

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
CARRERA DE CIENCIA POLITICA Y GESTION PÚBLICA



LA GESTIÓN PÚBLICA MUNICIPAL DEL TRANSPORTE
PÚBLICO
ESTUDIO DE CASO DEL GOBIERNO MUNICIPAL DE LA
PAZ (1999- 2010)

Proyecto de Grado para obtener el Título de Licenciatura
POR: JESSICA MERCEDES LEYZAN ARROYO
TUTOR: Lic. RAMIRO BUENO SAAVEDRA
LA PAZ- BOLIVIA
2016



DEDICATORIA

Yo agradezco primeramente a mis familia que han dado todo el esfuerzo para que yo ahora este culminando esta etapa de mi vida, también darles las gracias por apoyarme en todos los momentos difíciles de mi vida, siempre han estado junto a mí y gracias a ellos soy lo que ahora soy y con el esfuerzo de ellos y mi esfuerzo ahora puedo ser una gran profesional y seré un gran orgullo para ellos y para todos los que confiaron en mí.

Jessica M. Leyzan Arroyo





AGRADECIMIENTO

A Copo por todo el apoyo brindado, por enseñame que todo se puede si se intenta y que hay que levantarse cada vez que uno se cae.

A Pito por ser mi fortaleza en la tristeza, por no haber soltado mí mano en ningún momento y estar presente en todos los momentos.

A Ber por estar apoyando y colaborando en cada momento.

Quiero expresar también mi más sincero agradecimiento al Lic. Ramiro Bueno por su importante aporte y participación activa en el desarrollo de este proyecto de grado. Debo destacar, por encima de todo, su disponibilidad y paciencia, no cabe duda que su participación ha enriquecido al trabajo realizado. Y por la amistad brindada.

Jessica M. Leyzan Arroyo



LA GESTIÓN PÚBLICA MUNICIPAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO

ESTUDIO DE CASO DEL GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ (1999- 2010)

Introducción

Los servicios de transporte¹ surgen de la necesidad que tienen los individuos de realizar actividades que implican desplazamientos, por ejemplo ir al trabajo, al colegio, al mercado, médico, etc., debido a esos traslados al área urbana de transporte de pasajeros constituye un aspecto cada vez más importante tanto en el diario que hacer de la sociedad como en el desenvolvimiento económico urbano. Uno puede darse cuenta de cuán importante es el transporte en la vida cotidiana con tan sólo mirar a nuestro alrededor, a cualquier lado que se vea podremos apreciar que en una calle hay, por lo menos, un automóvil.

Debido a la localización de las ciudades, zonas, barrios y pueblos en general que la distribución de la población es un suceso que depende, en gran medida, de los medios de transporte disponibles. A medida que las ciudades crecen en población, extensión y riqueza sus sistemas de transporte se vuelven más complejos, con más destinos y mayores distancias por recorrer. Del mismo modo, la infraestructura del sistema de transporte es un “prerrequisito para el crecimiento económico”.

Dada la importancia del transporte de la economía, el progreso social y económico de cualquier estrato depende de las mejoras en los servicios, lo que significa mejorar el tiempo, para movilizarse de un lugar a otro, y el costo, del servicio. Para servir a una economía en crecimiento, las facilidades de transporte deben aumentar en capacidad. El transporte es pilar de las zonas urbanas, ya que las facilidades de transporte sostienen el crecimiento económico. Sin embargo, la relación entre transporte y crecimiento económico es recíproca: por una parte, el transporte promueve el crecimiento económico, pero éste

¹ Instrumentos que sirven para la circulación de los seres humanos y las mercancías. Forman parte importantísima de las economías modernas. Greco, O. (2006). DICCIONARIO DE ECONOMIA. Valletta Ediciones.

también promueve la intensificación de actividades urbanas. También influye el número de vehículos per cápita, la generación de viajes y el crecimiento urbano asociado. El desarrollo de las ciudades demanda un mayor y mejor transporte público que se manifiesta en tasas crecientes de viajes y distancias y la adopción de modos de transporte más rápidos.

El caso del transporte urbano² se puede definir como un sistema básico para el funcionamiento de una ciudad, donde su operación influye de manera directa en la eficiencia del conjunto de sus actividades y en la calidad de vida de sus habitantes. El transporte cumple el papel de conectar e integrar funciones que se desarrollan en diferentes lugares de una ciudad³. También, cabe señalar que la actividad del transporte, crea impactos económicos y externalidades negativas, tales como la congestión vehicular, accidentes de tránsito y contaminación del aire⁴, el efecto de este conjunto de hechos no sólo reducen la oferta efectiva de servicios de transporte, sino también pueden desincentivar la actividad económica por el desperdicio de recursos, que siempre son escasos, como los energéticos, económicos y de otro tipo como el tiempo.

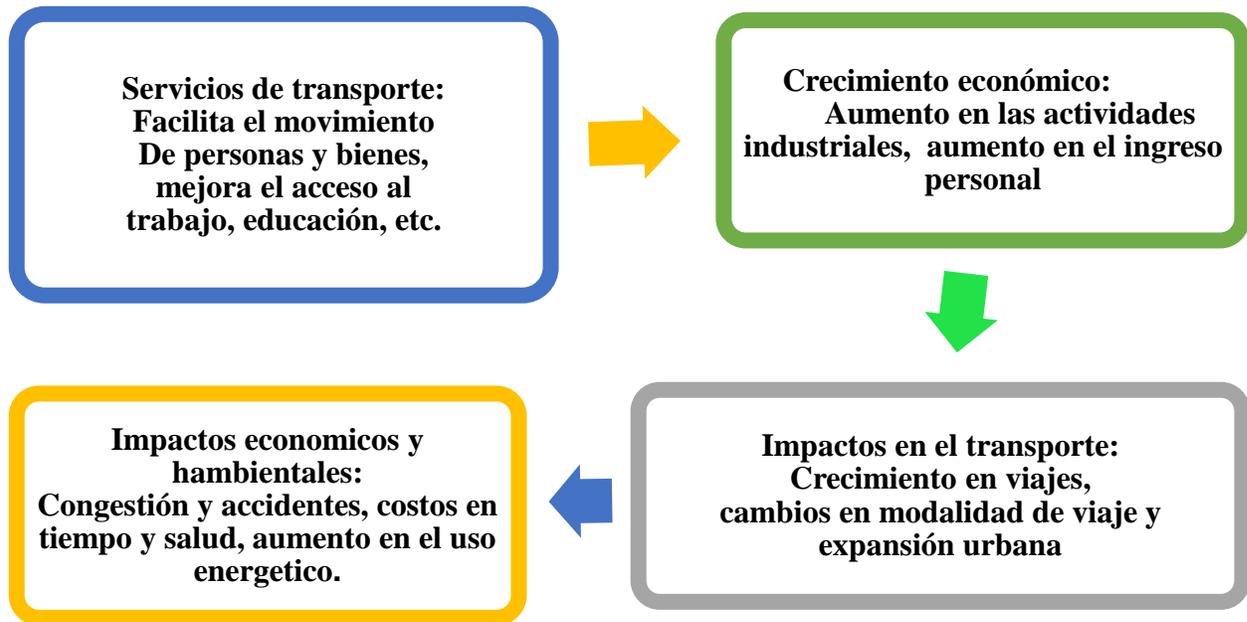
Según Molina, todo lo anterior se puede resumir en la existencia de un “círculo vicioso” en el transporte público. En éste podemos ver los impactos positivos y negativos entre el crecimiento económico y el transporte. En el “grafico 1” se muestra este “círculo vicioso”. A través de los servicios de transporte se facilita el movimiento tanto de personas como de bienes y servicios, teniendo un impacto en la actividad económica de la zona, que a su vez generan un mayor crecimiento económico.

² Traslado de personas o carga entre un origen y un destino, dentro de una ciudad, bajo condiciones de seguridad, comodidad y sustentabilidad. Es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general. Greco, O. (2006). DICCIONARIO DE ECONOMIA. Valletta Ediciones.

³(Molinero, 1997).

⁴(Lezama et. al. en Molina, 2000, pg. 86)

Grafico N° 1 Ciclo de servicio, crecimiento, impactos del transporte público



Fuente: Molina

Con la finalidad de hacer un aporte a la gestión pública municipal de la ciudad de La Paz, este trabajo tiene la propósito de dar a conocer nuevos escenarios para la ciencia política y la gestión pública, introduciendo un tema, que para entenderlo en la actualidad es necesario conocer su pasado, que puede ser de interés común de la sociedad que vive y tiene actividades en el centro de la ciudad de Nuestra Señora de La Paz, como es el transporte público urbano, tomado en cuenta que la mayoría de la población concentra sus actividades en el casco urbano central, por lo que la población tiene una relación constante e inquebrantable con el transporte.

El transporte urbano paceño tiene un problema del transporte que va creciendo, conjuntamente con las inadecuadas condiciones que se encuentran las calles, la miniaturización del transporte, la mala señalización, el constante congestionamiento vehicular en horas de mayor afluencia de personas para el centro urbano, el crecimiento de la población, el incremento de nuevos barrios en áreas periféricas, el empoderamiento de comerciantes gremiales y callejeros, quienes ocupan aceras y calzadas indiscriminadamente, por donde transitan vehículos y peatones; también las constantes

fiestas de barrios o celebraciones patronales que causan poca o ninguna transitabilidad⁵. Asimismo se puede mencionar el problema que causan los vehículos estacionados, que no solo perjudican la actividad del transportista sino también la del ciudadano, igualmente afecta a la salud por el continuo estrés y además, genera un daño adicional, por la contaminación atmosférica como acústica que se genera continuamente.

Lo que se plantea como problemática de esta investigación es:

¿Cuáles han sido los principales problemas que han caracterizado la gestión pública del Gobierno Municipal de Nuestra Señora de La Paz en relación al problema del transporte público durante el período de 1999-2010?

Se da a conocer la problemática diaria del transporte público del casco urbano central de la ciudad de Nuestra Señora de La Paz, siendo que la investigación puede ser un aporte significativo a la gestión pública, ya que este planteamiento ayuda a formular alternativas de solución para futuras generaciones que se interesen en tomar el tema de transporte urbano como tema de investigación.

En el Capítulo I

En este capítulo se mencionaran los tres momentos históricos importantes del crecimiento del sistema de transporte público en la ciudad de La Paz, el cual se ve influido a partir de 1960 por un conjunto de acontecimientos muy significativos. Ya que este rubro, el transporte, pasó por momentos de relaciones clientelares de los sindicatos⁶ de transporte y los gobiernos militares, por la restitución de la democracia, la crisis económica, la

⁵Se entiende como transitabilidad a.- Un método para evaluar estos factores consiste en puntuar la transitabilidad considerando la velocidad media con vehículos para todo terreno. Recuperado el 8 de abril de 2015 de <https://es.glosbe.com/es/es/transitabilidad>

⁶ **Sindicato.-** Asociación libre y democrática de trabajadores, cuyas principales finalidades son la defensa y promoción de sus intereses económicos y sociales, el mejoramiento de sus condiciones de trabajo y el pleno desarrollo de su dignidad y nivel de vida. Se emplea especialmente en referencia a las asociaciones obreras organizadas bajo estrecha obediencia y compromisos rigurosos. Representación de los trabajadores en la negociación en las convenciones colectivas de trabajo Asociación constituida básicamente para defender los intereses, especialmente económicos, comunes a todos los asociados.

El Sindicato de transporte se puede definir como el gremio establecido entre los propietarios de vehículos que efectúan el servicio con el fin de estudiar, desarrollar y defender sus intereses en función de sus beneficios. El sindicato se rige por sus propios estatutos y elige a sus representantes en forma democrática, siendo éstos los portavoces del gremio ante la sociedad civil y política, defendiendo los intereses de sus afiliados.

3. La Asociación, Sindicato o Cooperativa es una unidad organizada de propietarios de Vehículos que dispone de un cierto grado de autonomía en la toma de decisiones, especialmente en lo relativo a intereses comunes de sus asociados (Negociación de tarifas, rutas nuevas, etc.

masificación del auto empleo y de organizaciones de transportistas públicos, la aparición del minibús como medio de transporte liviano y rápido.

También se hará referencia al crecimiento poco sustentable de la población urbana como al desarrollo de sus actividades cotidiana, lo que ha ocasionado un rápido incremento del parque automotor, tanto en el transporte público como privado, sin modificaciones en la infraestructura vial y sus componentes. El departamento de La Paz, ha experimentado múltiples y descontrolados procesos de deterioro de la calidad de vida de sus habitantes debido al transporte, con el perjuicio de sus actividades, principalmente en el área del casco urbano central y principales vías de conexión, la ciudad confronta graves problemas de tráfico, estos problemas aceleran el proceso de contaminación del medio ambiente y perjudican el bienestar de los ciudadanos.

En el Capítulo II

Se citará cómo fue creciendo el transporte urbano público, con las llamadas “líneas tradicionales” que con el tiempo se convirtieron en los siguientes sindicatos: Litoral (línea 1), Eduardo Abaroa (línea 2), San Cristóbal (línea 3) y Villa Victoria (línea 5). Asociándose en gremios corporativos de carácter privado para ingresar al mercado del servicio público. Ese transporte privado fue creciendo a la sombra de los tranvías, apropiándose paulatinamente de los trayectos del tren eléctrico. Pese al surgimiento de los primeros sindicatos de autotransporte “público”, cabe precisar que éste no siguió ninguna planificación estratégica estatal, municipal o de implementación mixta-empresarial (municipio y circunstancias coyunturales, buscando una forma de hacer negocios).

De la misma forma, se mencionará que el parque automotor, del transporte público, en la ciudad de La Paz es antiguo. Según el estudio del Gobierno Municipal, que sirvió de principal insumo para la Primera Cumbre Social del Transporte, alrededor del 80% de los vehículos de servicio público (micros, buses, minibuses⁷, trufis⁸ y carries) tiene una

⁷**Minibus (pequeño autobús urbano).**- Pequeño autobús, especialmente, usados como transporte para grupos pequeños. Es el transporte más común en las ciudades de La Paz y El Alto. Su trayecto está escrito en un cartel que cuelga del parabrisas. Los minibuses se caracterizan por la presencia de un voceador (a), que es la persona encargada de cobrar

⁸ **Trufi.**- El trufi es una especie de taxi colectivo que tiene una ruta predeterminada (escrita en un cartel que cuelga del parabrisas y que también se conoce por el color de las pequeñas banderas que lleva en el capot)⁸. Vehículo liviano de transporte con capacidad para 4 pasajeros que para el servicio público está habilitado para 5 pasajeros. Opera en una ruta fija y cobra una tarifa única.

antigüedad de entre 44 y 11 años (son modelos 1967 y 2000). Así también se explicará los tipos de transportistas, la rentabilidad de los conductores, los tipos de automóviles que se utiliza para el transporte público y otros detalles.

En el capítulo III

Se mostrarán los diagnósticos sobre la situación del sistema de transporte público en la ciudad de La Paz, principalmente en lo referido a la demanda de desplazamiento y la oferta vial de los medios de transporte y su proyección en el tiempo, los inventarios y evaluación de la infraestructura vial existente, realizando una jerarquización de la red urbana de acuerdo al rol que deben cumplir las vías en el transporte de personas y vehículos. Se explicará los diferentes escenarios de planificación, obras y medidas de ingeniería de tránsito y administración vial, los reglamentos y normas para el sector y considera fundamental el involucramiento de los operadores actuales en el proceso de transformación.

En el capítulo IV

Se analizarán los principales resultados e impactos de las medidas tomadas por el Gobierno Municipal destinadas a los principales problemas del transporte público en el municipio. En este capítulo se realizará la comprobación de la eficiencia de las normativas para el transporte urbano y si estas fueron realmente la solución o causaron más problemas en la población.

El transporte es una actividad derivada de otras actividades que tienen lugar en un área geográficamente determinada, sea esta un país, una región, una ciudad, una comuna o un barrio. Es el conjunto de actividades de residencia, producción, consumo, recreación, que se promueve en un lugar, a lo que denomina sistema de actividades, es el que genera ciertas necesidades de viajes o demanda por transporte. Esta demanda es satisfecha o insatisfecha por el conjunto de vías, vehículos, terminales y por la forma como funcionan estos elementos; en torno al sistema de transporte. Esto se traduce en una interacción entre ambos sistemas que produce un estándar de flujos, constituido por viajes entre diversos orígenes y destinos, en diferentes medios o modos de transporte, por variadas rutas y en distintos períodos, lo que ocasiona el equilibrio entre la demanda y oferta por transporte su

expresión más evidente es el tránsito urbano, es decir, la circulación de personas y vehículos por los espacios públicos de la ciudad.

Consecutivamente, la calidad de demanda de transporte es insatisfecha debido a las grandes diferencias y desacuerdos de los representantes de los sectores sociales, vecinales y cívicos, en relación a la estructura de costos presentada por los representantes del Transporte Sindicalizado, libre y de los de cooperativas.

El nivel de servicio producirá algunos efectos o impactos tanto sobre los usuarios del sistema como sobre el resto de los habitantes. Esto se traduce en efectos como:

- **Congestión:** aumento de tiempos de viaje de conductores, pasajeros y peatones
- **Riesgo:** aumento del número y gravedad de accidentes de tránsito
- **Polución:** aumento de emisiones de contaminantes atmosféricos
- **Ruido:** aumento del nivel de ruido y vibraciones en calles y edificios
- **Segregación del entorno:** aumento en la distancia
- **Intimidación:** disminución del uso de las calles para otros fines (estar, jugar, pasear).
- **Intrusión visual:** disminución del campo visual por vehículos o infraestructuras.

Los efectos mencionados provocarán cambios tanto en el sistema de transporte como en el sistema de actividades. El aumento de los tiempos de viaje en transporte público entre la periferia y el centro de la ciudad.

En la Ordenanza 109/2010 establece las rutas del transporte público y el horario que tienen que cumplir, pero no es acatada. Los presidentes de dos federaciones de juntas vecinales de La Paz, Jaime Vera y Augusto Quispe, identificaron dos problemas el primero es que en veinte barrios cuyos moradores pasan por un suplicio para acceder al servicio de transporte público, el segundo problema es el trameaje donde los motorizados que deberían llegar hasta su punto de parada dejan a los pasajeros a medio camino. Los choferes fundamentan que tienen deficiencias en su servicio, que también lo hacen porque solo tienen pasajeros en las mañanas y que en las noches no lo tienen por lo cual la ruta no es rentable. (Periódico La Razón, domingo 6 de septiembre del 2015).

Finalmente en el ámbito de la movilidad urbana se tiene la necesidad de contar con un transporte masivo que responda, a la condición de servicio público, necesario para trasladar a todas y cada una de las personas de los ámbitos urbanos donde tengan necesidad de traslado ya sea laboral, de estudio, de acceso a servicios o de esparcimiento e interacción social o cultural. Sin embargo, conforme se ha masificado el uso de los servicios de transporte público en los espacios urbanos, se debe procurar que la prestación de los servicios de transporte sea realizada a precios que la población pueda pagar, en los tiempos adecuados, con regularidad, altos estándares de calidad, conexiones y circuitos expeditos, y seguros. La transformación de la vida urbana ha traído modificaciones sustanciales del espacio público, donde se realizan las interacciones sociales, el uso del tiempo, las formas de movilidad y las de comunicación.

El espacio público es el lugar de interacción social y de construcción de identidades colectivas, pero también es el producto de interrelaciones sociales que alimentan el proceso de producción y reproducción de ese espacio, a través de prácticas sociales de dominio y resistencia de las y los actores sociales. En consecuencia, el espacio público es tanto el lugar geográfico de la acción (contenedor) como la posibilidad de formar parte de esa acción. De allí que sus dimensiones no sean sólo físicas, sino también sociales y simbólicas. Dicho espacio, no es un “contenedor” neutro de los hechos sociales, pues si bien las características del espacio pueden ser determinantes en las conductas sociales, estas conductas también inciden en la construcción de determinadas características de ese espacio. El espacio, entonces, no es una variable explicativa más, sino la que está en la constitución misma de las relaciones sociales, lleno de poder y simbolismo (Vargas, 2006-2007).

