay una tendencia de miniaturización al transporte de pasajeros.

También, se observa que hay una subvención al transporte municipal que es el 5% del POA (102 millones de bolivianos) (Pagina Siete, Alcaldía: La subvención del Puma no supera el 5% del POA, 2019).

Por el lado de Mi Teleférico se parte que los gastos en mantenimiento y construcción de líneas son montos elevados o el tiempo de recuperación de lo invertido será de 100 años. Además que por kilómetro construido se gastó aproximadamente 23.5 millones⁶³.

En el caso del transporte público tradicional está subvencionado el litro de gasolina que en Bolivia es de 3.74 el litro siendo el doble en otros países.

Entonces el transporte público de pasajeros en la Ciudad de La Paz está subvencionado, de un modo u otro.

⁶³ (Pagina Siete, Polémica por los precios del teleférico, 2019)

Capítulo 5:

Desarrollo de la propuesta.

5.1. Marco Lógico

Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros

	LOGICA DE INTERVENCIÓN	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
FIN	El nuevo Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros mediante un plan de sistema de transporte sostenible se articula con el resto de servicios y satisface la demanda de los usuarios de la ciudad de La Paz	La implementación de un sistema de transporte integrado eficiente, ha reducido en un 75% los retrasos en la movilidad urbana de los usuarios.	Encuestas reflejan satisfacción de los usuarios en un 90%	Solo se atiende a un 70% de la población en demanda y calidad de los servicios de transporte público
	LOGICA DE INTERVENCIÓN	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
PROPOSITO	El proyecto de Transporte Público Integrado de pasajeros brinda servicios de calidad y calidez hacia	Se reduce en un 30% el uso de vehículos particulares, en beneficio la transitabilidad de las	Incremento en la compra de boletos, incremento de ingresos referidos al	Se deteriore nuevamente el parque automotor y las líneas de Mi Teleférico por falta de mantenimiento y se

	los usuarios de la ciudad de La Paz, además de mejorar los ingresos de los ofertantes.	vías de la ciudad de La Paz (descongestionamiento en las vías saturadas)	transportista sindicalizado. Se reflejan la demanda por mayor y mejor calidad del transporte público integrado.	establezca los malos tratos a los usuarios (como el trameaje).
	LOGICA DE INTERVENCIÓN	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
COMPONENTES	C.A. Se va adecuando los puntos de parada/transbordo adecuados para el uso de los usuarios.	Se ve aumento de pasajeros en los sistemas de distribución, en el municipio de La Paz. Mayor información y uso de tecnología para el sistema de transporte integrado.	Realización de auditorías y revisión de los puntos. Toma de inventario de costo y compra de materiales de repuesto y equipos de mantenimiento para los 15 garajes municipales.	Provisión inoportuna de los repuestos y que el personal no esté capacitado para el cambio adecuado de los repuestos.
	C.B. Buses nuevos y refaccionados cuentan con instrumentos de planificación estratégica para su uso y mantenimiento.	El total de los buses que componen la flota del Servicio de Transporte, se encuentran aptos para su funcionamiento, de los cuales el 10% se encuentra en garajes, y cada uno posee al menos un stock de 4 unidades de piezas de repuestos	Plan estratégico elaborado y consensuado.	No se logra el consenso del Plan estratégico. El 50% de los buses no estén refaccionados.

		claves para su funcionamiento, hasta el 1er. año de ejecución del proyecto.		
	C.C. Los medios de transporte, rutas y horarios de trabajo cubren la demanda, y costos de operación.	Por lo menos 15 puntos de conexión contribuyen a atender la demanda de servicio de transporte, cubriendo el 95% de los costos de operación. Cuyos horarios de trabajo no sobrepasan las 10 horas.	Nuevas tarifas en pasajes 15 nuevas rutas. Programación de turnos/ de trabajo.	Conflictos sociales por las nuevas tarifas. Solo se cuenta con 10 nuevas rutas. El 70% de las instituciones de transporte en desacuerdo por el sistema integrado de transporte.
	C.D. Funcionarios/ conductores del Servicio integrado de Transporte concientizados sobre educación vial y atención al cliente.	8000 choferes / funcionarios están capacitados y concientizados tras un proceso de formación de 3 meses; para comprender el problema del ordenamiento vehicular en la ciudad y apoyar activamente desde su sector y fuera de él para mejorar el transporte.	Certificados de las capacitaciones. Listas de asistencia.	Que no asistan con regularidad a las capacitaciones. Que el 50% de choferes / funcionarios no asistan a los cursos de capacitación.