ESTUDIO DE CASO DEL GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ (1999- 2010)

INDICE

<u>LA GESTIÓN PÚBLICA MUNICIPAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESTUDIO DE CASO DEL GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ (1999- 2010)</u>	¡Error! Marcador no definido.
<u>INDICE DE CUADROS</u>	15
<u>INDICE DE GRAFICOS</u>	16
<u>CAPITULO I: TEMATIZACION Y CONTEXTUALIZACION</u>	17
<u>1. CONTEXTO POLÍTICO</u>	17
<u>1.1. Antecedentes</u>	17
<u>1.2. Estructura organizacional del transporte publico</u>	18
<u>1.3. El Chófer</u>	20
<u>1.3.1. Características de los choferes propietarios</u>	21
<u>1.4. Distribución del Proceso de Trabajo</u>	21
<u>1.5. Líneas de Transporte</u>	22
<u>1.6. Sindicatos</u>	24
<u>1.6.1. Afiliación al Sindicato</u>	24
<u>1.7. Tipo de Organización Dentro del Sindicato</u>	25
<u>1.8. Tipos de Sindicatos</u>	26
<u>1.8.1. Sindicato de Colectiveros Litoral – LÍNEA 1</u>	26
<u>1.8.2. Sindicato Eduardo Avaroa – LÍNEA 2</u>	27
<u>1.8.3. Sindicato San Cristóbal – LÍNEA 3</u>	28
<u>1.8.4. Sindicato Villa Victoria – LÍNEA 5</u>	28
<u>1.8.5. Sindicato Pedro Domingo Murillo</u>	29
<u>1.8.6. Sindicato Simón Bolívar y la Ruta a El Alto</u>	29
<u>2. CONTEXTO ACADÉMICO: ESTADO DEL ARTE</u>	30
<u>2.1. La Metropolización del Transporte Público</u>	35
<u>2.1.1. Identificación y Capacidad de los Modos de Transporte</u>	39
<u>3. MARCO TEÓRICO</u>	40
<u>3.1. Problema, Objetivos</u>	40
<u>4. ENFOQUE TEÓRICO</u>	42

<u>5. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN (TIPO DE INVESTIGACIÓN, FUENTES Y TÉCNICAS)</u>	46
<u>CAPITULO II</u>	47
<u>ANTECEDENTES, CARACTERÍSTICAS Y PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE LA PAZ</u>	47
<u>1. CARACTERÍSTICAS Y PRINCIPALES, Y PROBLEMAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO</u>	50
<u>2. CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LOS AÑOS 1999 AL 2010</u>	55
<u>A. Trufis</u>	59
<u>B. Minibuses</u>	60
<u>C. Carrys</u>	62
<u>D. TRUFIS, TAXIS Y RADIO TAXIS</u>	62
<u>3. ANTIGÜEDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR</u>	63
<u>4. CONTAMINACIÓN Y LOS DAÑOS PROBABLES A LA SALUD</u>	66
<u>4.1. Efectos de la contaminación del aire</u>	66
<u>4.2. Contaminación acústica</u>	68
<u>CAPITULO III</u>	70
<u>COMPONETES ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS DE LAS MEDIDAS TOMADAS EN TORNO AL PROBLEMA DEL TRANSPORTE PUBLICO POR PARTE DEL GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ (1999-2010)</u>	70
<u>1. ANÁLISIS FODA DEL SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD</u>	71
<u>2. PLANES DE DESARROLLO MUNICIPAL DE LA PAZ</u>	82
<u>2.1. Plan de desarrollo Municipal – La Paz, Julio de 2003</u>	82
<u>2.2. Jayma El Plan de la Ciudad, Plan de Desarrollo Municipal 2007- 2011</u>	85
<u>3. LAS PRINCIPALES POLÍTICAS PÚBLICAS</u>	89
<u>3.1. Plan Maestro Urbano de Tráfico y Transporte (PUTT)</u>	89
<u>3.2. Plan De Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz</u>	90
<u>3.2.1. Obras Priorizadas de Mejoramiento De Infraestructura Vial</u>	92
<u>3.2.2. Racionalización de Paradas de Transporte Público</u>	93
<u>3.2.3. Racionalización del Estacionamiento en Vía Pública</u>	94
<u>3.2.4. Rehabilitación del Sistema Semafórico</u>	94
<u>3.2.5. Restricción a la Circulación, Vehicular en el Casco Urbano Central de Acuerdo a Un Plan de Placas</u>	95
<u>3.3. Medidas Complementarias</u>	97
<u>3.3.1. Mejoramiento de la Señalización (Vertical y Horizontal)</u>	97

<u>3.3.2. Identificación Única del Transporte Público en Todas sus Modalidades</u>	98
<u>3.3.3. Retiro del Comercio Informal de las Calzadas del Casco Urbano Central</u>	98
<u>3.3.4. Eliminación de Ramales Ilegales</u>	99
<u>3.3.5. Permanencia de las Líneas de la Modalidad Carry que Circulan por el Casco Urbano Central (CUC) Sujeto a Evaluaciones Exhaustivas a Cargo del Consejo Ciudadano de Tráfico y Transporte</u>	99
<u>4. LAS CEBRAS</u>	100
<u>5. CONVENIO DE COOPERACIÓN NO REEMBOLSABLE BID- GMLP</u>	102
<u>6. REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO</u>	103
<u>7. DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO</u>	105
<u>7.1. Rutas de Transporte Público e Intervalos De Servicio</u>	107
<u>7.2. Volúmenes de Pasajeros Transportados</u>	108
<u>7.3. Tarifas del Transporte Público</u>	109
<u>CAPITULO IV</u>	83
<u>RESULTADOS DE LAS MEDIDAS TOMADAS POR EL GOBIERNO MUNICIPAL, DESTINADAS A DAR SOLUCION A LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE PUBLICO EN EL MUNICIPIO</u>	83
<u>1. MARCO INSTITUCIONAL DE LOS GOBIERNOS MUNICIPALES</u>	83
<u>2. MARCO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS</u>	84
<u>3. MARCO NORMATIVO</u>	84
<u>3.1. La Ley Municipal Alcanza en su Aplicación a:</u>	86
<u>4. PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE</u>	90
<u>5. SEMAFORIZACIÓN</u>	92
<u>6. PRIMERA LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTE EN BOLIVIA</u>	93
<u>6.1. Regulación</u>	94
<u>6.2. Educación</u>	94
<u>6.3. Infraestructura Vial</u>	95
<u>6.4. Guardia Municipal De Transporte</u>	95
<u>8. LEY MUNICIPAL 01553</u>	96
<u>CONCLUSIONES</u>	100
<u>BIBLIOGRAFIA</u>	104
<u>ANEXOS</u>	108

INDICE DE CUADROS

<u>Cuadro N° 1 Parque Automotor, según tipo de Vehículo y Servicio</u>	53
<u>Cuadro N° 2 Líneas que operan entre La Paz y EL Alto, año 1999</u>	53
<u>Cuadro N° 3 Tipos de movilidades de Transporte Público que ingresan a la Pérez Velasco de la ciudad de La Paz</u>	53
<u>Cuadro N° 4 Parque automotor que circula en la ciudad de La Paz 2000 según tipo de vehículo y servicio</u>	54
<u>Cuadro N° 5 Estrategias Priorizadas en el Plan de Desarrollo Municipal del año 2003</u>	83
<u>Cuadro N° 6 Hitos de la Gestión en la temática de Transporte Público</u>	85
<u>Cuadro N° 7 Eje y Sub eje del Plan de Desarrollo Municipal 2007-2011</u>	88
<u>Cuadro N° 8 Semáforos instalados según Macro distrito</u>	94
<u>Cuadro N° 9 Rol de restricción a las circulación vehicular de Taxis, Radiotaxis y Particulares</u>	95
<u>Cuadro N° 10 Distribución por número de Placa- Casco Urbano Central</u>	96
<u>Cuadro N° 11 Señalización horizontal implementada según tipología 2007-2008</u>	98
<u>Cuadro N° 12 Tipos de organizaciones sindicales de chóferes</u>	105
<u>Cuadro N° 13 Viajes en Transporte Público en Área Metropolitana (pasajeros por Día)</u>	106
<u>Cuadro N° 14 Velocidades Medias de Operación del Transporte Público</u>	108
<u>Cuadro N° 15 Tarifas del Transporte Público</u>	109
<u>Cuadro N° 16 organización - ente matriz</u>	108
<u>Cuadro N° 17 organización del sistema, por modalidad, organización matriz y afiliadas</u>	110
<u>Cuadro N° 18 parque automotor, según tipo de servicio y vehículo 2005-2011</u>	111
<u>Cuadro N° 19 bolivia: parque automotor: particular y público 2005-2011</u>	112
<u>Cuadro N° 20 SINDICATOS SEGÚN MACRODISTRITO DE ORIGEN Y DESTINO</u>	113
<u>Cuadro N° 21 NÚMERO DE LINEAS POR SINDICATOS - 2011</u>	116
<u>Cuadro N° 22 NOMBRE, TIPO, DISTRITO</u>	118

INDICE DE GRAFICOS

<u>Grafico N° 1 Compatibilización de los planes de desarrollo</u>	37
<u>Grafico N° 2 la política y las políticas públicas</u>	43
<u>Grafico N° 3 ciclo de una política pública</u>	44
<u>Grafico N° 4 ciclo de la demanda de bienes públicos y privados</u>	45
<u>Grafico N° 5 estructura operacional y costos</u>	49
<u>Grafico N° 6 Administración Económico- Financiera</u>	49
<u>Grafico N° 7 números de líneas por macrodistritos</u>	51
<u>Grafico N° 8 tipo de servicio de transporte</u>	54
<u>Grafico N° 9 tipo de vehículo que circulan en la ciudad de la paz</u>	55
<u>Grafico N° 10 tipos de conductores</u>	57
<u>Grafico N° 11 crecimiento de la cantidad de minibuses</u>	61
<u>Grafico N° 12 crecimiento de la cantidad de minibuses</u>	61
<u>Grafico N° 13 Crecimiento de la cantidad de Minibuses</u>	61
<u>Grafico N° 14 AFILIADOS A LA CUTUP</u>	63
<u>Grafico N° 15 crecimiento del parque automotor en los años 200-2010</u>	63
<u>Grafico N° 16 antigüedad del parque automotor</u>	64
<u>Grafico N° 17 crecimiento de la flota vehicular en la ciudad de la paz</u>	65
<u>Grafico N° 18 antigüedad del parque automotor en la paz</u>	65
<u>Grafico N° 19 porcentaje por dígito de placa</u>	97
<u>Grafico N° 21 porcentaje de vehículos por dos dígitos de placas</u>	97

CAPITULO I: TEMATIZACION Y CONTEXTUALIZACION

1. CONTEXTO POLÍTICO

El vehículo constituye el principal medio de trabajo de carácter privado e individual, es decir, define la propiedad individual en este sistema productivo, constituye el núcleo de la unidad económica a partir del cual se establecerá el cálculo costo-beneficio. También constituye el escenario principal donde se desarrolla el proceso de trabajo, esto debido a su carácter de uno a uno con la fuerza de trabajo, es decir, un chófer y un vehículo necesariamente. Aquí no tienen lugar los grandes galpones y maquinarias modernas, aquí se encuentran solos, pero juntos, el vehículo y el transportista. (Alemán)

1.1. Antecedentes

Los primeros propietarios de vehículos fueron personas particulares que vieron la oportunidad de invertir su capital en el rentable negocio del transporte público de pasajeros. Entonces, para poner en marcha el nuevo sistema, contrataron a chóferes y cobradores. En 1919, esos trabajadores del volante fundaron la primera organización matriz de chóferes para proteger sus intereses laborales, la Sociedad de Protección Mutua de Chauffeurs (convertida en el Centro de Chauffeurs 1º de Mayo en 1927), de automotores relegaría a los viejos tranvías que transportaban pasajeros en sus líneas 1 y 2, empezaron a conformarse desde fines de 1930. Cabe notar que en 1940 en el departamento de La Paz circulaban 2.268 vehículos (autos particulares, autos de alquiler, oficiales, consulares, camionetas, camiones y otros motorizados, sobre un total de 5.611 vehículos en toda Bolivia). De 1940 a 1944, los ómnibus se incrementaron de 66 a 101.

De esta manera, favorecido por las autoridades municipales, el transporte motorizado de carácter privado fue consolidándose cada vez más. Los chóferes nacionales fueron adquiriendo movibilidades que se encontraban en su última fase de funcionamiento, de dueños extranjeros para luego fundar el servicio de transporte urbano gremial.

Ese transporte privado fue creciendo a la sombra de los tranvías, apropiándose paulatinamente de los trayectos del tren eléctrico. Pese al surgimiento de los primeros sindicatos de autotransporte “público”, cabe precisar que éste no siguió ninguna

planificación estratégica estatal, municipal o de implementación mixta-empresarial (municipio y circunstancias coyunturales, buscando una forma de hacer negocios). El transporte automotriz que fue paralelo al tranvía no beneficiaba a la población en general; en vez de facilitar la expansión a zonas más alejadas y la conexión entre las líneas, simplemente duplicó las rutas que más ganancia prometían. Ya en 1948 se lamentaba la falta de profesionalidad en cuanto al servicio ofrecido. (Mendoza Salazar David, 2014)

1.2. Estructura organizacional del transporte publico

Todos los vehículos de transporte público son de propiedad privada, existiendo también algunos chóferes que poseen varios vehículos. Los transportistas están organizados en asociaciones y sindicatos, algunos de los cuales tienen casi 50 años de vida.

Hasta los años 80 recibían fuerte incentivo del Gobierno Central, con subsidios y liberación de pago de impuestos. Para operar un vehículo era obligatorio pertenecer a un sindicato, los cuales controlaban la entrada de los conductores, la selección de líneas, definían la calidad de los servicios e imponían el valor de las tarifas. En 1982 fue creada una empresa estatal de buses la cual fue disuelta por deficiencias administrativas, los vehículos tuvieron que ser vendidos por sus altos costos operacionales y falta de cumplimiento de los objetivos previstos. Esto ocurrió y sigue ocurriendo en otros países de América Latina.

Si bien existen varios sindicatos y asociaciones, actualmente hay una tendencia de concentración, con objetivo de evolucionar para ser el mayor o único representante de los chóferes.

Estos gremios de transportistas tienen las siguientes funciones básicas:

- Negociación con los gobiernos sobre operación, licencias, rutas y tarifas;
- Apoyo a los sindicatos, principalmente en términos legales y de seguridad social;
- Organización de operación dentro de las rutas previstas.

Cada entidad tiene una o varias rutas autorizadas, siendo que los operadores hacen rotación entre ellas, bajo el control de su asociación, para lograr el equilibrio de sus ingresos, operando rutas con varios niveles de rentabilidad. La competencia es muy fuerte,

destacándose la existencia de los “niños voceadores” responsables por llamar a los pasajeros y facilitar su entrada o salida del vehículo, que después fueron desapareciendo con el aumento de precios de operación de los automóviles. La operación competitiva muestra una oferta elevada, con rutas para todos los barrios. El romper el monopolio sindical permitió la apertura del mercado para más conductores. Esto llevó a muchos desempleados a utilizar sus ahorros en la adquisición de vehículos, aumentando la competencia, con reflejos sobre el tránsito.

Por la noche en, el fin de semana y fuera de las horas pico, el servicio es precario, obligando a los usuarios a largas caminatas o a usar los micros u ómnibus, estos con baja frecuencia. La accesibilidad de la red de líneas es bastante grande y las rutas cubren prácticamente toda la Ciudad, hasta en las áreas más periféricas, lo que es muy importante por las fuertes pendientes, las condiciones climáticas y la altitud. Esto es una de las más grandes ventajas de los vehículos pequeños que predominan en la Ciudad.

Los costos del capital, son bajos, pues la mayor parte de los Conductores optan por vehículos pequeños. Entre tanto, no son considerados por los conductores la depreciación y la remuneración del capital para la renovación y reposición de vehículos al final de su vida útil. Como no hay estructura formal, es decir empresas o cooperativas bien organizadas, los costos de instalación no existen. Los costos de mantenimiento son apenas considerados en los casos de desembolso, sin la previsión para costos de mantenimiento preventivo.

En función de esto hay un aspecto muy importante en términos de las organizaciones y personas involucradas con la operación:

- Como hay desempleo y los costos de los vehículos son bajos muchos los compran para tener una fuente de sobrevivencia, aplicando sus últimas reservas en esto objetivo.
- Con la recaudación pagan los costos de combustibles y mantenimiento básico y gastos personales (casa, comida, vestimenta, educación, salud, etc.)
- Después de algún tiempo, por no tener fuente de funcionamiento para adquirir un nuevo vehículo, ya que no ahorran para la depreciación, el motorizado llegará a un mal estado y esto afectará a todo el sistema.
- Este aspecto es de fundamental importancia para la elaboración de las propuestas de cambio en el sistema, pues si hubieran cambios estos pueden significar el generar

problemas con los transportistas, en un futuro próximo la situación podrá conllevar a una presión insostenible cuando ellos demanden préstamos ya para adquirir nuevas unidades y la población tenga un transporte en malas condiciones, por las movilizaciones en mal estado o sin mantenimiento mínimo. (CAEM Y ASOCIADOS , 2004)

1.3. El Chófer

Los operadores del servicio de transporte público son el chófer, a quien se le dice “maestro” hasta el día de hoy, y su ayudante, conocido también como cobrador; personajes que surgieron como parte de una relación laboral: el maestro y su aprendiz. Se comenzó a sobre nombrar “maestro” a los chóferes porque eran personas entendidas no sólo en la mecánica y el funcionamiento del vehículo, sino también en el manejo de las relaciones humanas. El ayudante no sólo se encargaba de cobrar los pasajes, entregar y recoger boletos, sino también tenía que limpiar el bus y socorrer cuando eran necesarios los arreglos mecánicos. El significado de prestigio que representaba el ser chofer en el pasado tuvo un tránsito hacia un oficio de bajo reconocimiento social.

Es así que este desplazamiento, de un oficio de prestigio social a uno de bajo reconocimiento social, se puede reflejar en la teoría de la Sociología como una movilidad social descendente, es decir un mejoramiento anterior a un empoderamiento social hoy. Este desplazamiento, corresponde fundamentalmente a la libre oferta y demanda del servicio de transporte, que le impide recaudar ingresos económicos elevados, que eran la base fundamental para que el oficio del chófer sea de prestigio.

En el marco laboral, los chóferes atraviesan por distintas situaciones para brindar su servicio. En la actualidad la economía de los chóferes es distinta y la mayoría de la población usuaria aún tiene la percepción de que obtienen ingresos económicos elevados debido a que en las décadas anteriores el ser chófer era un empleo rentable, pero la población desconoce que este gremio entró en un proceso de pauperización económica debido a la competencia que tienen que afrontar, especialmente con los minibuses. (Paucara, 2010)

1.3.1. Características de los choferes propietarios

En la ciudad de La Paz, el 67% de los afiliados a las organizaciones del transporte público son propietarios de una o más movilidades. La mayor parte son propietarios choferes o trabajadores directos y un pequeño porcentaje son propietarios típicamente capitalistas que no trabajan en la actividad y viven de las rentas o del trabajo ajeno (6%).

Entonces, la composición de los propietarios de vehículos, comprende a trabajadores relocalizados y desempleados de sectores como la minería, la administración pública, la industria y de otros rubros, jubilados de diversos sectores laborales, trabajadores activos que invirtieron en automóviles para generar ingresos en una ocupación adicional y, personas que habiendo comenzado su actividad como asalariados o cuenta propias acabaron como propietarios capitalistas.

Esta diversidad se expresa en las formas de participación de estos propietarios en el proceso de trabajo, ya sea como conductores de sus movilidades, conductores (temporal o permanentemente) y al mismo tiempo como empleadores de fuerza de trabajo o, sencillamente en calidad de supervisores de sus propiedades o como directivos. (Rojas)

1.4. Distribución del Proceso de Trabajo

Las 69 organizaciones del transporte público del municipio de La Paz cuentan con 540 rutas. Cada ruta comprende un recorrido que cubre varias calles y avenidas desde una zona hasta otra y está bajo el control de una determinada organización de choferes que asume un control monopólico sobre la misma, lo que explica los conflictos entre afiliados de diferentes entidades cuando algunos grupos de ellos pretenden ingresar en una ruta determinada.

Las rutas son asignadas y coordinadas por el municipio de La Paz con relación a la cobertura de las vías públicas, la extensión, los horarios y otros aspectos operativos.

Cada sindicato o asociación está organizado en grupos integrados por 30 a 35 miembros en promedio, liderados por un “jefe” o responsable. Cada grupo cubre una o más rutas en función de un cronograma establecido por directivos de la organización que puede determinar la rotación diaria o por otros períodos de tiempo. A su vez, los grupos organizan su trabajo en función de la segmentación del tiempo en intervalos de salida por vehículo y la rotación en las rutas autorizadas por la organización matriz. Entre las prácticas de trabajo no regulado figura el “maleteo”, consistente en el cambio arbitrario de ruta en ciertas horas y días por parte de los choferes y el “trameo o trameaje⁹”, que implica la segmentación también arbitraria de un recorrido en varias etapas a fin de obtener mayores beneficios económicos. En algunos casos, estas prácticas contaron con el aval de los dirigentes de los grupos y de las organizaciones intermedias (Pando Solares Consultores, 2011).

1.5. Líneas de Transporte

El servicio de transporte público es un elemento clave para el desarrollo de las sociedades y las ciudades. Es de especial importancia que esta prestación se ofrezca eficientemente y cubriendo las necesidades de traslado de toda la población.

El sistema de transporte público de la ciudad de La Paz, está íntegramente basado en el transporte automotor. Hasta fines de los años 60 el transporte público era ofrecido principalmente por el colectivo (capacidad mayor a 30 pasajeros), que algunas décadas atrás había reemplazado el viejo tranvía, posteriormente el microbús o micro que entra al servicio a principio de los años 70, con 21 asientos de capacidad y mayores velocidades de desplazamiento.

Estas modalidades llegaron a operar hasta 50 líneas que daban cobertura a toda la ciudad, servicio que se prolongó hasta principios de los años 80. Estos vehículos poseen una sola puerta de entrada y salida de pasajeros.

⁹ **Trameo o trameje:** La palabra “tramo”, según diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, se refiere a: “Parte en que está dividida una cosa que se desarrolla linealmente, como un camino, calle, etc.”. Suponemos que por ello a algún ingenioso dirigente de los transportistas públicos se le ocurrió -ante la imposibilidad de lograr elevar el precio de las tarifas- prestar servicios solamente por tramos, lo que hoy hace que el ciudadano de a pie tenga que gastar hasta más de tres veces, por concepto de pasaje, para trasladarse desde su barrio hasta cualquier otro punto de la urbe, particularmente en el servicio nocturno de los “minibuses”. Desde el denominado “gasolinazo” de diciembre de 2010, los chóferes propietarios impusieron el transporte por tramos, dejando de lado los recorridos de parada a parada y con una tarifa única. Entonces surgió el tristemente célebre “trameaje” y por la fuerza de su persistente uso, no sería raro que pueda ser adoptado al menos como un modismo boliviano

La mayoría de líneas de colectivo y microbús, y algunas de minibús y trufi están organizadas en sindicatos. Pertenecen a los sindicatos propietarios de uno o de varios vehículos, a veces el propietario conduce su vehículo, pero gran parte de ellos emplean chóferes, los que a su vez tienen su propia organización sindical (Sindicato de Choferes Asalariados).