ACTIVIDADES	SUPUESTOS
A.1 Realizar un estudio técnico del estado actual del sistema de transporte público de pasajeros.	Que no se logre realizar el estudio técnico de las diferentes modalidades de transporte público.
A.2 Equipar los puntos de intersección y equipos de tecnología.	Alza de precios en los equipos y materiales requeridos en el mercado.
A.3 Reestructurar las asignaciones presupuestarias para la adquisición o adaptación de espacio de trasbordo.	Una vez efectuada la reestructuración, el responsable del manejo presupuestario decida incrementar el presupuesto a otras unidades disminuyendo el presupuesto asignado para la adquisición u obras.
B.1. Reestructurar asignaciones presupuestarias para un mantenimiento eficiente.	Una vez efectuada la reestructuración, el responsable del manejo presupuestario decida incrementar el presupuesto a otras unidades disminuyendo el presupuesto asignado para el mantenimiento.
B.2. Elaborar instrumentos de planificación estratégica para el mantenimiento	Las decisiones políticas afecten el cumplimiento del plan estratégico.
C.1 Realizar estudio de costos y tarifas.	Que las nuevas tarifas generen conflictos sociales.
C.2 Definir rutas en base a estudios.	Que las rutas definidas no estén aptas para la circulación de nuevas flotas, considerando la topografía de la ciudad de La Paz.
C.3 Elaborar programación de sistema de trabajo.	Los ofertantes no cumplan con los horarios establecidos.

<p>D.1 Realizar seminarios de capacitación para choferes, servidores públicos y usuarios sobre educación vial</p>	<p>Los choferes, servidores públicos y usuarios no asistan a los seminarios impartidos. Que el seminario no tenga poder de convocatoria.</p>
<p>D.2 Elaborar planes de educación hacia los usuarios para el buen uso de las modalidades de transporte.</p>	<p>Que el material de difusión educativo sea poco entendible para el usuario.</p>

Capítulo 6:

6.1. Conclusiones.

En este trabajo se planteó ver el modelo de gobernanza en el sistema de transporte público de pasajeros describiéndose como las instituciones que norman y regulan dicho sector de transporte se fueron adecuando. Además, se mostró como intervienen los ofertantes del transporte estatal (La Paz Bus y Mi Teleférico) en el municipio de La Paz.

Para tal fin, se pasó a detallar las características de los actores claves y actores sociales que son participes de brindar este servicio, desde las instituciones estatales como privadas (sindicato de transporte tradicional). Cada uno cuenta con una organización administrativa propia para desarrollar su trabajo día a día.

Se constató como el sindicato de transporte público sindicalizado fue consolidando y modificando sus áreas de trabajo, y el repertorio que estos tienen para hacer prevalecer los mismos.

Al mismo tiempo, se indagó y verificó como el transporte estatal ingresó a brindar sus servicios, cuáles fueron sus mecanismos para desarrollar sus áreas o rutas de trabajo, vía estudios de mercado o estudios de demanda de usuarios.

Se verificó también que no hay ningún tipo de acuerdos entre ofertantes del servicio de transporte, ni mucho menos hay una voluntad política para poder conformar un sistema integral de transporte de pasajeros, a pesar de que cada uno cuenta con una organización y un sistema de administración propia.

6.2. Recomendaciones.

Como recomendación, se sugiere que las diferentes modalidades (Teleférico, Puma Katari y transporte sindicalizados) deban crear un sistema integral y sostenible (complementario). Para esto las autoridades a cargo tendrán que crear espacios tanto físicos como administrativos, para poder complementarse.

Si bien el Municipio de La Paz apunta a una implementación de BTR (Buses de Transporte Rápido) como en muchas urbes de los países en vías de desarrollo, donde se está

implementando el transporte masivo (con unidades de mayor capacidad de pasajeros) en nuestra ciudad se da un efecto inverso. Los ofertantes del transporte sindicalizado van adquiriendo movilidades, minibuses de 14 pasajeros o autos tipo vagoneta de 7 pasajeros. Esto debido a los altos costos al adquirir un vehículo, pues ellos argumentan que nadie en su “sano juicio” adquiriría una movilidad para endeudarse por más de 10 años.

Las políticas, programas, planes o proyectos de un futuro sistema integrado de transporte deben de tomar en cuenta al sector del transporte sindicalizado, ya que generaría una relocalización de personas que están vinculados al servicio de transporte público, salvo que toda esa fuerza de trabajo sea redireccionada a otro sector que pueda absorber la fuerza de trabajo de las personas afectadas.