El otro tipo de Asociación o Cooperativa de transporte, es un conjunto de personas que se asocian libremente para ofrecer el servicio de transporte público. Se considera a la cooperativa como una forma de empresa con la diferencia de que su finalidad no es la obtención del máximo beneficio, sino la defensa y aseguramiento de los intereses de sus miembros.

En el caso de taxi y trufi, éstos están organizados también en sindicatos aunque desde 1982 han ingresado muchos operadores independientes que realizan el servicio ocasionalmente. Pero a pesar de la desmonopolización del transporte público, no ha habido ingreso de operadores independientes a tiempo completo ni de empresas privadas.¹⁰

Antes de 1983 era obligatorio pertenecer a un sindicato para operar un vehículo de transporte público, en dicho año se eliminó el monopolio de los sindicatos, liberalizando la actividad. Así surgieron organizaciones y cooperativas de minibús, que posteriormente se agruparon en la Asociación del Transporte Libre (ATL), que a la fecha tienen estructura y funcionamiento similar a los sindicatos.¹¹

Sin embargo, la medida legal no establecía ningún tipo de reglamentación y/o condiciones para la prestación del servicio, lo que en un proceso que ya dura unos veinte años de desregulación, ha devenido en una informalidad y “miniaturización” de los medios de transporte urbano de pasajeros, lo que a su vez ha implicado un proceso de deterioro del servicio, que consolida al minibús (vehículos tipo minibús con 14 pasajeros de capacidad y una sola puerta de acceso de pasajeros) como el medio más común de

¹⁰ Ing. Vargas Fernández Gonzalo. (2008). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ, Recuperado el 30 de noviembre de 2013

¹¹ Alemán Vargas Luis Victor. (2011). EMPRESARIOS AL VOLANTE, LA PRODUCCION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ-BOLIVIA. Recuperado el 15 de febrero de 2014

transporte público y en menor medida al carry¹² (7 asientos), longitud que colectivos y micros, llegando normalmente a lugares menos accesibles en las laderas de la ciudad. (Cocha, 2014)

1.6. Sindicatos

Desde los primeros años de funcionamiento de las líneas tradicionales, fue incrementando la necesidad de utilizar sus servicios ante la creciente demanda de los pasajeros, por lo que se acordó que cada una de las líneas de ómnibus y colectivos adoptara un color distintivo. En 1948, el servicio de colectivos entró en proceso de uniformización. Los carros de las distintas líneas se diferenciaron por un color y las placas de numeración fueron situadas en una parte visible.

1.6.1. Afiliación al Sindicato

El requisito principal de afiliación de un propietario o asalariado a una organización de choferes es el pago de un monto de dinero que les otorga el derecho de usufructo de la ruta o rutas controladas por un determinado grupo. El costo de afiliación de un propietario va desde 100 bolivianos hasta 5 mil dólares que es el monto máximo cobrado por una organización que realiza el servicio hacia el aeropuerto de El Alto, valorado como una ruta muy rentable.

En el caso de los choferes asalariados, el costo va desde un mínimo de 100 bolivianos hasta un máximo de 300 dólares que corresponde a una asociación de trufis. El grueso de las organizaciones les cobra entre 100 y 500 bolivianos. Entre los requisitos de afiliación figuran contar con licencia de conducción (categoría A), certificados de antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha contra el Crimen (FELCC) y del Servicio Nacional de Tránsito y un garante personal, además del pago de afiliación (Pando Solares Consultores, 2011).

La contratación de asalariados y los términos del “convenio” son predominantemente verbales, a partir de contactos personales establecidos con los trabajadores o recurriendo, tal como destaca un dirigente nacional del sector, a listas de choferes de confianza avalados

¹² **Carry:** Vehículo Mediano Para 7 Pasajeros: Vehículo liviano con capacidad para 7 pasajeros. Opera en una ruta Fija y cobra una tarifa única.¹²

- **Colectivo:** Vehículo articulado de dos ejes con capacidad de 29 a 37 pasajeros. (Ejemplo: Colectivo Línea 2 de la ciudad de La Paz) Opera en una ruta Fija y cobra una tarifa única.

por los propietarios que los contrataron o por otros asalariados. Por tanto, más allá de los documentos que acrediten la categoría y experiencia del conductor, la confianza y responsabilidad reconocida socialmente por los integrantes de la organización tiene un peso significativo para la contratación de un chofer. (Rojas)

1.7. Tipo de Organización Dentro del Sindicato

La estructura organizativa y administrativa de los sindicatos del transporte, está encabezada por un directorio, escogido por medio de elecciones en las cuales participan diferentes agrupaciones políticas que están dentro del sindicato, la elección es mediante voto secreto de los socios habilitados, y su posesión se efectúa. La gestión de la directiva dura dos años oficialmente, dicha directiva está compuesta por las siguientes secretarías:

- **Strio. General**
- **Strio. de Relaciones**
- **Strio. de Hacienda**
- **Strio. de Asistencia Social**
- **Strio. de Régimen Interior de Micro Buses**
- **Strio. de Régimen Interior de Mini Buses**
- **Strio. de Régimen Interior de Trufi Buses**
- **Strio. de Régimen Interior de Trufi**
- **Strio. de Conflictos Micros**
- **Strio. de Conflictos Minibuses**
- **Strio. de Conflictos Trufibuses**
- **Strio. de Conflictos Trufis**
- **Strio. de Actas**
- **Strio. de Deportes**
- **Strio. de Educación y Cultura**
- **Strio. de Prensa y Propaganda**
- **Porta Estandarte**

Cada uno de los secretarios desempeña diferentes actividades, el secretario general y secretario de relaciones son las autoridades máximas de la institución para cualquier reunión en la Confederación Departamental o Nacional, son los que tienen poder para negociar con otras instituciones en cuestiones legales, políticas, etc. El secretario de hacienda se encarga de llevar en orden la parte económica del sindicato, está encargado de cobrar los ingresos, impuestos de los socios.

Luego vienen los secretarios de régimen interno de cada modalidad: micro buses, mini buses, trufis. Cada uno está encargado de hacer cumplir las normas al interior de su modalidad, también están encargados de ver la normal producción de transporte, es decir, que se cumplan rutas, que no se consuman bebidas alcohólicas en las paradas, etc. Los secretarios de conflictos de cada régimen están encargados de intervenir en casos de accidentes o choques de sus socios y mediar ante tránsito u otra entidad reguladora, pero también están a cargo de organizar los grupos de choque para defender sus rutas. El secretario de asistencia social está encargado de controlar las cuotas de los socios para que puedan acceder a los beneficios otorgados por el sindicato, como servicios médicos y otros. El secretario de educación y cultura tiene el trabajo de organizar el campeonato de fútbol que se realiza al interior del sindicato cada año, con la participación de la mayoría de los grupos.

El secretario de prensa y propaganda está encargado de realizar afiches y otros para hacer conocer la opinión del sindicato. Éstas son algunas de las funciones que realizan los secretarios escogidos cada dos años. Otra autoridad es la del cuerpo de decanos, formada por todos los socios que cumplieron 30 años de trabajo. Éstos pueden producir el servicio de transporte o no, pero de igual manera reciben un incentivo por su trabajo en el sindicato, un tipo de jubilación. Los decanos asociados forman una directiva propia, la cual participa permanentemente como consejeros del sindicato debido a su experiencia adquirida. (Aleman)

1.8. Tipos de Sindicatos

1.8.1. Sindicato de Colectiveros Litoral – LÍNEA 1

La Asociación de Colectiveros Zona Sur (“los amarillos”) se estableció en la ruta troncal del tranvía de la línea 1 y con los años adoptó ese número. Con el funcionamiento de los primeros buses en esa ruta se produjo un conflicto con la empresa de tranvías. Al verse superada, la empresa exigió que se respetara su ruta y efectuó una denuncia contra las unidades de transporte público, que no estaban organizadas formalmente.

El 15 de marzo de 1963, la Sociedad de Propietarios se constituyó en el Sindicato de Colectiveros Litoral, nombre adoptado como producto del sentimiento nacionalista y patriótico que rememoraba la Guerra del Pacífico (1789). Por lo tanto, los miembros de éste sindicato adoptaron ese nombre como estrategia para ser aceptados por la sociedad, así como lo hicieron la línea Eduardo Avaroa, Pedro Domingo Murillo, Simón Bolívar, entre otros, que también se constituyeron en instituciones patrióticas que conmemoraban nuestra historia y revalorizaban a los héroes nacionales, pilares fundamentales para difundir el sentimiento de comunidad.

Los chóferes del Sindicato Litoral fueron apodados “lecheros”, ya que en su ruta transportaban a mujeres que llevaban una o dos jarras de leche para la venta en el centro de la ciudad. En la actualidad, esta institución se denomina Sindicato Mixto de Transportes Litoral y opera principalmente en la zona Sur de La Paz.

En 2010, contaba con 44 líneas de transporte que aglutinaban a 1.500 vehículos, prestando servicios en las modalidades de buses, minibuses, carrys y trufis (Radio Caracol, 18/01/2010)¹³.

1.8.2. Sindicato Eduardo Avaroa – LÍNEA 2

El Sindicato Eduardo Avaroa es una de las primeras instituciones que en la actualidad mantiene el servicio de colectivos, la famosa línea 2 integrada por enormes carros azules. En 1938, comenzó a trabajar como Asociación de Colectiveros, estableciéndose en el recorrido del tranvía 2. En el ámbito popular, los socios del Sindicato Avaroa fueron apodados “piscos”: “A los del 2, por que tomaban bebidas alcohólicas constantemente.

A inicios de 1950, en el sindicato existían 120 carros que prestaban servicios en varias líneas. Las líneas 2, 12 y 15 fueron establecidas mediante acuerdos entre dirigentes y vecinos, sin la autorización de la municipalidad o de la Dirección de Tránsito. Por varios años, las autoridades no instituyeron horarios para el servicio de colectivos. Éstos podían trabajar de acuerdo a las necesidades de los chóferes o bien en relación al horario de trabajo y en horas donde la afluencia de pasajeros era numerosa.

¹³ Mendoza Salazar David, U. L. (2014). Historia del Transporte Paceño. La Paz: Randy Chavéz García.

En 2008, el Sindicato Eduardo Avaroa aglutinó alrededor de 4.000 asociados. En 2010, contaba con 35 líneas de transporte, que reunía a 1.300 vehículos, entre buses, minibuses, carrys y trufis. Estas unidades de transporte están organizadas en grupos, con obediencia a un sistema de rotación interna de vehículos. Actualmente, el sindicato posee 76 colectivos y debido al sistema de rotación, diariamente descansan 14 unidades¹⁴.

1.8.3. Sindicato San Cristóbal – LÍNEA 3

En el 1938, algunos chóferes de Miraflores, organizaron el servicio de chaucheros. Años más tarde, la asistencia fue ampliada con la incorporación de seis coches de una empresa subvencionada por el municipio paceño. De esta manera, en 1946, se fundó la Asociación de Propietarios, Conductores y Cobradores, que se institucionalizó como el Sindicato San Cristóbal el 15 de enero de 1951. El nombre de este organismo fue sugerido por Walter Aguilar, como homenaje al santo de los chóferes, San Cristóbal, muy popular en el gremio.

Los miembros del Sindicato San Cristóbal fueron conocidos como los “pulpos” y “wila sacos” (sacos rojos): “Pulpos, porque una vez que crearon la línea 3, el San Cristóbal, se expandieron con las líneas: 4, 6, 8 y 9. Se han creado 5 líneas. Mientras los otros tenían una sola línea. En 2010, el Sindicato San Cristóbal contaba con 30 líneas de transporte, con un total de 1.500 vehículos entre micros, minibuses, carrys y trufis. (Mendoza Salazar David, 2014)

1.8.4. Sindicato Villa Victoria – LÍNEA 5

En la década de 1940 surgieron las líneas 5 y 7, prestando servicios entre San Jorge y las avenidas Montes y Pando. El 29 de agosto de 1952, esta sociedad se convirtió en el Sindicato Mixto de Colectiveros Villa Victoria. Además de su nombre y del color verde, los micros se distinguieron por el galgo, emblema del sindicato que seguramente hace alusión a la gran velocidad que tiene esa raza canina. “Era sociedad de propietarios y cobradores línea 5 Villa Victoria. Porque, le ponen el nombre de Villa Victoria por la zona en que ellos vivían. En 2010, el sindicato contaba con 19 líneas de transporte con casi mil vehículos

¹⁴ Mendoza Salazar David, U. L. (2014). Historia del Transporte Paceño. La Paz: Randy Chavéz García.

entre micros, minibuses y carrys. Actualmente, se encuentran en uso 20 buses de 32 asientos¹⁵.

1.8.5. Sindicato Pedro Domingo Murillo

En 1964, chóferes independientes equipados con vagonetas de diversas marcas, comenzaron a prestar servicio de puerta a puerta en la zona de Ciudad Satélite, por lo que fueron apodados “rapiditos” (por el servicio rápido que hacían).

Los “rapiditos” eran vagonetas de marca Chevrolet o Dodge de doble tracción que transportaban 8 pasajeros, equipaje de mercado y material de construcción. Se dirigían hacia las laderas, incluyendo a la Ceja de El Alto, donde aún no se había implementado el transporte de colectivos. Luego, los “rapiditos” cambiaron su razón social a la de Sindicato de Transporte Rápido Pedro Domingo Murillo y, 10 años más tarde, se constituyó en el Sindicato de Transporte Mixto Pedro Domingo Murillo. Con los años, el sindicato se expandió hasta establecer grupos afiliados “Micros La Paz”, “Micros El Alto”, “Minibuses Interno El Alto”, “Minibuses inter-ciudad”, y contar con 2.000 socios activos. Actualmente, la población distingue los micros del sindicato por su color verde claro y los llama los “lechuguitas¹⁶”.

1.8.6. Sindicato Simón Bolívar y la Ruta a El Alto

Producto de la competencia y expansión del servicio de transporte se fueron creando otras líneas para conectar La Paz y El Alto. En 1950, los vecinos de El Alto se referían a los colectivos antiguos con el término de “tojos” (hundidos), porque difícilmente se movilizaban a las zonas alejadas y dejaban a los pasajeros lejos de sus casas, ya que cubrían solamente avenidas principales. En 1969, se produjo la división entre los socios del Sindicato Eduardo Avaroa, por lo que surgió el Sindicato Mixto de Transporte Urbano Simón Bolívar, que se constituyó oficialmente el 4 de agosto de 1972.

Las causas principales de la separación fueron dos: el impedimento de la renovación del parque automotor del sector más conservador del sindicato 2 y el descontento con las

¹⁵ Mendoza Salazar David, U. L. (2014). Historia del Transporte Paceño. La Paz: Randy Chavéz García.

¹⁶ Mendoza Salazar David, U. L. (2014). Historia del Transporte Paceño. La Paz: Randy Chavéz García.

condiciones de trabajo ofrecidas a los socios más recientes. El factor principal que determinó la separación de algunos socios del Sindicato Eduardo Avaroa y la creación de una nueva institución fue el servicio obligatorio que se dio a los nuevos socios en la ruta a El Alto.

2. CONTEXTO ACADÉMICO: ESTADO DEL ARTE

El crecimiento del sistema de transporte público en la ciudad de La Paz, se ve influido a partir de 1960 por tres momentos históricos importantes. El primero, está caracterizado por una fuerte relación clientelar entre los sindicatos de transporte público y los gobiernos militares dictatoriales. Ya que en 1965 las fuerzas armadas firman un convenio con chóferes, ferroviarios y petroleros para romper la huelga obrera. Esto le costó a la confederación de chóferes primero de Mayo la expulsión de la Central Obrera Boliviana (COB), pero además significó un paquete de beneficios para los socios de los sindicatos de transporte, como ser, el subsidio estatal a la gasolina para el transporte público, la exoneración del pago de impuestos por utilidades¹⁷ y los beneficios a nivel de importación de nuevos vehículos para los socios sindicalizados¹⁸, entre éstos el pago del vehículo en letras, el pago diferido de los impuestos por importación y la garantía del Banco Nacional de Bolivia en el crédito de los vehículos. Paralelamente, se crean nuevas líneas para los microbuses. Entre 1970 y 1980 se amplían las rutas aprovechando espacios de producción ya existentes y delineando de esta manera la “red de rutas” del Sindicato Litoral.

Un segundo momento histórico se da a partir de 1979-80 con la restitución de la democracia en nuestro país, seguido por la disolución de la relación clientelar establecida entre los sindicatos de transporte público y los gobiernos militares dictatoriales. Esto supone dos procesos importantes: la ruptura de la relación clientelar y la crisis económica del sistema del transporte público.

El problema principal para los transportistas fue la crisis económica del transporte público, ya que se incrementaron los costos de producción, como por ejemplo el precio de los repuestos, el pago de las letras de los vehículos, entre otros. Las casas importadoras de

¹⁷ “En 1971, Banzer aprobó una ley (Decreto No. 9669) que liberaba a los transportistas sindicalizados de pagar el impuesto sobre utilidades.”(Lagos, 1997: 142).

¹⁸ Recordemos que en esa época, los vehículos se compraban por medio de casa importadoras y no se conseguían a medio uso o “transformes”

vehículos empezaron a realizar las transacciones en dólares y justificaron la subida de los precios por una elevación en el precio del dólar en el mercado exterior. Dicho problema con el precio del dólar parecía presagiar la futura inflación económica que soportarían varios sectores del país. Este incremento en los costos de producción, específicamente de los costos variables, afectó la circulación del capital, el excedente obtenido por los dueños de los vehículos se agotaba en pagarle a las importadoras de repuestos, en vez de tecnificar la producción, lo que evitó que los propietarios pasaran de una reproducción simple hacia una reproducción ampliada del capital¹⁹.

Los años siguientes a 1985 constituyeron el tercer momento histórico para el transporte público en la ciudad de La Paz, este se caracterizó por un incremento importante de los medios de producción de este servicio (rutas y vehículos). Sin embargo, la lógica de este crecimiento no era de ninguna manera centralizada y acumulativa en manos de determinadas empresas o sindicatos de transporte, como ocurría en la década de 1960.

El incremento de estos medios de producción se daba bajo una lógica descentralizada y dispersa, bajo la cual se incrementó el número de organizaciones de transportistas públicos y se masificó el auto-empleo en la producción de este servicio. Este proceso fue posible debido a la coyuntura macroeconómica de nuestro país y las nuevas condiciones microeconómicas de acceso a la producción del servicio de transporte público en la ciudad de La Paz.

La privatización de varias empresas estatales y el cierre de muchas fábricas privadas, produjo variaciones en la composición de la población económicamente activa. Se incrementó el empleo de la mano de obra en el sector semi-empresarial y familiar en detrimento del empleo en sectores empresariales y públicos. Al mismo ritmo creció la producción de servicios mientras la producción de bienes bajaba. Aunque afectó de manera diferente al sistema de transporte urbano de pasajeros, este proceso de desempleo también se produjo en Argentina y Chile²⁰. Paralelamente, en la producción del servicio de

¹⁹ Teniendo en cuenta los buenos ingresos de dichas unidades económicas, ya que la producción del servicio de transporte público aún era restringida

²⁰ Citado en: FIGUEROA, Oscar. “Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina”. En *Revista EURE*, 2005, Vol XXXI, N° 94, pp 41-53.

transporte público, se daban dos cambios importantes: la incursión del *minibús* y el fácil acceso a las rutas, consecuencia de la liberalización del transporte público. En el primero, la fabricación de vehículos de menor capacidad de pasajeros, más livianos y más rápidos influyó en la adopción del minibús como nuevo vehículo para la producción del servicio de transporte. Los minibuses podían dar un mayor número de vueltas en una ruta y en un día determinado, además el incremento de la competencia en el rubro del transporte hacía del minibús un vehículo adecuado para el número de pasajeros existentes, es decir, para la demanda del servicio.

El uso de estos vehículos se masificó fruto de la apertura de las fronteras de nuestro país a los llamados vehículos transformers²¹ a partir de la década de 1990. Con pocos años de vida útil, en buenas condiciones y a precios rebajados en un 70 o 50%, estos vehículos significaron la mejor alternativa, no sólo para los miles de desempleados en la ciudad, sino también para muchos profesionales, técnicos y comerciantes, que buscaban establecer nuevas unidades económicas que les significaran ingresos alternativos.

La liberalización del transporte público significó el acceso indiscriminado de nuevas organizaciones de transportistas al espacio público y rutas de transporte, lo cual derivó en un conflicto por el espacio entre las antiguas organizaciones sindicales y las nuevas cooperativas y asociaciones de transportistas públicos. Pese a la lucha de los sindicatos por mantener la propiedad sobre estos espacios, las nuevas organizaciones coparon nuevos y antiguos espacios destinados a la producción de este servicio. Sin embargo, los sindicatos también accedieron a nuevas rutas.

Según Vargas (2009), precisamente, el Sindicato Mixto de Transportes “Litoral”, consolidó su espacio de producción, pero a la vez se saturaron sus rutas, no sólo por la incursión de cooperativas o pequeños sindicatos en sus espacios de producción, sino también por la creación de “rutas sobre rutas”, algo lógico en la acumulación y consolidación de estos medios de trabajo, pero que inevitablemente saturó dichos espacios.

²¹ Vehículo con capacidad para 14 pasajeros, Son aquellos vehículos que provienen de países fabricantes como Japón, Estados Unidos entre otros. Las personas que adquieren estos vehículos pueden o no pagar impuestos al ingresarlos a nuestro país, a los vehículos transformes que no pagan impuestos se los denomina *chutos*.