Bibliografía

- Antequera Durán, N. (2007). *Territorios Urbanos. Diversidad cultural, dinámica socio económica y proceso de crecimiento urbano en la zona Sur de Cochabamba*. Cochabamba: CEDIB.
- Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte (ATT). (2019). Misión y Visión. En <https://www.att.gob.bo/content/misi%C3%B3n-y-visi%C3%B3n>
- Castro García, L.J. (2014). *Hacia un Sistema de Movilidad Urbana Integral y Sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México*. México: Universidad Iberoamericana.
- Catoira, R. (1987). *El sindicalismo boliviano. Testimonio de un dirigente gremial*. La Paz: El Tigre de Papel.
- Conde, M. (2019). Entrevista a Secretario de Relaciones del Sindicato Eduardo Avaroa el 12 de diciembre de 2019. La Paz, Bolivia.
- De Soto, H. (1987). *El otro sendero: la revolución informal*; sexta edición 1987; Bogotá – Colombia: editorial la Oveja negra.
- El Diario. (2015). “Nuevo sistema de transporte busca mejorar movilidad urbana”. La Paz (15 de marzo de 2015) Disponible en https://www.eldiario.net/noticias/2015/2015_03/nt150315/nacional.php?n=39&-nuevo-sistema-de-transporte-busca-mejorar-movilidad-urbana
- El País. (2015). “La integración de La Paz y El Alto en Bolivia”. España (19 de octubre de 2015) Disponible en https://elpais.com/elpais/2015/10/19/seres_urbanos/1445234400_144523.html
- Estado Plurinacional de Bolivia. (2010). *Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Babiáñez"*. La Paz, Bolivia: Estado Plurinacional de Bolivia. Disponible en <http://www.planificacion.gob.bo/uploads/marco-legal/Ley%20N%C2%B0%20031%20DE%20AUTONOMIAS%20Y%20DESCEN-TRALIZACION.pdf>

- Estado Plurinacional de Bolivia. (2011). *Decreto Supremo N° 890* de 1 de junio de 2011. La Paz: Gaceta Oficial de Bolivia.
- Estado Plurinacional de Bolivia. (2011). *Ley No 165*. La Paz: Estado Plurinacional de Bolivia. Disponible en <https://att.gob.bo/sites/default/files/archivospdf/Ley%20N%C2%B0%20165%20de%202016%20de%20agosto%20de%202011.pdf>
- Estado Plurinacional de Bolivia. (2012). Ley N° 332 de 29 de diciembre de 2012. La Paz: Gaceta Oficial de Bolivia.
- Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2015). *Movilidad Intra - Urbana en la Región Metropolitana de La Paz*. La Paz, Bolivia : SPC Impresiones S.A
- Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP). (2019). *Anexo2. Caracterización y riesgo por el cambio climático del municipio de La Paz*. La Paz: Programa Ciudades Resilientes.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (2012). *ine.gob.bo*. Obtenido de <http://datos.ine.gob.bo/binbol/RpWebEngine.exe/Portal?BASE=CPV2012COM&lang=ESP>
- Jans B., M. (2017). MOVILIDAD URBANA: EN CAMINO A SISTEMAS DE TRANSPORTE COLECTIVO INTEGRADOS. *AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad]*, (6), 6-11. doi:10.4206/aus.2009.n6-02
- Jehanno, A., Niang, H., Ortiz, J., Laborde, P., & López Camacho, P. (2019). Desafíos para la integración de sistemas de transporte masivo: Manual de Buenas Prácticas. Caracas: CAF. Disponible en <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1403>
- La Patria. (2010). “Confederación de Choferes de Bolivia cumple 74 años de vida”. Oruro (3 de mayo de 2010). Disponible en <http://www.lapatriaenlinea.com/?nota=26599>.
- La Patria. (9 de abril de 2013). *Guardia Municipal de Transporte de La Paz inició sus actividades*. Obtenido de <http://lapatriaenlinea.com/index.php?t=guardia-municipal-de-transporte-de-la-paz-inicio-sus-actividades¬a=140378>
- La Razon. (2017). “Vecinos movilizados apedrean y causan daños a un bus Pumakatari”. La Paz (11 de Julio de 2017). Disponible en <http://www.la-razon.com/ciudades/Vecinos->

convocados-Jaime-Vera-Pumakatari-apedrean-bus-LaPaz-
paro_0_2744125594.html.