De esta manera se estableció el actual sistema de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de La Paz, donde los medios de producción, como las rutas y los vehículos, se incrementaban de forma descentralizada y dispersa, aumentando también el número de sindicatos, cooperativas y otras asociaciones de transportistas. La capacidad de las unidades de transporte también disminuía, los vehículos utilizados para prestar el servicio fueron cada vez de menor capacidad de pasajeros lo que provocó una *miniaturización* del transporte público.

Los transportistas tenían la posibilidad de parar en puntos no considerados como paradas y superaban el tiempo de transporte del tranvía. Al verse superada, la empresa administradora del tranvía exige que se respete sus rutas y denuncia ante la oficina reguladora de transporte a las unidades de transporte público, que aún no contaban con una organización formalmente establecida. Fruto de los conflictos con la empresa administradora del tranvía, se funda la “Sociedad de propietarios, chóferes y cobradores” con el objetivo de “precautelar y velar los intereses de sus socios” (Acta de fundación, archivo de la secretaría de relaciones del Sindicato Mixto de Transportes “Litoral”).

Es así que al conquistar la ruta que unía, quizás las tres zonas más importantes de la ciudad, se estableció la base para luego formar una red de rutas entre estas zonas. Esta ubicación estratégica significaría la oportunidad de maximizar la producción de transporte público debido a la alta demanda del servicio por parte de los pasajeros de zonas tan pobladas y circuladas. Esto permitió años después el constante incremento de unidades y rutas de transporte en la “sociedad de propietarios, chóferes y cobradores” que luego cambiarían su nombre a “Sindicato de Colectiveros Litoral” y luego a “Sindicato Mixto de Transportes Litoral”.

En 1980, cuando el Estado boliviano creó la Empresa Nacional de Transporte Automotor (E.N.T.A), mediante decreto supremo 19460, hasta 1983, esta empresa había realizado una inversión de 475.484 dólares americanos, contaba con 40 chóferes asalariados y 15 administrativos en la ciudad de Nuestra Señora de La Paz. Cada chofer tenía un sueldo de 65.4 dólares (En 1983 el cambio era de 390 pesos bolivianos por dólar),

gozaban de beneficios sociales y estaba amparado por la Ley General del Trabajo²². Sin embargo, esta empresa dejaría de ser gestionada por el Estado para pasar a manos de los municipios, cambiando su razón social a Empresa Municipal de Transporte Automotor (E.M.T.A) después de unos años E.M.T.A²³, dejó de prestar el servicio.

En la ciudad de La Paz, además de esta experiencia fallida, no se han establecido “grandes empresas” o propuestas en el rubro del transporte público. Al contrario, el sistema de transporte urbano de pasajeros está constituido por pequeñas unidades económicas asociadas en sindicatos, como ser el, anteriormente mencionado, Sindicato Mixto de Transportes Litoral.

Con el tiempo el sistema de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de La Paz cuenta con cuatro modalidades de transporte que se diferencian entre sí por la cantidad de asientos en el vehículo. Así podemos encontrar las siguientes: Colectivos (vehículos con capacidad para 34 y 52 pasajeros), Microbuses (con capacidad para 21 pasajeros), Minibuses (con capacidad para 14 y 7 pasajeros) y Trufis (con capacidad para 5 pasajeros); sin embargo, esta diferenciación puede variar en algunos sindicatos de transportistas.

El transporte es "uno de los aspectos más complejos" en la ciudad de Nuestra Señora de La Paz, que es la sede del poder Ejecutivo y Legislativo del país, pues el servicio operado por chóferes organizados en sindicatos "ha estado sin ningún tipo de regulación durante décadas"²⁴.

Trasladarse de una zona a otra no es nada fácil, ya que al estar edificada en un gigante cráter sin espacio para crecer, atravesada por pocas y angostas vías troncales, generalmente colmadas por los llamados "minibuses" que se interesan poco en las zonas periféricas. Quienes no cuentan con vehículo propio deben tener la capacidad económica de

²²(Presencia, 23 / 10 / 1983)

²³Empresa Nacional de Transporte Automotor

²⁴Luis Revilla, en entrevista con Gina Baldivieso

costearse los servicios exclusivos de los "radiotaxis" o apelar a la oferta de los sindicatos de chóferes de autobuses²⁵, "minibuses" y taxis compartidos de ruta fija o "trufis".

Otra diferenciación en el sistema de transporte público paceño se puede hacer a partir de la propiedad del vehículo, las relaciones laborales y la organización de la producción. Así encontramos cuatro agentes productores de transporte público:

- a) El semi empresario
- b) el propietario
- c) el trabajador por cuenta propia y
- d) el relevo²⁶

El transporte público en La Paz sigue un modelo de equilibrio de mercado, también en este importante servicio de interés público, que hizo escuela en muchos países de América Latina, copiando de forma inadecuada los modelos neo-liberales de países desarrollados. Entre tanto, la realidad latinoamericana en términos de ingresos, estructura urbana, costumbres de ciudadanía y entendimiento de derechos y deberes de aquellos que viven o administran las ciudades, no es la misma de los países de donde estos modelos fueron importados. Se debe considerar que en algunos de estos países donde estos procedimientos fueron implementados, están ocurriendo cambios fuertes, con la reestructuración de la operación de los transportes públicos en base a rutas y líneas sin reglamento. Esto ocurrió porque se constató los elevados costos económicos y de contaminación urbana que los sistemas sin reglamento están causando. (CAEM Y ASOCIADOS , 2004)

2.1. La Metropolización del Transporte Público

Expertos debaten sobre el crecimiento demográfico y económico. Expertos señalan a la gestión de servicios públicos como requisito para planificar la metropolización en torno a

²⁵ **Autobús.-**

(Del fr. *autobus*, de *auto* y *omnibus*).-m. Vehículo automóvil de transporte público y trayecto fijo que se emplea habitualmente en el servicio urbano.

Bus.- Vehículo articulado de dos ejes con capacidad para 60 o más pasajeros.

(Ejemplo: Transporte en servicio La Paz –El Alto), Opera en una ruta Fija y cobra una tarifa única.

²⁶(Luís Víctor Alemán Vargas **EMPRESARIOS AL VOLANTE. LA PRODUCCIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ - BOLIVIA, EL CASO DEL GRUPO “HITO 45” DEL SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTES “LITORAL”**. *Revista Transporte y Territorio* N° 1, Universidad de Buenos Aires, 2009. ISSN 1852-7175, www.rtt.filo.uba.ar)

conurbaciones²⁷ de más de 500 mil habitantes. Una región metropolitana es conformada a partir de aglomeraciones urbanas que son el resultado del proceso de crecimiento demográfico y económico. Este proceso es un fenómeno de conurbación muy complejo de características socioeconómicas y culturales.

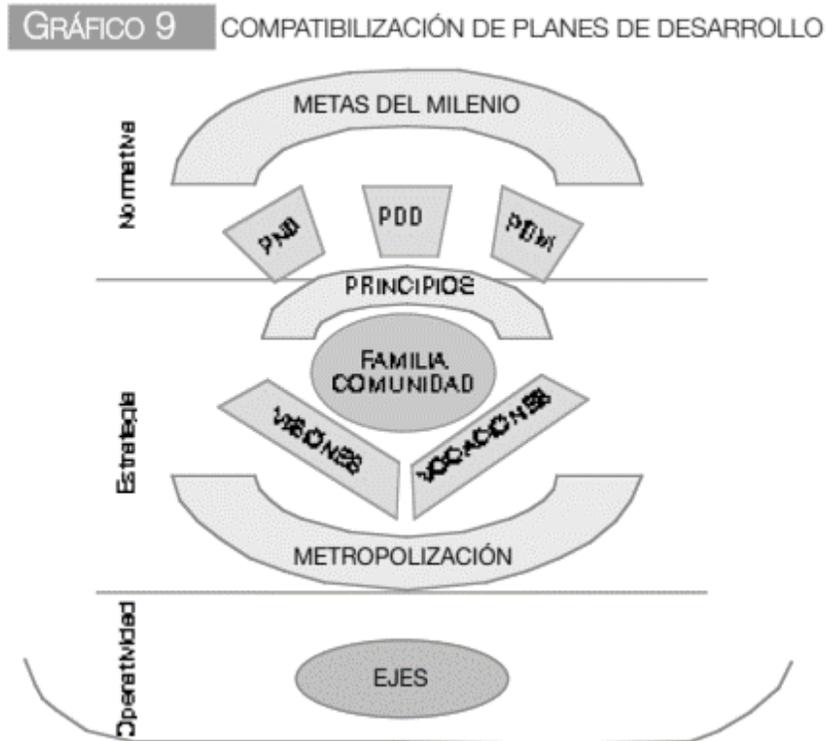
La nueva Constitución Política del Estado, en el artículo 280, y la Ley Marco de Autonomías, en los artículos 25 y 26 del capítulo III, definen la conformación de regiones metropolitanas. Se especifica que la región es un espacio de planificación y gestión conformado por varios municipios o provincias que tengan continuidad geográfica y sin cruzar límites departamentales. Además establece que las conurbaciones mayores a 500 mil habitantes pueden constituirse en regiones metropolitanas, cuando comparten cultura, lengua, historia, economía y ecosistemas.

El Gobierno Municipal de La Paz ha acumulado una serie de información y de herramientas que le permitieron elaborar y validar socialmente la evaluación del Plan de Desarrollo Municipal 2001-2005 y el Diagnóstico de la situación del Municipio, insumos indispensables para la construcción de la red de visiones-vocaciones y la estrategia de desarrollo que define las principales políticas municipales, sus programas de inversión y los proyectos que pretenden lograr una La Paz Líder Metropolitana.

La Paz Líder Metropolitana está centrada en la familia y la comunidad; resulta de la articulación de las visiones y vocaciones del territorio, propone una atención integral a las problemáticas y un fortalecimiento de las potencialidades de la región, se refleja en la conjunción de siete Ejes de Desarrollo, donde se pretende potenciar y atender los aspectos sociales, culturales, ambientales, territoriales y económicos, a través de un modelo de desarrollo participativo, equitativo, con inclusión y corresponsabilidad de los actores más relevantes, finalmente, una necesidad de articulación en el occidente, es la integración de los municipios a partir de la sede de gobierno y la articulación de políticas comunes desde el Municipio.²⁸

²⁷ Conjunto de poblaciones próximas entre ellas, cuyo progresivo crecimiento las ha puesto en contacto. https://www.google.com.bo/?gws_rd=cr&ei=NeMvVYrLMI-fyAS6sIKwDA#q=conurbaci%C3%B3n+significado

²⁸ Plan de Desarrollo Municipal JAYMA 2007-2011



Fuente.- Plan de Desarrollo Municipal JAYMA 2007-2011

Los objetivos del área metropolitana se han definido para los cuatro ámbitos del desarrollo metropolitano: económica, urbano-territorial, humana y medioambiente, así como una estructura vial acorde a las necesidades de tráfico y transporte entre las diferentes zonas de la ciudad.

En cuanto a los espacios públicos, éstos están en directa relación con un sistema peatonal adecuado a las condiciones topográficas de la ciudad y como parte de una red de espacios públicos y áreas verdes, para mejorar la calidad del medioambiente urbano y para permitir la apropiación de la ciudad por los habitantes, aquello que significa la identificación y la identidad de los ciudadanos con su territorio.

El crecimiento demográfico y la complejización socioeconómica y cultural son factores de preocupación que han conducido a estructurar nuevas formas de organización en distintas ciudades latinoamericanas. Las experiencias metropolitanas de la región tienen distintos resultados. Córdova, de Quito, Ecuador, indica que se estableció un gobierno supramunicipal que después generó conflictos y desafíos por la fragmentación y la

exclusión social. La metropolización consiste en planificar y coordinar el crecimiento, en unir proyectos de servicios, como del agua y de transporte, para todos los partidos (municipios) de la región de forma ordenada. En los últimos años, el desafío de la gestión metropolitana ha vuelto a ocupar un lugar central en la agenda de las reformas políticas y del desarrollo territorial²⁹.

En el Municipio de La Paz, es necesario contar con un sistema de transporte accesible a todos los usuarios, con un medio de transporte público masivo y selectivo, eficiente, debidamente operado, regulado y controlado, dentro de una eficaz coordinación interinstitucional. Instalando de una infraestructura vial adecuada y que minimice los impactos en el medio ambiente que supera la calidad de vida de los habitantes.

Las ciudades de La Paz y El Alto representan la mayor urbanización del País. El Alto es parte importante de la generación de los movimientos diarios. Los mayores flujos son entre El Alto, el Casco Central y hacia la Ladera Oeste.

El área urbana en estudio está dividida en tres conjuntos bien característicos, en función de las altitudes, con relación al sistema de transportes: El Alto a 4,000 metros, el núcleo o cuenca donde la ciudad fue fundada a 3,600 metros y la zona sur a 3,200 metros.

El crecimiento de El Alto comenzó a mediados del siglo, pero la aceleración de la urbanización se hizo más pronunciada con el incremento del costo de la tierra en la cuenca, así también con la migración de los trabajadores del campo, en especial de las minas. De los más de 1.1 millones de habitantes del área metropolitana (Censo de 1992), más de 400 mil están en El Alto. A pesar de las cuestiones inherentes a la vida en las elevadas altitudes, El Alto tiene un crecimiento poblacional con una tasa extremadamente elevada (9.23% al año), pero allá las oportunidades de empleo todavía no son compatibles, llevando a movimientos pendulares y en picos concentrados para La Paz. Estos desplazamientos son principalmente de población de bajos ingresos cautiva de los transportes públicos.

Si la Ceja de El Alto tiene grandes congestionamientos vehicular, en el Casco Central y las áreas expandidas de La Paz quedan sobre-saturadas tanto por los flujos locales y principalmente por los flujos de paso. Esto representa infraestructura vial saturada en algunos períodos y ociosa en la mayor parte del día, lo mismo ocurre con el transporte público. En términos metropolitanos se tienen los siguientes movimientos de transporte

²⁹ Luz Mendoza

público entre La Paz y El Alto, que merecen ser destacados por su influencia sobre el tránsito local.

Vehículo	Nº de líneas	Nº de vehículos por línea
Buses	4	10
Colectivos	11	15
Micros	36	20
Minibuses	46	25
Trufis	5	28
TOTAL	102	2215

Longitud promedio de las líneas = 21,34 km

Tiempo promedio de viaje = 54,89 minutos

Número promedio de viajes por día = 12,09

Longitud recorrida por día por línea = 257,12 km

Referencia.- CAEM Y ASOCIADOS

El Alto es una realidad objetiva en el sistema de transportes de La Paz, por los problemas que genera y generará. (CAEM Y ASOCIADOS , 2004)

2.1.1. Identificación y Capacidad de los Modos de Transporte

Existen cinco tipos básicos de vehículos o servicios de transporte público en el área de estudio:

- **Colectivo.-** Que fue importante hasta los años 80, representado por los ómnibus de mayor capacidad. Existen actualmente cerca de 500 vehículos, la mayor parte con 34 asientos, y alrededor de 100 vehículos con 52 asientos. Siendo la gran mayoría antiguos y sin perspectiva de renovación, por la pérdida de su importancia en el transporte público local, con la llegada de los microbuses y minibuses, operan con la tarifa más baja, para intentar captar demanda adicional para hacer factible su operación.
- **Microbús.-** Hizo su aparición en los años 70 con el objetivo de brindar mejor calidad de servicio y mayor frecuencia de transporte, además de ser modelos más actuales y nuevos. Estos microbuses tienen 21 asientos y por la demanda de pasajeros transportan en promedio 10 pasajeros en pie. Prácticamente tomaron el espacio que debería ser ocupado por los colectivos y ahora ofrecen más o menos

el mismo nivel de servicio inicial, con una pérdida muy fuerte de demanda de pasajeros por los minibuses.

- **Trufis.-** Son taxis de rutas fijas y tarifa más económica en relación a un taxi convencional, la capacidad de este vehículo es para cuatro pasajeros y en los períodos de hora pico llegan a cargar un quinto pasajero (ilegal) ubicado al lado del conductor.
- **Minibús.-** Es el tipo más nuevo de servicio, con el surgimiento de muchas líneas, con fuerte competencia a los microbuses y trufis, con capacidad de entre 7 y 13 asientos, sin embargo ya se pueda observar la llegada de algunos con capacidad hasta de 18 asientos. Prácticamente predominan en la Ciudad, tomando como una ventaja adicional la posibilidad de ingresar en calles angostas y de fuertes pendientes, muy comunes en la periferie de La Paz.
- **Taxis.-** Es un transporte con capacidad para cuatro pasajeros sin ruta fija, la ruta o destino es creada por el primer pasajero que aborda dicho servicio, ahora están comenzando a operar en forma más amplia y de competencia con los transportes públicos colectivos. (CAEM Y ASOCIADOS , 2004)

3. MARCO TEÓRICO

3.1. Problema, Objetivos

A partir de los años 80 el transporte en la ciudad de Nuestra Señora de La Paz, no se creó por la necesidad de ser utilizado para el servicio público ya que se convirtió en un mecanismo de sobrevivencia debido a que mucha gente perdió su fuente laboral, por el cierre de fábricas y minas, el transporte se convirtió en un mecanismo de sobrevivencia, como otros sectores lo buscaron en el comercio o en otras actividades económicas.

Entonces el transporte se convirtió en un mecanismo de ingresos para la gente que había quedado sin trabajo, el transporte no se diseñó en función de la necesidad de transporte de los ciudadanos si no que la gente sin trabajo compro pequeñas unidades para ponerlas en el transporte público y lograr ingresos económicos extras, debido a esas características hicieron que el transporte se convirtiera en un problema latente con una desorganización constante.

En la ordenanza municipal número 088/2000 HAM-HCM 048/2000, se prohíbe que circulen los motorizados de siete pasajeros llamados “Carries” porque no reúnen los requisitos de potencia y seguridad exigidos para la prestación de un buen servicio, también se prohíbe las modalidades de minibuses y trufis, para transitar en el casco urbano de la ciudad de La Paz, por un periodo de cinco años hasta la reestructuración del sistema de transporte público urbano, pero queda dispuesto que está prohibido el ingreso de nuevas unidades de Carries al servicio del transporte público, y solo podrán ser remplazados por unidades de una capacidad no menor de treinta pasajeros.

En la ordenanza municipal número 055/2001 HAM-HCM 057/2001, se han constatado los problemas referidos al tráfico, transporte y vialidad, estos son manifestados en un estado caótico de circulación vehicular, congestión, altos costos de operación, elevados niveles de contaminación atmosférica y acústica aumentando altamente los accidentes y la inseguridad en la circulación, poder aprobar un convenio interinstitucional suscrito por el Gobierno Municipal de La Paz, el Organismo Operativo de Transito, la asociación de Transporte Libre de La Paz, La Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros de La Paz, La Federación Departamental de Cooperativas de Transportes de La Paz, la Asociación de Empresas de Radio Taxis, para la ejecución del proyecto denominado “Plan de Tráfico y Vialidad”, donde se tratan temas de problemas y soluciones para la señalización, días de circulación del transporte por vías troncales según a números de placa y horarios de las mismas exceptuando los fines de semana, trata también lo referente al comercio informal, reordenamiento de ramas ilegales de circulación del transporte público, racionalización de líneas de transporte público, y los transportistas que incumplan la infracción pagaran una multa que va desde setenta bolivianos, hasta doscientos bolivianos.

En la ordenanza municipal número 613/2009, de regulación de la prestación de servicio público de transporte individual de pasajeros bajo la modalidad de Radio Taxis, a través de un sistema de seguridad para pasajero de Radio Taxis denominado “Pasajero Seguro” que consiste en la identificación obligatoria de los vehículos que prestan el servicio, mediante el colocado de un Sticker otorgado a las empresa de Radio Taxis, que hayan obtenido licencia de funcionamiento de la empresa de Radio Taxi y Licencia Municipal de Circulación del Vehículo.

4. ENFOQUE TEÓRICO

El propósito de esta investigación se enfoca en el problema del transporte público urbano en la ciudad de Nuestra Señora de La Paz, haciendo referencia a las políticas públicas empleadas en los años 1999 al 2010 para poder ordenar el transporte en las áreas caóticas, y mostrar el deterioro constante de la calidad de vida de los habitantes vinculados al tráfico, transporte, vialidad, la falta de señalización adecuada y los altos índices de contaminación que se genera constantemente debido al transporte público.

La búsqueda recíproca de la política y las políticas públicas representa una modernización de la esfera pública. En torno a políticas públicas se pueden acotar las discusiones políticas, diferenciar problemas y soluciones de manera específica, precisar las diferencias, vincular los temas a soluciones más amplias o secuenciales, plantearse esfuerzos compartidos, participar de manera específica. Tal mejora requiere cambios en el sistema político y en el gobierno. Los partidos, los grupos sociales y las personas requieren interiorizarse al análisis de políticas públicas, sea que estén en el gobierno o en la oposición. Y la reforma del estado debe hacerse en torno a decisiones de políticas públicas. Primero la función, después el organigrama y sólo hasta que cambie la función; un gobierno con entradas y salidas.

Tanto la política como las políticas públicas tienen que ver con el poder social. Pero mientras la política es un concepto amplio, relativo al poder en general, las políticas públicas corresponden a soluciones específicas de cómo manejar los asuntos públicos, son un factor común de la política y de las decisiones del gobierno y de la oposición. Así, la política puede ser analizada como la búsqueda de establecer políticas públicas sobre determinados temas, o de influir en ellas, su vez, parte fundamental del quehacer del gobierno se refiere al diseño, gestión y evaluación de las mismas.

El objetivo de los políticos, tanto conservadores como radicales, idealistas o motivados por el interés propio, consiste en llegar a establecer políticas públicas de su preferencia, o bloquear aquellas que les resultan inconvenientes. La política en su sentido más amplio tiende a conformar, tanto las propuestas de políticas públicas, como aquellas que se concretan. Quien quiere el gobierno, quiere políticas públicas.

Los gobiernos son instrumentos para la realización de políticas públicas Más que mirar al ordenamiento de las actividades del sector público, como dado por su organización, conviene mirarlo como un instrumento para la realización de las políticas públicas. Así como el logro principal de una empresa privada no es su organigrama, sino sus utilidades, lo importante en el gobierno son sus resultados, más que su estructura, resultan útiles para estudiar diversos aspectos de la política, tales como la discusión de la agenda pública por toda la sociedad, las elecciones entre candidatos y sus programas, las actividades del gobierno, las actividades de la oposición, los esfuerzos analíticos sobre estos temas.

En torno a políticas públicas se sabe que la política y las políticas públicas pueden no encontrarse al interior de un sistema político dado, o encontrarse de maneras muy diversas.

GRAFICO N° 3 LA POLÍTICA Y LAS POLÍTICAS PÚBLICAS



Fuente: Elaboración propia

Una política pública de excelencia corresponde a aquellos cursos de acción y flujos de información relacionados con un objetivo político definido en forma democrática; los que son desarrollados por el sector público y, frecuentemente, con la participación de la comunidad y el sector privado. Una política pública de calidad incluirá orientaciones o contenidos, instrumentos o mecanismos, definiciones o modificaciones institucionales, y la

previsión de sus resultados. Lo principal es la idea, el punto de vista, o el objetivo desde el cual plantear o analizar normas o disposiciones. Así es posible considerar a una norma o decisión o a varias.

También se ha usado la expresión “espacio de las políticas” para denotar un conjunto de políticas tan interrelacionadas que no se pueden hacer descripciones o enunciados analíticos útiles de ellas sin tener en cuenta los demás elementos del conjunto, incluyen el aspecto político como su origen, objetivo, justificación o explicación pública.

Si las políticas públicas no son enmarcadas en un amplio proceso de participación, ello puede sesgar a los actores públicos. Una alternativa a la inclusión de las consideraciones políticas en las políticas públicas es la simple agregación de especialistas sobre algunos temas, o de soportes comunicacionales incluyendo el uso de cuñas y de encuestas- a las actividades tradicionales del gobierno³⁰, tienen características que favorecen una mejor discusión política; la principal es que son comparables formalmente:

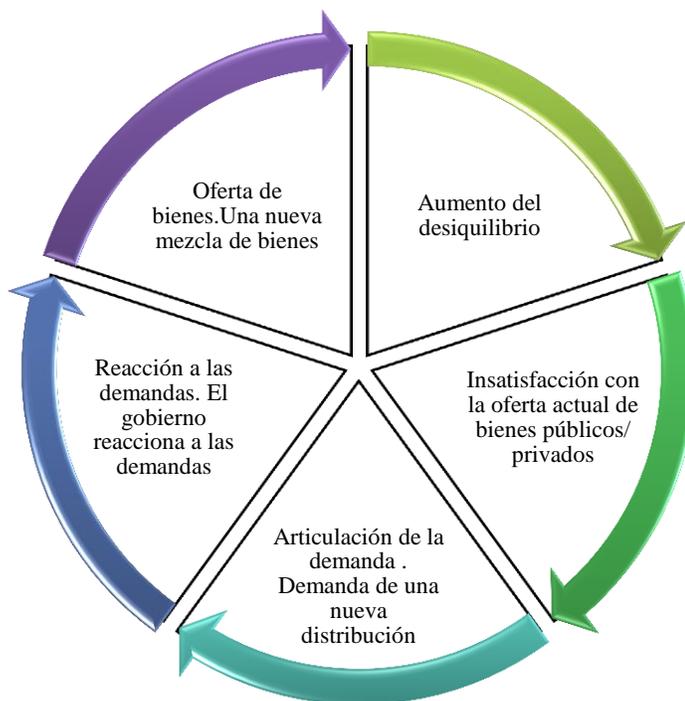
GRAFICO N° 4 CICLO DE UNA POLÍTICA PÚBLICA



Fuente: elaboración propia

³⁰http://www.eclac.org/publicaciones/xml/3/24453/sps119_lcl2519.pdf

GRAFICO N° 5 CICLO DE LA DEMANDA DE BIENES PÚBLICOS Y PRIVADOS



Fuente: elaboración propia, tomado de Frey y adaptado (1978; 116-121)

5. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN (TIPO DE INVESTIGACIÓN, FUENTES Y TÉCNICAS)

<i>Objetivos específicos</i>	<i>Fuentes</i>	<i>Técnicas</i>
<p>CAPITULO I: TEMATIZACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN</p>	<p>Fuentes primaria.- documentos revisados de ordenanzas municipales de la gestión del Dr. Juan del Granado Cossío, plan de tráfico, transporte y vialidad para La Paz Vargas, Empresarios al volante. La producción del servicio de transporte público en la ciudad de La Paz-Bolivia, el caso del grupo "hito 45" del sindicato mixto de transportes "Litoral"</p>	<p>Técnica documental.- Es utilizada la técnica, porque es una de las pocas investigaciones hechas del transporte</p>
<p>CAPITULO II ANTECEDENTES, CARACTERÍSTICAS Y PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE LA PAZ</p>	<p>Fuentes primaria.- Cocha, La Planificación del Transporte Público Urbano en la Ciudad de La Paz Cordero, Influencia de Factores Microeconómicos en el Sector del Transporte Público Urbano de Microbuses en la Ciudad de La Paz (Caso de estudio: Sindicato Eduardo Avaroa Crespo, Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos</p>	<p>Técnica documental.- Es utilizada la técnica, para recopilar la información de los diferentes, libros, revistas y periódicos</p>
<p>CAPITULO III COMPONENTES ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS DE LAS MEDIDAS TOMADAS EN TORNO AL PROBLEMA DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR PARTE DEL GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ</p>	<p>Fuentes secundarias.- Periódicos, e internet</p>	<p>Técnica documental.- Son estudios realizados por personas civiles, y difundidos hacia la sociedad</p>
<p>CAPITULO IV RESULTADOS DE LAS MEDIDAS TOMADAS POR EL GOBIERNO MUNICIPAL, DESTINADAS A DAR SOLUCION A LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MUNICIPIO</p>	<p>Fuentes secundarias.- Ing. Vargas Fernández Gonzalo (2008). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2013). SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA LA PAZ</p>	<p>Técnica documental.- Estudios realizados por la Alcaldía de la ciudad de La Paz</p>

CAPITULO II

ANTECEDENTES, CARACTERÍSTICAS Y PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE LA PAZ

Es necesaria una reglamentación sobre las disposiciones constitucionales que definan la competencia de los poderes nacional, departamental y municipal, en una norma que se refiera exclusivamente al sector del transporte urbano terrestre; a fin de permitir que se establezca en el área metropolitana de La Paz una acción de planificación integrada, de los transportes de pasajeros, especialmente separando las responsabilidades entre tráfico, policía e ingeniería de transporte, pero operando de forma integrada

La realidad es la ausencia total de información, datos, control de la demanda y oferta en las rutas, que caracteriza al sistema, el cual está totalmente libre de control: los conductores atienden las variaciones de la demanda teniendo en cuenta solamente sus intereses de rentabilidad, olvidando que el transporte público, es una forma de actuación desde el punto de vista económico, también se tiene un componente muy fuerte de interés social, de impacto urbano y es indicador de la calidad de vida de una ciudad.

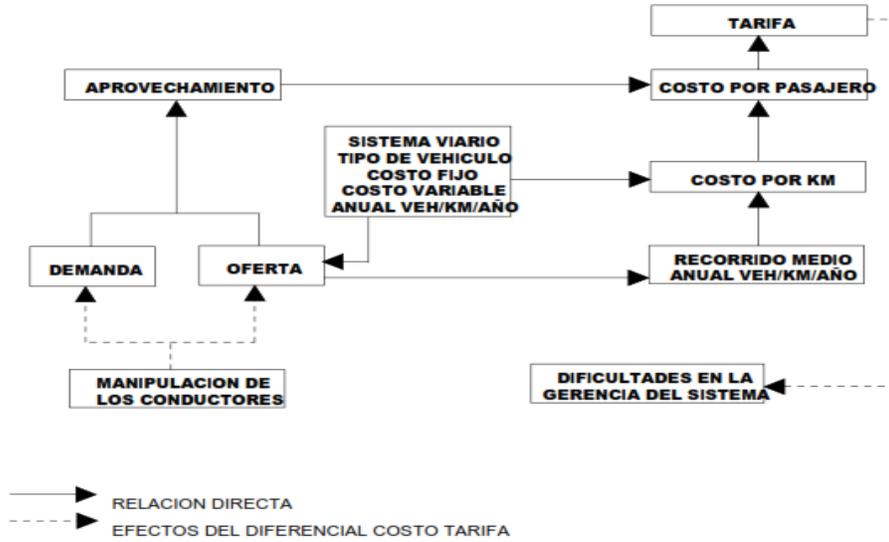
Los principales factores estructurales que están provocando el aumento de los costos operativos y reduciendo la calidad de los transportes públicos, son:

- Las deficiencias físicas en el sistema vial y sus instalaciones de apoyo, puntos de parada, terminales, semaforización, y demás componentes, principalmente en el área central, donde no se le asigna prioridad al transporte colectivo.
- Superposición entre los conductores, provocando competencia entre ellos a los períodos de punta y la ausencia de ofertas en las horas valle, esto en función de la inexistencia de sistema de control de operación.
- Congestionamiento en los corredores viales, reduciendo la velocidad media, aumentando los costos de operación y de mantenimiento.
- El crecimiento de la oferta sin control por parte de las autoridades y sin estar involucrada dentro de un enfoque estructural de la ciudad.

- La elevación de los costos de combustibles, lubricantes, y el mantenimiento de los vehículos.
- El consumo elevado de combustibles y de contaminación ambiental, pues es sabido que en bajas velocidades los índices aumentan considerablemente. Estos aspectos son muy importantes una vez que La Paz está en una región donde el porcentaje de oxígeno es menor, así como la capacidad de renovación del aire.

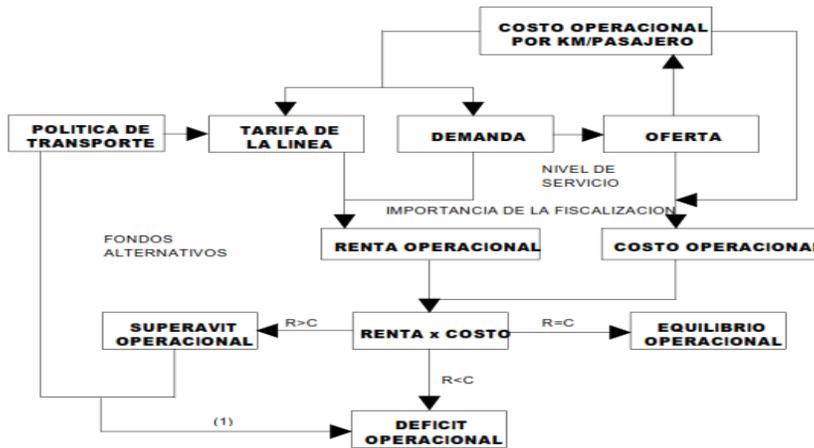
En los siguientes cuadros, podemos observar que las tarifas están por debajo de los costos de operación, el sistema busca un reequilibrio, es decir reduce la oferta, con deterioro de la calidad de los servicios, para que sea lucrativo. Así, si las tarifas no cubren los costos y si el sistema de transporte público no es gerenciado, habrá una reducción de la oferta en los períodos de menor rentabilidad, con inevitables reflejos en la calidad de los servicios prestados. Esto permite sintetizar el problema de los transportes públicos en La Paz, en términos de operación y tarifas. El sistema de transporte público de La Paz está muy por debajo del nivel deseable con efectos significativos sobre el tráfico urbano y la calidad de vida de la sociedad local. (CAEM Y ASOCIADOS , 2004)

GRAFICO N° 6 ESTRUCTURA OPERACIONAL Y COSTOS



Fuente: CAEM Y ASOCIADOS, PLAN MAESTRO DE TRAFICO Y VIALIDAD

GRAFICO N° 7 ADMINISTRACIÓN ECONÓMICO- FINANCIERA



Fuente: CAEM Y ASOCIADOS, PLAN MAESTRO DE TRAFICO Y VIALIDAD

1. CARACTERÍSTICAS Y PRINCIPALES, Y PROBLEMAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El problema del transporte público del área metropolitana de La Paz, están relacionados con la tendencia inercial hacia la “miniaturización” (minibuses -14 asientos, “carrys” siete asientos, “trufis” cuatro o cinco asientos, Taxis y radio-taxis), la predominancia de operadores privados individuales, la falta de coordinación de servicios, el deterioro progresivo de la flota de automóviles, y la confusa y poca efectividad del marco regulatorio existente. En los últimos años, la cantidad de vehículos de transporte público se ha incrementado significativamente y cada vez hay una mayor intervención de vehículos de muy baja capacidad. Más del 85% de las 282 líneas, operadas con una flota de 15.000, ingresan a la zona central.

En la actualidad los vehículos de transporte público son de propiedad individual sin ningún esquema de organización empresarial. El nivel de capacidad empresarial entre estas organizaciones es bajo y la rentabilidad de la industria es mínima. Por otra parte, hasta el año 2005, existían 40 Sindicatos de Transporte, de los cuales 42 líneas de transporte eran micros, 158 correspondían a minibuses, 42 líneas en carry y 37 en trufis. (Cocha, 2014)

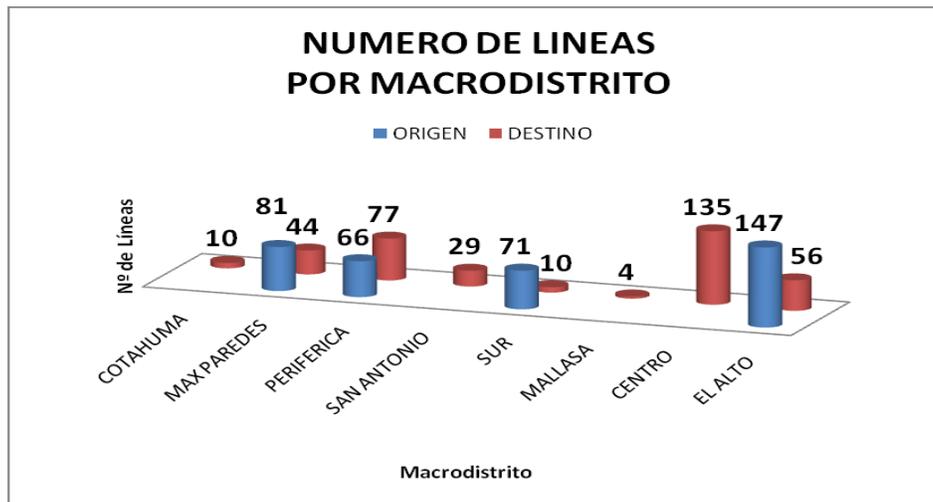
La operación del transporte público es muy irregular y con bajas velocidades, las cuales varían entre 12 km/h (colectivos y micros) a 19 km/h en los minibuses, velocidades que se reducen hasta 7 km/h y 10 km/h respectivamente. Esto debido a que no existe ninguna prioridad vial para el transporte público y ninguna estructura de operación. Como no se dispone de una frecuencia de servicios definida, mucho menos controlada, ocurre una alta variación del intervalo entre vehículos de una misma ruta en las horas pico.

Si bien las tarifas son definidas por el Gobierno Municipal, la realidad operacional no permite que se conozca la rentabilidad y potencialidad de los conductores, ni su capacidad de mantenimiento, en la medida en que el motorizado vaya a envejecer, sin embargo se puede apreciar que la tendencia es en el sentido antes mencionado. Se constata la ausencia de una actuación sistémica en los transportes públicos, en lo que se refiere al modelo institucional, organizativo, operativo y de administración económico-financiera para el sector.

El fraccionamiento del sistema de transporte público y la competencia entre los organismos que intervienen, constituyen las principales debilidades del mismo. La ausencia de coordinación institucional y operacional ha propiciado el surgimiento de competencias, así como la puesta en marcha de prácticas que han alcanzado límites de difícil control operacional, con efecto significativo sobre los conductores y usuarios.

La reglamentación del sector así como la estructura organizacional son compatibles con la ocupación del sistema actual de operación, es decir que ambos son muy pequeños.

GRAFICO N° 8 NÚMEROS DE LÍNEAS POR MACRODISTRITOS



Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, elaborado por Ruth Yrma Chura Cocha

Como se puede observar, el transporte que invade a la ciudad de La Paz, proviene de las líneas de transporte de la ciudad de El Alto, los cuales trabajan hasta altas horas de la noche, principalmente en el centro de la ciudad (Plaza del Estudiante, Obelisco y Pérez Velasco)

Todas las líneas de transporte tienen su parada en zonas alejadas o en la periferia como se ve en el gráfico. Pero en la realidad no todas las líneas van de parada a parada, incumpliendo totalmente su ruta, perjudicando a los usuarios obligados a tomar otra movilidad y poder llegar a su destino.

El transporte público urbano genera una fuente de empleo informal que llena, parcialmente, la falta de empleos formales. Para los conductores o asalariados, el sustento de sus familias depende del ingreso que obtienen del trabajo en el transporte público

(Espinoza). El servicio prestado se caracteriza principalmente por la incomodidad e inseguridad en vehículos de modelos pasados, lentitud en los viajes principalmente en horas de mayor afluencia de pasajeros. Además, la competencia existente entre los conductores de las diferentes líneas de transporte hace que durante gran parte del día inmovilicen avenidas y calles perjudicando la libre circulación.

El crecimiento de la población urbana con poca sustentabilidad³¹, el desarrollo de sus actividades, han ocasionado un rápido acrecentamiento en el parque vehicular, tanto en el transporte público como en el privado, sin modificaciones en la infraestructura vial y sus componentes. La ciudad de La Paz, ha experimentado múltiples y descontrolados procesos de deterioro de la calidad de vida de sus habitantes debido al transporte, con el perjuicio de sus actividades, principalmente en el área del casco urbano central y principales vías de conexión³², la ciudad confronta graves problemas de tráfico, que aceleran el proceso de contaminación del medio ambiente y perjudican el bienestar de los ciudadanos³³.

El principal problema, de tráfico y vialidad, es la demanda de transporte para traslado de personas desde diferentes lugares de la ciudad a la zona central, ya que en este sector están concentrados diferentes tipos de actividades comerciales y administrativas de la urbe, el congestionamiento de las principales vías de conexión, el crecimiento desordenado se ha estructurado básicamente en función de la oferta y demanda sin planificación alguna, el comercio informal que crea problemas de circulación peatonal como vehicular, el consumo de combustible que sobrepasa los 12.000 litros/hora lo que representa un costo para la ciudad de más de veinte millones de dólares de combustibles, por el producto de las bajas velocidades y de la congestión vehicular, el problema más complejo en el sistema de transporte urbano es la organización y operación del transporte público que es brindado por operadores individuales organizados en sindicatos, asociaciones o cooperativas; tenemos también el problema de la miniaturización del transporte que consolida al minibús como el

³¹ La sustentabilidad para una sociedad significa la existencia de condiciones económicas, ecológicas, sociales y políticas que permitan su funcionamiento de forma armónica a lo largo del tiempo y del espacio. En el tiempo, la armonía debe darse entre las generaciones actuales y las venideras; en el espacio, la armonía debe generarse entre los diferentes sectores sociales, entre mujeres y hombres y entre la población con su ambiente. Recuperado el 8 de abril de 2015 de http://www.amartya.org.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=133&Itemid=59

³²(Ceja del Alto - Autopista- El Alto - Av. Montes - Av. Mariscal Santa Cruz- Av. 16 de Julio – Av. 6 de Agosto- Av. Arce – Av. Libertadores- Av. Hernando Siles- Av. Roma - Av. José Ballivián - Av. Muñoz Reyes (Chasquipampa).

³³ (Concurso IMUS 2003 – 2004 PLAN DE TRAFICO TRANSPORTE Y VIALIDAD Descongestionar las calles para mejorar la calidad de vida en el Municipio de La Paz

medio más común de transporte de personas. En la ciudad de La Paz, en el año 1997, había una población un millón de habitantes, la demanda de traslado de pasajeros, el índice de movilidad o desplazamiento de la ciudad que se estima en 3.4 viajes por persona al día. En el año 2000 el parque automotor de La Paz es de 141,479 vehículos con una tasa de crecimiento anual de 4.5% anual, de diferentes tipos de vehículos y de servicio³⁴.