La Razón. (2019). “La Alcaldía inaugura la ruta a Achumani del PumaKatari en medio de bloqueos y violencia de choferes”. La Paz (25 de Agosto de 2019). Disponible en http://www.la-razon.com/ciudades/pumakatari-bus-la-paz-alcaldia-bloqueos-achumani-choferes_0_3209079067.html

Los Tiempos. (2019). “Choferes apedrean a los Puma Katari en la inauguración de nueva ruta”. Cochabamba (25 de Agosto de 2019). Disponible en <https://www.lostiempos.com/actualidad/pais/20190825/choferes-apedrean-pumakatari-inauguracion-nueva-ruta>

Mazurek, H. (2006). *Espacio y Territorio Instrumentos Metodológicos de la Investigación Social; Universidad Para la Investigación Estratégica en Bolivia (U-PIEB)*. La Paz: PIEB.

Página Siete. (2014). “La línea Roja del teleférico inicia operaciones y el pasaje costará tres bolivianos”. La Paz (30 de mayo de 2014). Disponible en <https://www.paginasiete.bo/sociedad/2014/5/30/linea-roja-teleferico-inicia-operaciones-pasaje-costara-tres-bolivianos-22877.html>

Página Siete. (2015). “Vecinos analizan demandar a Mi Teleférico por línea Blanca”. La Paz (17 de julio de 2015). Disponible en <https://www.paginasiete.bo/sociedad/2015/7/18/vecinos-analizan-demandar-teleferico-linea-blanca-63548.html>

Página Siete. (2018). “La Paz: nada frena circulación de micros con más de 50 años”. La Paz (18 de agosto de 2018). En <https://www.paginasiete.bo/sociedad/2018/8/18/la-paz-nada-frena-circulacion-de-micros-con-mas-de-50-anos-190999.html>

Página Siete. (2019). “Polémica por los precios del teleférico”. La Paz (5 de junio de 2019). Disponible en <https://www.paginasiete.bo/opinion/editorial/2019/6/5/polemica-por-los-precios-del-teleferico-220147.html>

- Pagina Siete. (2019). “Escortado por vecinos, el PumaKatari inauguró la ruta Achumani-San Pedro” La Paz (26 de agosto de 2019). Disponible en <https://www.paginasiete.bo/sociedad/2019/8/26/escortado-por-vecinos-el-pumakatari-inauguro-la-ruta-achumani-san-pedro-228748.html>
- Pagina Siete. (2019). “Alcaldía: La subvención del Puma no supera el 5% del POA”. La Paz (18 de octubre de 2019) Disponible en <https://www.paginasiete.bo/sociedad/2019/10/18/alcaldia-la-subvencion-del-puma-no-supera-el-5-del-poa-234703.html>
- Pardo, C. F. (2009). *Los Cambios en los sistemas integrados de Transporte Masivo en las Principales Ciudades de America Latina*. Santiago: Naciones Unidas.
- Philippe, R. (2014). “Análisis de los actores” en *Manejo de Lodos Fecales; un Enfoque Sistemico para su Implementacion y Operacion*. (Strande, L.; Ronteltap, M. y Brdjanovic, D. Editores) Londres: IWA Publishing. Disponible en https://www.eawag.ch/fileadmin/Domain1/Abteilungen/sandec/publikationen/EWM/FSM_Libro_high_res/manejo_fsm_cap15.pdf
- República de Bolivia. (1973). *Código de Tránsito y Reglamento*. La Paz.
- Scott, W., & Terence, M. (1978). *Sociología de la Organización*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Sindicato Eduardo Avaroa. (2004). *Estatuto orgánico del sindicato Eduardo Avaroa*. 2da ed. La Paz: s/e.
- Tapella, E. (2007). *El Mapeo de Actores Claves*, Documento de trabajo del Proyecto “Efectos de la biodiversidad funcional sobre procesos ecosistémicos, servicios ecosistémicos y sustentabilidad en las Américas; un Abordaje interdisciplinario”. Universidad Nacional de Cordoba, Inter-American Institute for Global Change Research (IAI). Disponible en <https://planificacionsocialunsj.files.wordpress.com/2011/09/quc3a9-es-el-mapeo-de-actores-tapella1.pdf>
- Yaksic, F., & Tapia, L. (1997). *Bolivia: modernizaciones empobrecedoras*. La Paz: Muela del Diablo.

Anexos