Cuadro N° 1 Parque Automotor, según tipo de Vehículo y Servicio

SERVICIO				
TIPO DE VEHICULO	PARTICULAR	PUBLICO	OFICIAL	TOTAL
Automóviles	43.456	3.346	2.384	49.186
Camiones Camionetas	7.432	5.876	546	13.854
Jeeps	14.152	909	1.172	16.233
Microbuses	10.658	0	1.668	12.326
Ómnibus	238	5.046	67	5.351
Vagonetas	3.720	2.869	24	6.613
Motocicletas	10.750	3.296	1.393	15.439
Tractores	22.152	0	297	22.449
Tractores	21	0	7	28
TOTAL	112,579	21,342	7,558	141,479

Fuente: organismo operativo de tránsito

Cuadro N° 2 Líneas que operan entre La Paz y EL Alto, año 1999

MOVILIDAD	CAPACIDAD (ASIENTOS)	N° DE LINEAS
MINIBUS Y CARRY	7-14	70
MICROS	21	28
BUSES	52	2
TOTAL		100

Fuente: organismo operativo de tránsito. 1999

Cuadro N° 3 Tipos de movilidades de Transporte Público que ingresan a la Pérez Velasco de la ciudad de La Paz

MODALIDAD	N° DE LINEAS
MINIBUS, CARRY Y TRUFI	133

³⁴Plan de tráfico, transporte y vialidad para La Paz , año 2000

MICROS Y BUSES	20
TOTAL	153

Cuadro N° 4 Parque automotor que circula en la ciudad de La Paz 2000 según tipo de vehículo y servicio

VEHICULO	CANTIDAD
Particulares	20,293
Taxis ³⁵	25,797
Radiotaxis ³⁶	21,973
Carries	11,097
Minibús	18,044
Buses	6,988
Camiones	2,640
Otros	313
TOTAL	105,145

Fuente: organismo operativo de tránsito. 1999

GRAFICO N° 9 TIPO DE SERVICIO DE TRANSPORTE

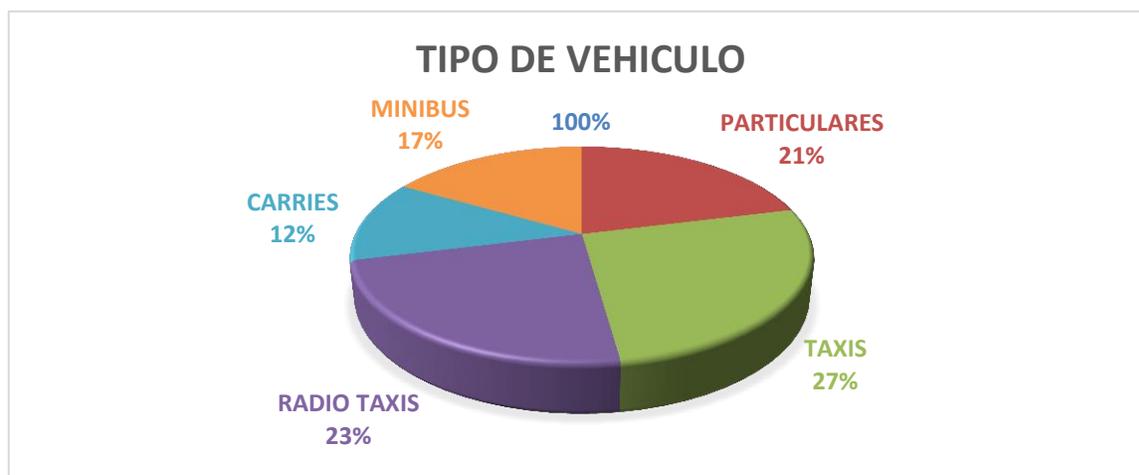


³⁵ **Taxi.- Existen dos tipos de taxi: el radiotaxi y el taxi corriente:**

Los radiotaxis son coches que se comunican con un operador central, mediante una radio, y ofrecen el servicio de atender su llamada telefónica, para recogerle a domicilio y llevarle a su destino. Los hoteles, normalmente, tienen su propia compañía de radiotaxis. Vehículo liviano de transporte con capacidad para 4 pasajeros que para el servicio público puede transportar hasta 5 pasajeros. Este servicio se encuentra organizado de manera empresarial y trabaja a pedido del usuario en distintas rutas cobrando tarifas preestablecidas según los tramos

³⁶ Vehículo liviano de transporte con capacidad para 4 pasajeros que para el servicio público puede transportar hasta 5 pasajeros. Este servicio en su gran mayoría tiene carácter "libre", es decir no se encuentra ligado a ninguna organización o Sindicato. NO opera en rutas fijas ni horarios preestablecidos y puede cobrar una tarifa por encima o debajo de la oficialmente fijada.

GRAFICO N° 10 TIPO DE VEHÍCULO QUE CIRCULAN EN LA CIUDAD DE LA PAZ



Fuente: organismo operativo de tránsito. 1999

2. CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LOS AÑOS 1999 AL 2010

¿Quién de nosotros no ha pagado por los servicios de un colectivo, un micro, un minibús, trufi, taxi o radiotaxi? Y Los hay de todas las marcas y calidades como ser americanos, japoneses, coreanos; los “reviejos³⁷”, los viejos, los usados, los “transformers³⁸”. También los choferes son multifacéticos: amables, aburridos; alegres, enojados; sencillos, arrogantes; limpios, cochinos; flacos, gordos, atrevidos, amables. Subirse a un transporte público es entrar a un mundo. Aparte del chofer, están los coloridos pasajeros: honestos, ladrones; limpios, con mal olor; aburridos, charlatanes; chismosos, mudos; sufridos, esperanzados, cuanta vida uno encuentra en ese cubículo que se mueve sobre cuatro o seis llantas.

La interacción directa e indirecta es inevitable Y dependiendo de cómo se desarrolle puede crearse un ambiente de amistad sincera o quizá convertirse en un sitio de pelea. Quizá por estas razones y otras más el tema del transporte público interesa tanto a los

³⁷ Hace referencia a los automóviles que tienen muchos años de antigüedad

³⁸ Transformers (auto al que se le ha cambiado su dirección o fueron reacondicionados), provenientes de Asia y EE.UU, en muchos casos siniestrados o chocados que son mejorados y que aumentaron el parque automotor en La Paz. (Mendoza Salazar David, 2014) Vehículo con capacidad para 14 pasajeros, Son aquellos vehículos que provienen de países fabricantes como Japón, Estados Unidos entre otros. Las personas que adquieren estos vehículos pueden o no pagar impuestos al ingresarlos a nuestro país, a los vehículos transformes que no pagan impuestos se los denomina chutos

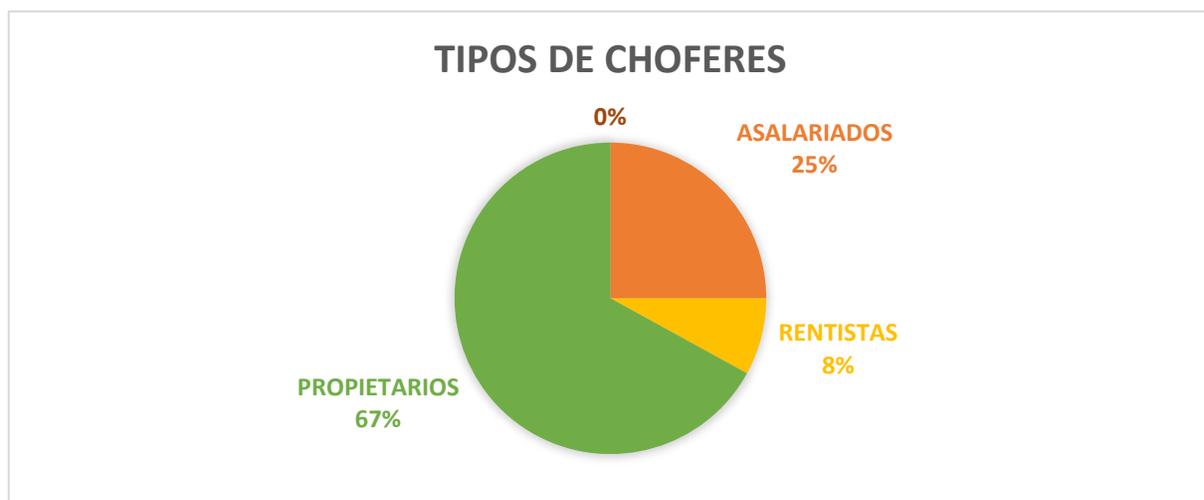
ciudadanos de a pie. Los choferes, es un sector muy poderoso, dueños y empleados a la vez, son gente que buscan maximizar sus ganancias con la menor inversión posible. (Duran, 2011)

Si bien el transporte urbano paceño va creciendo continuamente, además de las inadecuadas condiciones que se encuentran las calles, la miniaturización del transporte, la mala señalización, el constante congestionamiento vehicular en horas de mayor afluencia de personas para el centro urbano, el crecimiento no sostenido de la población con el crecimiento de barrios nuevos en áreas periféricas, el empoderamiento comerciantes gremiales en calles de gran afluencia, quienes ocupan aceras y calzadas indiscriminadamente por donde transitan vehículos y peatones, también las constantes fiestas de barrios o patronales, que generan poca o ninguna transitabilidad. También se puede mencionar el problema que causan los vehículos estacionados y los comerciantes asentados en calles y avenidas que no solo perjudica la actividad del transportista sino, que también del ciudadano, ya que afecta la salud por el continuo estrés, la contaminación atmosférica como acústica que se genera continuamente.

Más automóviles, para las mismas calles, por fuerza ralentizan el tráfico, de por sí obstruido por el comercio informal, peatones y conductores desordenados, y la ración casi semanal de marchas que desfilan por las vías paceñas. La velocidad promedio en el centro ha llegado a los cuatro kilómetros por hora, de acuerdo con Freddy Koch.

Uno de los efectos es la disminución de la distancia que puede transitar un coche de servicio público durante el día. “Hace cinco años, cada vehículo hacía su recorrido, de parada a parada, al menos cinco veces; y hoy, tres o cuatro”, informaba Gonzalo Millares, en mayo, al periódico Página Siete. Con menos viajes, menos ingresos. El ex oficial mayor asesor de la Alcaldía de La Paz, Gustavo Bejarano, comunicaba que una investigación socioeconómica encargada por el municipio, determinó que el 84% de los choferes trabaja más de 14 horas al día. “Sufren de problemas de salud muy graves; dolencias respiratorias, sobre todo, y enfermedades renales”. Se trata de un 60% de conductores que manejan sus propios vehículos y un 23% que trabajan como “asalariados”, para un 7% de “transportistas” que simplemente viven de las rentas (Crespo, s.f.).

GRAFICO N° 11 TIPOS DE CONDUCTORES



Fuente: Elaboración propia con fuente de: **El transporte público paceño vive su peor hora y su mejor oportunidad;** por Andrés Martínez Crespo

En un mercado saturado por la competencia y que proporciona cada vez menores ingresos, la irrupción de los autos transformers³⁹ les ha permitido a los transportistas bajar aún más sus costos en renovación de unidades. Pero no ha sido la única manera. La forma más común es la explotación laboral. Esta recae, principalmente, sobre los choferes “asalariados”, un eufemismo para designar a trabajadores a destajo, quienes, por el derecho de conducir un coche ajeno, deben pagar al dueño una “renta” fija diaria, y quedarse con los excedentes que logre recaudar luego.

Freddy Koch explica que un estudio socioeconómico sobre el transporte público en la ciudad estableció que el “asalariado”, en promedio, logra cubrir la renta, la gasolina y el aceite del día a las seis de la tarde. Sólo a partir de esa hora, los pasajes se quedan en su bolsillo. Eso explica la batalla que se desata al atardecer entre los minibuseros⁴⁰ por captar más pasajeros. El conductor tiene que extremar recursos para que las siguientes cuatro horas sean lo más rentable posible. Se le va el sustento diario en ello. “Para lograr ese

³⁹ Transformers (auto al que se le ha cambiado su dirección o fueron reacondicionados), provenientes de Asia y EE.UU, en muchos casos siniestrados o chocados que son mejorados y que aumentaron el parque automotor en La Paz. (Mendoza Salazar David, 2014)

⁴⁰ Se refiere, al conductor de la movilidad tipo minibús

monto (renta e ingreso propio), el chofer hará lo que se requiera: cargará pasajeros donde pueda y como pueda, y dejará pasajeros donde quiera y donde pueda”.

Una de las estrategias del transportista es recortar la ruta al segmento más lucrativo o condicionar el cumplimiento de su recorrido total a un importe adicional al pasaje básico. Es el llamado “trameaje”, que a principios de año desató una multitudinaria protesta de vecinos del extremo este de la ciudad (Chasquipampa, Ovejuyo y Apaña, entre otros barrios) y provocó declaratorias de emergencia vecinal en los populosos macro distritos de San Antonio y Periférica. El margen de ganancia no ha crecido y se mantiene a costa de la auto explotación del conductor y la precarización del servicio. Los niños voceadores⁴¹ son cosa del pasado; los reemplazaron parientes o las esposas de los choferes que con frecuencia alternan el cobro de pasajes con el cuidado de sus bebés o hijos pequeños. “Lo mínimo que se trabaja en un minibús, hoy por hoy, son 14 horas. Y aquellos que tienen deudas trabajan hasta 16 ó 17 horas”, dice Gonzalo Millares. (Crespo, s.f.).

Según las Estadísticas del Parque Automotor, en 2000, en la urbe paceña, éste llegaba a 83.363 unidades. Sin embargo, para 2010 la cifra se incrementó a 166.632 vehículos, lo que significa un crecimiento del 90% en una década. Según datos de la Alcaldía, más de 200 mil motorizados circulan diariamente por las calles de la ciudad de La Paz y se calcula que un 50% atraviesa el centro paceño debido a la peculiar topografía de la sede de gobierno (Tapia, 2012).

Es una situación insostenible que no tenderá a mejorar, pues cada vez hay más competencia y menos ingresos y con ello, más desorden y arbitrariedad. Según Bejarano hay que acabar con el sistema de destajo y convertir a los choferes en verdaderos asalariados. Esa modificación llevaría a los transportistas a asociarse de manera indistinta en empresas que administren su personal de acuerdo con la legislación laboral del País,

⁴¹ **El voceador.-**

Es un niño o joven encargado de anunciar las rutas de las diferentes líneas de minibuses, microbuses y colectivos que existen.

Muchos de ellos llegaban a trabajar 10 horas o más diarias. Pero esto se desvaneció en algún lugar y la rutina continua. La norma legal dice que los niños no pueden trabajar, pero hay voceadores de 8, 9, 10 años trabajando largas horas por un pago ínfimo. Hay necesidades económicas en los hogares y no queda otra que salir a buscar el sustento diario ¿Y qué hace el voceador? Aparte de anunciar las rutas, cobrar los pasajes, abrir y cerrar la puerta del minibús, ayuda generalmente en bajar y subir nuestros “q’ipis” (bolsas de todo tipo) cuando se lo pedimos.

que administren su flota de vehículos con un mantenimiento parejo, adecuado y preventivo, y que manejen el negocio con un sistema de cobro moderno.

Organizar el transporte público significa que la ganancia del chofer no dependa de cuántos pasajeros lleven o deje de llevar. El momento en que sea posible pedirle otra conducta. Es un principio del instinto básico del ser humano, si de un pasajero depende la alimentación de mis hijos, no me voy a fijar si infrinjo o no las reglas de tránsito. Por otra parte muchos conductores que han cumplido el ciclo de trabajo en el transporte público están abandonados hoy por hoy, sin renta de jubilación y sin seguro médico. Las vías saturadas y la competencia salvaje han reducido los ingresos de los choferes y éstos para mantenerse en el negocio van deteriorando cada vez más sus condiciones laborales y la calidad del servicio. (Cocha, 2014)

A. Trufis

El trufi como nuevo servicio fue proliferando hasta conformar un total de 11 líneas; “Primero apareció el colectivo “11”, luego apareció el TRUFI, que primero tenía ruta fija hasta la iglesia de San Miguel, luego, y ha pedido de la Junta de Vecinos, entraba por San Miguel. Después, como gran avance, apareció el micro⁴² “A”, que era una locura porque iba solamente hasta la zona de Los Pinos. Como había cada vez más gente se inauguró el TRUFI, ésta palabra se creó gracias a los vecinos de la zona de San Miguel, significa Taxi de Ruta Fija y para diferenciarse de los otros taxis pusieron una banderita verde. La parada del TRUFI era en la iglesia de San Miguel y entraban hasta la urbanización de San Miguel porque la principal clientela que tenían eran los que vivíamos aquí.

Después hicieron una variación en su ruta e iban por Miraflores, entonces a un lado paraban los de banderita verde y al otro lado paraban los que tenían bandera blanca con borde verde. También se menciona que los trufis se implementaron a iniciativa de algunos chóferes y vecinos de la zona Sur, quienes impulsaron un servicio exclusivo para cierta clase social, que podía darse el lujo de pagar más por el uso de transporte. A pesar del

⁴² **Micro (autobús urbano).**- Este transporte es muy común en las ciudades de Bolivia (sobre todo, en La Paz y Cochabamba). En su mayoría, son modelos de los años sesenta de la Mercedes Benz y de la GMC. Están organizados por números o letras (según su ruta o trayecto) y llevan dos carteles en el parabrisas (uno indica el número o letra y otro especifica el trayecto)

establecimiento de este servicio no se logró cubrir la cada vez más creciente demanda de los pasajeros. Asimismo, en el transcurso de los años la mayoría de las nuevas líneas de trufi cambió de modalidad a la de minibus o carry. La línea más tradicional que aún mantiene el servicio de trufi es el Sindicato El Progreso – Trufi 1.

En la actualidad, existen líneas de trufis dentro de las asociaciones tradicionales como son los grupos A y K del Sindicato Litoral, que a partir de 1988 empezó a incursionar en este tipo de servicio, y cuatro líneas de trufi en el Sindicato Avaroa que se mantienen a la fecha

B. Minibuses

El Decreto Supremo 19261 de noviembre de 1982 eliminó el monopolio del transporte urbano, pero el Decreto Supremo 21060 de 1985 y el 21660 de 1987 consolidaron la apertura hacia el transporte público de carácter libre, ocasionando la libre oferta y demanda de ese servicio. El mercado se partió sin restricciones, permitiendo la importación gradual y luego masiva de automóviles, especialmente de minibuses, afectando el ingreso económico de los chóferes micreros. A esto, se suma la importación ilegal de las movilidades denominados “chutos” donde el Gobierno realizó varias amnistías y/o nacionalizaciones, llegando a legalizar hasta el momento más de 86,585⁴³ vehículos.

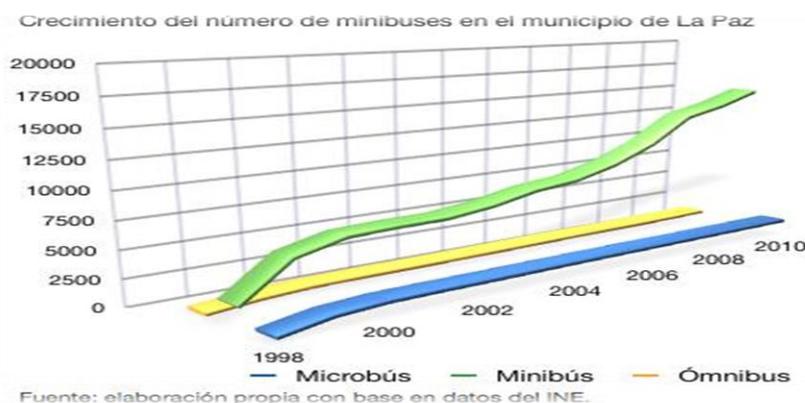
Esta miniaturización del transporte público provocó una crisis económica en el transporte público porque sus ingresos económicos empezaron a disminuir en especial en el gremio micrero, tras la competencia. Actualmente la demanda de usuarios para los chóferes micreros aún va disminuyendo, debido a que el minibús se caracteriza por llenar de usuarios de manera rápida por los pocos asientos que posee, y es más rápido, aunque sus tarifas son elevadas que las de un micro. Mientras que el recorrido del micro es lento debido a que demora en llenar de usuarios y tiene que intentar llenar hasta el pasillo, para garantizar los ingresos económicos del día.

⁴³ Ver: Periódico la Razón, febrero del 2005

A esto se suma la restricción vehicular que tiene la ciudad de La Paz, en donde el día que están prohibidos de circular por el casco viejo de esta ciudad según el número terminal de la placa, esos días llegan a brindar servicio en la ciudad de El Alto intensificando más la competencia entre los minibuses y micros. (Paucara, 2010)

Entre 2000 y 2010, la cantidad de minibuses en el municipio se elevó en un 137%: de 6.393 unidades a 15.207, según el Instituto Nacional de Estadística (INE). Los “mini buses” constituyen casi la mitad de los coches de servicio público en La Paz, cuyo total llega a más 35 mil, de acuerdo con el municipio.

GRAFICO IV 13 CRECIMIENTO DE LA CANTIDAD DE MINIBUSES



Fuente.- Andrés Martínez Crespo (El transporte paceño vive su peor hora y su mejor oportunidad)

Las estrechas vías paceñas deben también albergar a una cantidad creciente de automóviles particulares, el parque automotor casi se duplicó, que llega a las 166.632 unidades, para una población que en el mismo período de tiempo creció sólo 14%. Pero a nivel departamental, el incremento de la cantidad de minibuses en La Paz es aún mayor, pues se calcula que en el año 2000 había unos 6.625 minibuses, cifra que en el año 2010 se eleva a 32.722, lo que significa un incremento del 393%.

El informe del Instituto Nacional de Estadística también precisa la antigüedad de los minibuses, el registro establece que existen al menos 26 coches que tienen una antigüedad por debajo de 1969. Hay 151 motorizados cuyos modelos corresponden al decenio 1970-

1980, 6.671 son modelos que corresponden al período 1981-1990, y 19.361 son modelos de entre 1991-2000, que fue la información que dio el Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT). (Tapia, 2012)

C. Carrys

La era de los minibuses y carrys se consolidó en la década de los 90, pero desde inicios del siglo XXI comenzaron a mostrar un servicio insuficiente y desordenado que llevó a la implementación del transporte masivo. (Juárez, 2014)

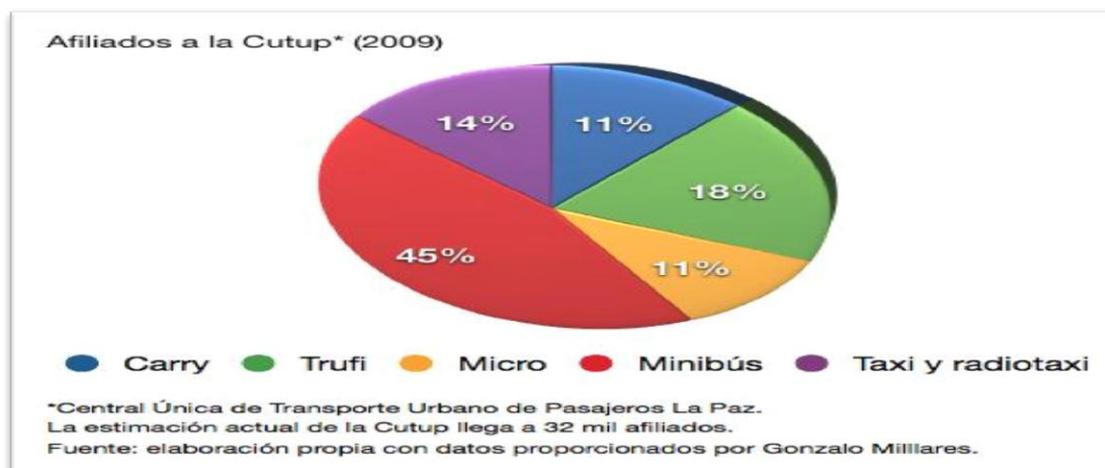
D. TRUFIS, TAXIS Y RADIO TAXIS

Por su lado, los taxis tienen una historia que comienza también a partir de principios del siglo XX y fueron los primeros en formar (en 1919) una asociación de autotransporte que se denominó Sociedad Mutual de Choferes 1 de Mayo. Chávez indica que el primer reglamento de tránsito que se elaboró en La Paz (en 1903) fue aplicado en estos primeros agremiados.

En 1948, los taxistas ya prestaban en la ciudad el servicio de radiotaxi, es decir que acudían al llamado telefónico de sus clientes. El historiador Chávez precisa que en 1965 se contaba con 2.700 taxis, que con dieron paso a los trufis y "rapiditos". En los datos que los propios transportistas recabaron del inicio de su gremio se encuentra la creación del primer trufi de La Paz: el Trufi 1, fundado por Raúl Dulón en 1971.

El nuevo medio de transporte atendía a los vecinos de la zona Sur y su parada se encontraba en el lado derecho de la iglesia de San Miguel, señala la memoria del Sindicato de Transporte Litoral, fundado en 1945 como la Sociedad de Propietarios, Conductores y Cobradores de la línea 1. Estos trufis ya son parte del transporte libre que se masifica a partir de la crisis económica por la que Bolivia atravesó en la década de los 80 del siglo XX. "El Decreto 21060, con la relocalización y la libre contratación, da paso al transporte libre, compuesto por trufis, taxis, minibuses y carrys, que llenaron las ciudades". (Juárez, 2014)

GRAFICO N° 15 AFILIADOS A LA CUTUP



Fuente.- Andrés Martínez Crespo (El transporte paceño vive su peor hora y su mejor oportunidad)

GRAFICO N° 16 CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN LOS AÑOS 200-2010

automotor en el municipio paceño
oches registrados en la ciudad de LaPaz creció en 90% en los últimos 10 años. minibuses, el incremento alcanzó el 132%. El crecimiento de micros es del 4%.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total	33.017	33.962	34.430	35.535	37.318	38.989	41.061	42.122	44.031	44.652	45.658
Micro	6.709	7.032	7.186	7.362	7.771	7.988	8.490	8.924	9.323	9.631	10.013
Minibús	9.097	9.639	9.914	10.278	10.819	11.199	11.839	12.482	13.495	14.275	15.274
Trufi	119	140	163	215	283	313	348	392	426	463	540
Carry	7.057	7.523	7.755	8.038	8.349	8.747	9.265	9.688	10.328	10.463	10.553
Taxi y radiotaxi	1.921	1.944	1.953	1.968	1.988	1.999	1.993	1.990	1.994	1.998	2.000
Autobús	6.393	6.551	6.610	7.100	7.934	8.357	9.369	10.894	13.209	14.031	15.207
Autotaxi	1.382	1.852	2.017	2.347	3.025	3.477	4.039	4.699	5.416	6.307	7.495
Camión	1.099	1.140	1.152	1.178	1.214	1.257	1.301	1.337	1.351	1.391	1.481
Camión de carga	0	6	20	29	46	96	115	128	179	219	293
Camión de pasajeros	1	1	1	1	5	5	6	8	13	12	9
Autobús de pasajeros	39	49	53	66	80	116	205	272	444	604	727
Total	87.363	91.348	93.335	97.575	104.531	111.652	122.959	134.201	152.214	159.142	166.632

Total del parque automotor de 2000 a 2010

- 2000: 87.363
- 2001: 91.348
- 2002: 93.335
- 2003: 97.575
- 2004: 104.531
- 2005: 111.652
- 2006: 122.959
- 2007: 134.201
- 2008: 152.214
- 2009: 159.142
- 2010: 166.632

FOTOGRAFÍA: J.L.D. MANCA, FUENTE: INE

Fuente.- Periódico La Razón

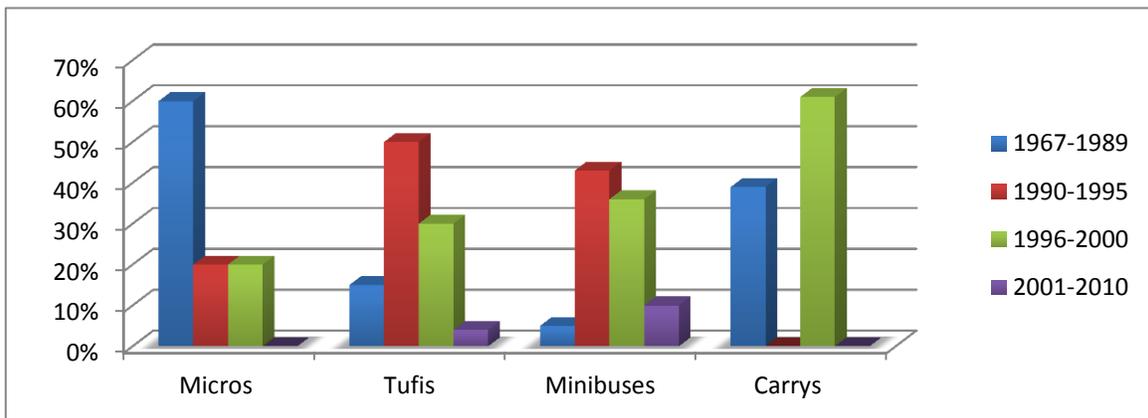
3. ANTIGÜEDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR

El parque automotor del transporte público en la ciudad de La Paz es antiguo. Según el estudio del Gobierno Municipal, que sirvió de principal insumo para la Primera Cumbre

Social del Transporte, alrededor del 80% de los vehículos de servicio público (micros, buses, minibuses, trufis y carrys) tiene una antigüedad de entre 44 y 11 años (son modelos 1967 y 2000).

- Los micros se encuentran los modelos más antiguos. El 60% corresponde al período 1967-1989, 20% a 1990-1995 y el restante 20% a modelos 1996-2000.
- Después están los trufis, 15% son modelos 1967-1989, 50% son 1990-1995, 30% corresponden al período 1996-2000 y 4% al 2001-2010.
- En tercer lugar están los minibuses. El 5% son modelos 1967-1989, 43% del período 1990-1995, 36% de 1996-2000 y el 16% de 2001-2010. En cuarto lugar figuran los buses, el 40% de su parque más antiguo es del período 1990-1995, 50% de 1996-2000 y 10% del período 2001-2010.
- Finalmente están los carrys, el 39% de estos vehículos son modelos 1990-1995 y el 61% restante corresponden al período 1996-2000. (Razón.com, 2011)

GRAFICO N° 17 ANTIGÜEDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR



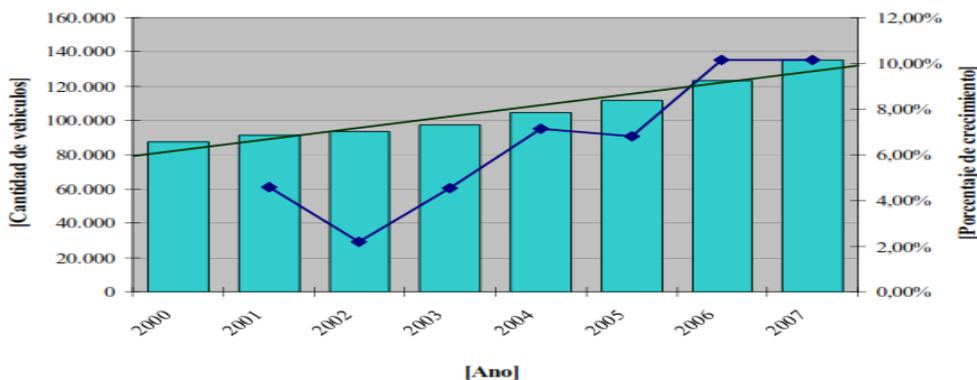
Fuente: Elaboración propia con fuente de: La Rázon.com, mes de Junio

El 59% de los micros que circulan por la ciudad fueron fabricados entre 1951 y 1980, hace más de treinta años, según cita *El auto nuestro de cada día*. El mismo estudio, con base en datos del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal, indica que

para 2008, casi la mitad de los coches que tributaban en el municipio tenía una antigüedad superior a los 19 años.

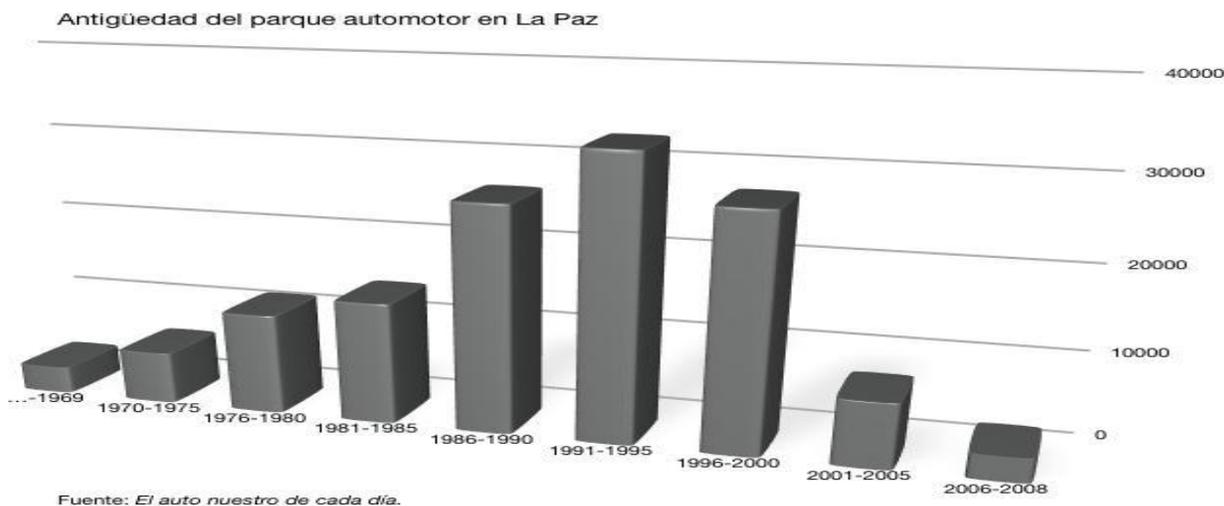
GRAFICO N° 18 CRECIMIENTO DE LA FLOTA VEHICULAR EN LA CIUDAD DE LA PAZ

Gráfica 2.2.1 Crecimiento de la flota vehicular en la Ciudad de La Paz



Fuente: Inventario de Emisiones del Municipio de La Paz 2007

GRAFICO N° 19 ANTIGÜEDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR EN LA PAZ



Fuente.- Andrés Martínez Crespo (El transporte paceño vive su peor hora y su mejor oportunidad)

Forma parte del mismo fenómeno la masiva importación de vehículos de segunda mano, en el 2008, de los 141.211 coches que habían ingresado al país, el 95% eran usados. Más aún, en ese año, el 75% del parque automotor nacional era transformer. El estudio añade que coches de este tipo son potencialmente contaminantes porque su motor cumplió su ciclo de vida.

4. CONTAMINACIÓN Y LOS DAÑOS PROBABLES A LA SALUD

4.1. Efectos de la contaminación del aire

No todos los contaminantes afectan de igual manera al organismo, sus efectos dependen de su naturaleza, de su grado de penetración en el aparato respiratorio y del tiempo que tarde el organismo en eliminarlos, aunque estos pueden ser no eliminables e irse acumulando en los órganos, como es el caso de algunos metales. Entre las personas sensibles están los asmáticos y quienes padecen enfermedades pulmonares críticas o afecciones cardiovasculares.

En la primera Cumbre Social del Transporte de La Paz se dio a conocer que el 80% de la contaminación que existe en la Paz es ocasionada por el parque automotor y los que más polución generan son los motorizados que tienen más de 18 años, la urbe paceña tiene problemas de calidad de aire debido a los contaminantes generados por el parque automotor: óxido de nitrógeno y material particulado. (Herbst, 2007)

El alto grado de contaminación que generan los vehículos que no cumplen con las normas medioambientales requeridas produciendo a diario, los gases de escape de los automóviles, que contienen monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO_x), dióxido de azufre (SO₂) y compuestos orgánicos volátiles (COV) sustancias que tienen efecto contaminante sobre la salud humana, las plantas y medio ambiente, las sustancias eliminadas por los automóviles como el monóxido de carbono, componente de la gasolina y diésel, es producido por la combustión incompleta produce en las personas disminución de absorción de oxígeno por glóbulos rojos afectando la capacidad de pensar, problemas en el aparato respiratorio y circulatorio, además de afectar a mujeres embarazadas en el crecimiento del feto. Los hidrocarburos no quemados causan irritación en los ojos, tendencia a toser y cansancio puede derivar en el efecto cancerígeno, el plomo que contiene los combustibles afecta directamente al sistema reproductivo, riñones, nervios del cuerpo, el óxido de nitrógeno que también irrita los ojos, nariz, garganta produce cambios en la función pulmonar. Los efectos que causan en las personas son a largo plazo, los más propensos son los niños y adultos mayores, los primeros síntomas pueden ser dolor de cabeza, problemas al respirar e irritación en los ojos. También la exposición a la contaminación puede resultar a enfermedades como ser:

a. Bronquitis Crónica

Un efecto pulmonar muy característico provocado por la contaminación constante es la falta de oxigenación de los alvéolos⁴⁴ o hematosi⁴⁵. El oxígeno que llega a los alvéolos pulmonares no es suficiente para el correcto funcionamiento del metabolismo humano, lo que genera un aumento del número de glóbulos rojos en la sangre para paliar esta escasez. Esto, a la larga, puede producir el llamado corazón pulmonar crónico, que puede degenerar en la muerte del individuo.

b. Insuficiencias Respiratorias

Podemos definir como insuficiencia respiratoria a la dificultad que tiene el aire para penetrar en el sistema respiratorio debido a obstrucciones en su camino. Se ha demostrado que estos problemas están estrechamente relacionados con los niveles de polución⁴⁶.

El proceso cancerígeno tiene lugar de la siguiente manera. Los contaminantes atmosféricos, al entrar en contacto con la mucosa que recubre a los bronquios, modifican la estructura de los cilios vibrátiles que la revisten, dificultando de esa manera su movilidad y, en último término, su funcionalidad. Seguidamente se produce una modificación en la estructura de los tejidos de la mucosa, llamada metaplasia, que da vía libre a la acción de los contaminantes sobre las células provocando su comportamiento cancerígeno.

c. Acción sobre el aparato circulatorio

Las afecciones del aparato cardiovascular y de la sangre por efecto de la contaminación atmosférica provienen directamente de la conexión entre el oxígeno y la sangre en los alvéolos pulmonares.

⁴⁴ Los alvéolos pulmonares son los divertículos terminales del árbol bronquial, en los que tiene lugar el intercambio gaseoso entre el aire inspirado y la sangre. Cada pulmón adulto suman unos 750 millones de alvéolos. Si los estirásemos ocuparían alrededor de unos 75 metros cuadrados.

https://es.wikipedia.org/wiki/Alvéolo_pulmonar

⁴⁵ Intercambio de gases que se produce entre el aire de los alveolos pulmonares y la sangre venosa, que pasa a ser arterial por fijación del oxígeno y eliminación del dióxido de carbono.

https://www.google.com.bo/?gws_rd=cr&ei=NeMVVYrLMI-fyAS6sIKwDA#q=significado+de+hematosi

⁴⁶ Contaminación del medio ambiente, en especial del aire o del agua, producida por los residuos procedentes de la actividad humana o de procesos industriales o biológicos.

https://www.google.com.bo/?gws_rd=cr&ei=NeMVVYrLMI-fyAS6sIKwDA#q=polucion+significado

d. Acción sobre el esqueleto

La acción de algunos contaminantes sobre el organismo es la causa del retraso en el crecimiento de algunos niños detectado en zonas altamente contaminadas. Comparando niños menores de diez años de zonas urbanas y zonas rurales, existen retrasos en el desarrollo óseo de hasta un año. Uno de los contaminantes que contribuyen a provocar este efecto es el plomo procedente de las emisiones de los gases de escape de los automóviles, que entorpece la correcta fijación del calcio en los huesos.

e. Acción sobre los músculos

Otro efecto observado por los médicos es el estado de fatiga que presentan personas de todas las edades en las grandes ciudades. Las causas pueden ser varias: la falta de oxígeno en el aire, porque los músculos pueden perder hasta una cuarta parte de su capacidad motriz, o también una acción directa sobre el sistema nervioso que rige el funcionamiento de músculos y tendones.

Como consecuencia de la contaminación atmosférica se pueden advertir efectos en: La función y crecimiento pulmonar (enfermedades respiratorias). Los efectos perjudiciales de la contaminación del aire no se limitan a los que tienen que ver con la salud humana. Las plantas y los animales también son susceptibles. Los daños a la vegetación, por exposición crónica a contaminantes atmosféricos puede ser uno de los síntomas precursores más evidentes que permiten identificar la contaminación crónica del aire.

4.2. Contaminación acústica

La contaminación acústica se da por la emisión de ruidos molestos al oído humano como: las bocinas del transporte, parlantes instalados, generada por la excesiva cantidad de vehículos, la instalación de equipos adicionales (como altoparlantes) y el uso indiscriminado de la bocina, a lo que se suma la congestión peatonal, entre otros. Este tipo de contaminación genera tensión nerviosa, que se puede manifestar en alteraciones del ritmo cardíaco, de la tensión y estrés.

Según datos de la Organización Panorámica de la Salud (OPS), una de las principales causas para el estrés es la contaminación acústica que se genera por los constantes ruidos que se perciben en la ciudad y pasan los niveles de decibeles admitidos. Los estudios realizados por esta organización revelan que más del 50% de la población que vive en un

sector urbano es vulnerable a sufrir estrés u otro tipo de trastornos físicos y mentales, a causa de la contaminación auditiva, situación que es más recurrente, en las urbes con mayor movimiento. En sectores denominados comerciales que se encuentran por la Garita de Lima, la Buenos Aires, la Eguino, Max Paredes, Pérez Velasco, San Francisco, Comercio, Mariscal Santa Cruz, El Prado, entre otros, en la ciudad de La Paz.

Estos problemas, con los años, se han convertido en el principal agente nocivo para el deterioro ambiental, que afecta a la salud pública, haciendo insostenible la convivencia y el buen vivir de la ciudadanía en su conjunto.

CAPITULO III

COMPONETES ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS DE LAS MEDIDAS TOMADAS EN TORNO AL PROBLEMA DEL TRANSPORTE PUBLICO POR PARTE DEL GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ (1999-2010)

La ciudad de La Paz encara el problema del transporte, para el cual implementaron políticas públicas en diferentes años;

- En 1976 en el cual se encara por primera vez la planificación de la ciudad, hasta ese entonces carente de instrumentos básicos de desarrollo.
El Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Nuestra Señora de La Paz que fue elaborado, por el consorcio de empresas franco bolivianas, es el documento que define lineamientos generales para la expansión urbana de las ciudades de La Paz y El Alto así como los usos de suelo y el sistema de transporte, en un escenario de 30 años (DIRECCIÓN DE SISTEMAS VIALES- GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ, 2000)
- En 1980 tiene la necesidad de regular a través de ordenanzas municipales, el transporte pesado en el Casco Urbano Central para que no sea objeto de ocupación de vehículos de carga del Transporte Urbano, debido a que obstruyen la adecuada circulación de motorizados. La adopción de soluciones viales, no permiten ningún tipo de ocupación de rutas que limiten la posibilidad de usa de áreas de parqueo para vehículos particulares livianos.⁴⁷
- En 1986 se inaugura el servicio de radiotaxis y en 1989 entra en funcionamiento la primera línea de minibuses con capacidad para 15 pasajeros. Para 1990 se establecen los trufibuses, más conocidos como “carrys” que llevaban siete pasajeros. Debido a que el municipio no contaba con una planificación de tráfico y transporte, en 1997 se elabora el primer Plan Urbano de Tráfico y Transporte, PUTT.

⁴⁷ Ordenanza Municipal de La Paz número 153 del año 1980

- Para el año 2001 nacen las Cebras que son educadores urbanos encargados de orientar a los paceños en cultura ciudadana. Tres años más tarde, 2004, la Consultora TonichiSystra realiza un estudio sobre transporte. (GMLAP, 2015)

1. ANÁLISIS FODA DEL SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

La siguiente matriz FODA es extraída, del estudio realizado por la Honorable Alcaldía de la ciudad de La Paz con el apoyo de CAEM & ASOCIADOS que refleja los problemas y necesidades de la ciudad en los últimos 15 años, es un listado de fortalezas, oportunidades y debilidades, también es un diagnóstico estratégico con el objetivo de concretar en ella los puntos fuertes y débiles del sistema de transportes y movilidad del municipio enfocadas desde un punto de vista interno, así como las amenazas y oportunidades externas, en coherencia con la lógica de que las estrategias a implementar un adecuado ajuste entre la capacidad interna del sistema de transportes y movilidad del municipio y los factores externos que los afectan.

FORTALEZAS

Modos y medios de transporte

- La oferta de transporte público es mayor a la demanda
- Existe un rango de tarifas asequibles a la ciudadanía
- Diversidad de medios de transporte: colectivo, minibús, trufi, taxi, radiotaxi.
- Un considerable porcentaje de los viajes se producen a pie

Condiciones de operación

- Empoderamiento de rutas por sindicatos, asociaciones de transporte libre

Infraestructura vial

- Inversiones iniciales en infraestructura vial y equipamientos urbano
- La infraestructura vial se halla generalmente en buen estado.

Normatividad, marco legal e institucional

- Decisión política
- Ley Municipal de Transporte con política y objetivos claros
- Ordenamiento legal que faculta al GMLP sobre la movilidad urbana.
- Normativa complementaria existente
- Transparencia en los programas, página web GMLP.

Medio Ambiente

- La Paz y El Alto aún no ha alcanzado altos niveles de contaminación
- Existen instrumentos de planificación ambiental a nivel nacional, departamental y municipal
- Existe el PLUS en el Municipio

Desarrollo Urbano

- El Área Metropolitana de La Paz y El Alto es el principal centro urbano, administrativo, financiero y de comercio e industria del país.
- La topografía limita la circulación vehicular, obligando a desplazamientos peatonales principalmente en zonas con pendientes.
- La Paz posee un conjunto de atractivos turísticos, servicios relacionados y en la zona central mantiene su traza urbana tradicional con edificaciones patrimoniales.

OPORTUNIDADES

Modos y medios de transporte

- Potenciación del transporte público masivo
- Compatibilización de medios de transporte público masivo y tradicional con mejor calidad ambiental, seguridad y eficiencia
- Sistema de planificación y ejecución integrada que permita una movilidad urbana para un desarrollo sustentable de la ciudad.
- Impulso de medios de transporte a GNV con mayor eficiencia
- Mayor seguridad y confort al usuario con estándares mínimos para el transporte público.
- Sistema de control e inspección técnica periódica para el transporte público
- Fortalecer, promover e inducir el uso de la bicicleta y la caminata.

Condiciones de operación

- Equidad ciudadana en materia de movilidad urbana, con mejores condiciones para los ciudadanos más vulnerables.
- Promover un sistema de información al usuario sobre la operación del transporte.

Infraestructura del transporte

- Implementación de últimos conceptos técnicos y de ingeniería de tránsito en los proyectos de movilidad urbana.
- Mejora de condiciones de infraestructura existente con soluciones más seguras y sustentables.
- Implementación de facilidades para ciclistas y peatones, brindándoles seguridad.

Normatividad, marco legal e institucional

- Implementación y aceptación pública de la Ley Municipal de Transporte
- Optima coordinación entre GMLP y policía para el control y cumplimiento de la normativa.
- Ordenamiento del transporte público con normativa clara para el ingreso y operación.
- Normar la participación ciudadana y de entes colegiados en la definición de políticas de movilidad en la ciudad.

Políticas

- Oportunidad para aprovechar la decisión política con el apoyo de la ciudadanía disconforme con el sistema actual.
- Aceptación pública y conciencia sobre la necesidad de un nuevo modelo de movilidad urbana basado en la reorientación del desarrollo urbano disminuyendo la necesidad de transporte y privilegiando el transporte público (masivo) sobre el privado.
- Políticas de desarrollo urbano basadas en estudios O/D reduciendo la movilidad urbana evitando la expansión de centros urbanos integrados desasociados de los centros de producción, distribución y consumo.
- Racionalizar la direccionalidad y densidad de la movilidad interurbana (laboral, comercial intercambiadora de bienes y servicios, turística, ocio recreacional y cultural)
- Crear y usar formas de movilidad más exitosas, humanas y amigables con el ambiente.
- Crear espacios exclusivos para la movilidad con bicicletas en zonas donde es posible

Medio Ambiente

- Implementación de un sistema de transporte más eficiente, seguro, menos contaminante y sostenible

- Es posible darle mayor prioridad a los modos de movilización menos contaminantes y más eficientes impulsando el transporte masivo
- Política de implementación de tecnologías menos contaminantes como el cambio a gas.
- Oportunidades de actividades en el municipio que ligen calidad ambiental y desarrollo local.
- Se cuentan con los servicios de agua potable y alcantarillado.
- Existe la operadora del manejo de los residuos sólidos.
- Existe el relleno sanitario, destino de los residuos sólidos.
- Procesos de definición de políticas más participativos en base a la experiencia existente.

Desarrollo Urbano

- Desarrollo de un urbanismo sometido a criterios de sostenibilidad
- Uso sostenible y planificado de áreas y terrenos vacíos o sin construcción en áreas para peatones, discapacitados, ciclistas, embarque y desembarque de pasajeros, parqueos, vías y otros.
- Posibilidad de incorporación de nuevas modalidades de transporte sostenible mediante el uso de la bicicleta, el transporte masivo y graderías peatonales.
- Nuevo ordenamiento territorial (USPA) a través de una estructura urbana que contribuya al desarrollo sostenible

DEBILIDADES

Modos y Medios de transporte

- El transporte público existente no es eficiente

- No se cuenta con un sistema de transporte masivo
- El transporte público existente con unidades de reducida capacidad con efectos mayores en la congestión vehicular y contaminación
- El transporte público existente es obsoleto y contaminante
- Falta de mantenimiento en el transporte público existente.
- Congestión por vehículos privados en zonas escolares en horarios de entrada y salida, obstruyendo la movilidad de zonas.
- Dependencia de los medios de transporte públicos en la pequeña inversión privada formada por pequeños empresarios.
- Condiciones geográficas complicadas con elevadas pendientes que dificultan el desarrollo de sistema de transporte mejorado e innovador.
- Mayores dificultades para las personas mayores o discapacitadas que no cuentan con facilidades de acceso en unidades de reducida capacidad y de amplia gama.

Condiciones de operación

- Escaso control de rutas asignadas del transporte público.
- Incumplimiento de rutas, segmentación y cambio a libre albedrio de operadores
- Parque vehicular de transporte público con más de 10 años de antigüedad
- Escaso mantenimiento con pobre confort y seguridad para los pasajeros

Infraestructura vial

- Contadas vías principales de acceso y para atravesar la ciudad
- Dificultades topográficas de la ciudad para el desarrollo de mayor infraestructura vial.

- Insuficiente iluminación de vías en zonas alejadas de la ciudad
- Permanente y frecuente bloqueo de principales avenidas y calles por manifestantes
- Falta de control de las autoridades para evitar el bloqueo de las vías.
- Falta de estacionamientos públicos.
- Cuellos de botella, por el aumento del transporte público y privado en las vías.
- Falta de un sistema centralizado de control de tráfico.
- Falta de parqueos para el transporte público, privado y carga.

Normatividad, Marco legal e institucional

- Legislación desactualizada en materia de transporte, vialidad y desarrollo urbano (Código y Reglamento de tránsito)
- La inexistencia de organismos oficiales o falta de fortaleza de las mismas (AMTT, Dirección Especial de Movilidad, Transporte o Vialidad u otra).
- Falta de control para el cumplimiento de la normativa
- Reducido número de efectivos de la policía
- No existen indicadores que permitan controlar y evaluar la eficiencia del transporte.

Políticas

- Incumplimiento a la normativa legal vigente.
- Falta de regulación de transporte público (minibuses, taxis y radiotaxis piratas)
- Falta de control y planificación en el otorgamiento de licencias de operación a empresas de transporte público.
- Monopolio en los sindicatos en las rutas asignadas.

- Escasa coordinación y apoyo de la Policía para el control

Medio Ambiente

- Contados estudios completos sobre los efectos ambientales
- Falta de educación vial y cultura ambiental
- Congestión creciente con elevado impacto en la contaminación atmosférica, acústica y calidad de vida de los habitantes de la ciudad de La Paz
- Las políticas medioambientales en la práctica no se integran con las de desarrollo económico y social.
- No existe conciencia de actores locales de la importancia de la calidad ambiental urbana.
- Falta de un medio para compartir experiencias sobre gestión ambiental municipal entre pares.

Desarrollo Urbano

- Inexistencia de un Plan Municipal de Movilidad Urbana
- Crecimiento descontrolado horizontal y vertical de la ciudad limita la implementación de mayor infraestructura vial principalmente en el centro de la ciudad de La Paz
- Políticas actuales favorecen al vehículo privado y transporte público de pequeñas unidades antes que a los usuarios de transporte público
- El espacio vial destinado a peatones está ocupado por comerciantes que se han empoderado de su puesto de venta
- Falta de espacios exclusivos de carga y descarga de mercaderías en la ciudad así como también en los centros de acopio, distribución y venta.

- Falta de normativa que exija espacios exclusivos destinados a carga/descarga
- Falta de facilidades para discapacitados y normativa que exija estas en el transporte público, paradas de buses, estaciones de buses de pasajeros

AMENAZAS

Modos y medios de transporte

- Cada vez más deficiente y caótico sistema de transporte público.
- Congestión extrema con paralización del transporte sea este privado o público.
- Continuo incremento de unidades de transporte público de reducida capacidad con mayores problemas de congestión y contaminación atmosférica y ruido.
- Mayor abuso y falta de equidad en contra de la ciudadanía por el poder político y de presión de los transportistas
- Mayor segmentación de rutas y anarquía en el servicio de transporte público aumentará la inequidad social con peores condiciones de movilidad y accesibilidad
- Mayor sobreoferta de transporte público con menores tasas de ocupación vehicular.
- Deficiencia económica por las bajas tarifas.
- Aumento de taxis y radiotaxis piratas.
- Creciente inseguridad diurna y principalmente nocturna.
- Pocas facilidades para la circulación peatonal.
- Creciente informalidad y expansión de vendedores ambulantes y callejeros ocupando mayor espacio vial
- Insuficiente equipamiento y escaso mobiliario apropiado: baños públicos, basureros, señalización, paraderos de buses, refugios peatonales

- Falta de estacionamientos en las zonas central y otras de atracción y origen de viajes.
- Espacios públicos sucios y contaminados.

Condiciones de operación

- Mayor vulnerabilidad, inseguridad y accidentabilidad de usuarios debido al incremento de unidades de reducida capacidad y su falta de mantenimiento apropiado.
- El transporte actual ni el futuro toma en cuenta la creciente población de la tercera edad ni usuarios con capacidades diferentes.

Infraestructura del transporte

- Saturación extrema de las vías, debido al aumento del parque vehicular, con el peligro de que la ciudad se paralice en la congestión.

Normatividad, Marco legal e institucional.

- Falta de capacidad técnica y conocimiento especializado en los puestos de toma de decisión.
- Falta de control de la policía en el control de las vías
- No existen conceptos o indicadores que permitan controlar y evaluar la eficiencia del transporte.
- Obsoleta legislación en materia de transporte y vialidad así como desarrollo urbano.
- Ingovernabilidad por aplicación discrecional de la ley y falta de cumplimiento por parte de los operadores.

Políticas

- Falta de políticas coherentes y planificación, atención solamente ante presiones y demandas de sectores con mayor poder

- Cada vez menor autoridad para impartir políticas coherentes

Medio Ambiente

- Escasa sensibilización ambiental en las vías (residuos, bocinas, contaminación aire, impacto visual)
- Incremento peligroso de los niveles de contaminación atmosférica y ruido debido a la congestión vehicular
- Impacto de la contaminación en la salud de los habitantes
- Incremento de las tasas de accidentabilidad con mayor incidencia en peatones y ciclistas
- Incremento de costos económicos y políticos por mayor contaminación y accidentabilidad
- Incremento de ocupación del espacio vial por los comerciantes con consecuencias en las condiciones de circulación de los peatones y los demás usuarios de la vía
- Afectación al medio ambiente y mayor contribución al cambio climático.
- Afectación irreversible al medio ambiente por falta de políticas públicas.
- Menor calidad ambiental por procesos productivos sin control ambiental
- La falta de un sistema colector de aguas negras es la principal falencia en la ciudad de La Paz.
- La cobertura del servicio de recojo de basura es diferenciado y limitado en áreas periféricas.

Desarrollo Urbano

- Planificación Urbana sin tomar en consideración el problema de transporte y tránsito.

- Crecimiento indiscriminado sin planificación con previsibles impactos negativos a futuro.
- Nuevos proyectos urbanos o de infraestructura vial con riesgo elevado de no tener viabilidad a largo plazo.
- Caótica imagen urbana e insignificante diferenciación de sus edificios patrimoniales.

2. PLANES DE DESARROLLO MUNICIPAL DE LA PAZ

2.1. Plan de desarrollo Municipal – La Paz, Julio de 2003

La construcción del Plan de Desarrollo Municipal se preparó el año 2000 como una necesidad de plantear estrategias de largo y mediano plazo, que se mantienen establecidas en el marco de las prioridades de la gestión y que ante situaciones de emergencia como la que se vivió en febrero de 2002 y cambios en las condiciones socio económicas que merecen consideración, como parte de un proceso de ajuste y perfeccionamiento de manera integral y no como un hecho aislado. El Municipio de La Paz concentra aproximadamente al 30% de la población del país. En la provincia Murillo conforma, además un área conurbana entre las ciudades de El Alto y La Paz, que agrupa a casi el 68% de la población total del departamento. (Gobierno Municipal, 2003)**Las estrategias priorizadas en el Plan de Desarrollo Municipal de Julio 2003 son:**

Cuadro N° 5 Estrategias Priorizadas en el Plan de Desarrollo Municipal del año 2003

Clasificador de la Demanda	Priorización Municipal La Paz, área urbana
Vialidad	1
Áreas verdes	2
Educación	3
Riesgos naturales	4
Salud	5
Energía	6
Seguridad ciudadana	7
Servicios básicos	8
Deporte	9
Equipamiento comunitario	10
Cultura	11
Saneamiento básico	12
Transportes	13
Turismo	14
Normativa institucional	15
Riesgos ambientales	16

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal. 2003, Gobierno Municipal de La Paz, elaboración propia

Emergen las prioridades de atención diaria de las necesidades de la población el objetivo de las áreas, de una serie de intervenciones que posibiliten la circulación al centro los diversos recursos institucionales, humanos y financieros para el ordenamiento de tráfico. La priorización las demandas es según a las necesidades urbanas y las necesidades de hombres y mujeres.

En el cuadro N°6 notamos que el transporte está entre las prioridades del municipio paceño, y con el llevan a reformar, con la necesidad de un transporte accesible a todos los interesados, con medios de transporte público masivo y selectivo, eficiente debidamente operado, regulado y controlado, dentro de una eficaz coordinación institucional. En los siguientes lineamientos notaremos como el municipio paceño en su plan de desarrollo

municipal ve la necesidad del transporte como prioridad para mejorar la calidad de vida de los paceños y la modernización de casco urbano central.

– **En el lineamiento 1**

Municipio Productivo y Competitivo; el Gobierno Municipal de La Paz tiene el propósito de mejorar de fortalecer la competitividad en la producción de bienes y servicios y uno de ellos es el mejoramiento de la oferta y calidad de la infraestructura de transportes y comunicaciones.

– **En el lineamiento 2**

Municipio Habitable; en este lineamiento se orienta las acciones para crear condiciones de bienestar social y material para los habitantes de la urbe, señala los altos índices de contaminación que cada vez son más altos. El cual se manejará bajo los siguientes programas:

- Ordenamiento urbano y usos del suelo
- Acondicionamiento vial
- Tráfico y transporte

– **En el Lineamiento 7**

Municipio Integrador y metropolitano; el punto de carácter administrativo de redistribución y descentralización. Los proyectos estratégicos ponen énfasis en la determinación de cursos de acción para el logro de los objetivos de los lineamientos y políticas. Orientan de forma operativa la realización de la visión estratégica. Por su naturaleza, contribuyen, además a dinamizar un conjunto de actividades económicas y sociales de la comunidad. Entre los más notables figuran los siguientes:

- De ordenamiento urbano
- Plan de tráfico y transporte
- Plan de ordenamiento de comercio informal
- Sistema de regulación de los servicios municipales
- Plan de ordenamiento urbano y territorial

- Plan de asfaltado de vías⁴⁸

Cuadro N° 6 Hitos de la Gestión en la temática de Transporte Público

HITOS DE LA GESTIÓN, EN LA TEMÁTICA DE TRANSPORTE PÚBLICO						
PROYECTO	METAS	PLAZO		CRONOGRAMAS		
		INICIO	FIN	2002	2003	2004
Plan de Tráfico y transporte	Reestructuración y ordenamiento del tráfico en el centro de la ciudad	Oct-02	Dec-04			
Ampliación Área de Restricción	Implementación Fase II al 100%	Jan-03	Dec-04			
Campaña de Educación Vial	Cebros, campañas radiales, espots tv, estudiantes	Oct-02	Dec-04			
Ampliación del Sistema Semafórico	Renovación en el centro de unidades y ampliación en otras zonas con las unidades existentes	Jun-03	Apr-04			
Evaluación del Plan Vial	Consultoría concluida	Nov-02	Jan-03			
Nueva Señalización Horizontal	1,000 m2 del centro de la ciudad señalizados	Mar-03	Jun-03			
Control de paradas	Las 42 paradas del Casco Urbano Central	Dec-02	Dec-04			
Control de Parqueos	Se tienen controlados los parqueos indebidos en el Casco Urbano Central	Dec-02	Dec-04			
Concesión de Parqueos a Privados	Concesión efectuada y funcionando	Apr-03	Sep-03			

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal. 2003, Gobierno Municipal de La Paz, elaboración propia

2.2. Jayma El Plan de la Ciudad, Plan de Desarrollo Municipal 2007- 2011

- **Sub Eje Revitalización del Centro**

⁴⁸ Plan de Desarrollo Municipal. 2003, Gobierno Municipal de La Paz

Los problemas establecidos en el Diagnóstico del Municipio, elaborado para formular JAYMA Plan de Desarrollo Municipal, se constituyen en uno de los principales insumos que permitieron plantear la estrategia de desarrollo 2007-2011. En el cual muestra la excesiva concentración de servicios y actividades, especialmente educativas y administrativas en el Casco Urbano Central, genera gran cantidad de empleo formal e informal, movimientos masivos de población flotante y de vehículos. La pobreza en el área esta fundamentalmente relacionada con la población que realiza sus actividades comerciales en vía pública. Se indicará los ejes en el cual muestran prioridad de modificaciones y estudios acerca del transporte público en la urbe.⁴⁹

– Sub Eje Modernización y Grandes Proyectos

El Plan de Ordenamiento Urbano y el Plan Urbano de Tráfico y Transporte se ha previsto la estructuración de un sistema vial metropolitano conformado por dos conjuntos de vías: uno constituido por el denominado “*Tercer Anillo Interno*”, que permite ordenar el tráfico, mejores condiciones para el transporte público y descongestionar el centro urbano, así como constituirse en la base del sistema vial de abastecimiento interno de la ciudad de La Paz; el otro está conformado por el “*Anillo Periférico*”, diseñado para distribuir el tráfico del transporte pesado de la región y mejorar las condiciones de interconexión de los macro distritos urbanos. (JAYMA, 2007)

El transporte público actual, basado en una gran cantidad de unidades vehiculares de escasa capacidad, además de llegar a todos los barrios de la ciudad, ha logrado traspasar los límites urbanos para servir al Área Metropolitana; sin embargo, sus características inadecuadas para constituirse en un sistema de transporte masivo generan grandes problemas de congestión de tráfico, desorden y contaminación muy importantes.⁵⁰

Dos componentes fundamentales para el desenvolvimiento de las actividades cotidianas de los habitantes de la ciudad son la movilidad y los espacios públicos. Movilidad implica permitir la buena circulación en la ciudad garantizando un adecuado sistema de transporte público, así como una estructura vial acorde a las necesidades de tráfico y transporte entre las diferentes zonas de la ciudad.

⁴⁹ JAYMA el plan de la ciudad, Plan de Desarrollo Municipal 2007- 2011

⁵⁰ JAYMA el plan de la ciudad, Plan de Desarrollo Municipal 2007- 2011

En cuanto a los espacios públicos, éstos están en directa relación con un sistema peatonal adecuado a las condiciones topográficas de la ciudad y como parte de una red de espacios públicos y áreas verdes, para mejorar la calidad del medioambiente urbano y para permitir la apropiación de la ciudad por los habitantes, aquello que significa la identificación y la identidad de los ciudadanos con su territorio. El crecimiento acelerado de la ciudad y la consolidación de la estructura urbana, sin una planificación adecuada durante muchos años, ha provocado que la conformación actual del sistema vial no sea acorde a los requerimientos de ese crecimiento y a la densidad actual de la ocupación del territorio. Es necesario, en el marco de las previsiones del Plan Urbano de Tráfico y Transporte, ejecutar proyectos viales estratégicos que permitan completar y acondicionar la red vial de la ciudad.⁵¹

No existe una red de vías peatonales que sirva a la gran cantidad de personas que circula y desciende de las laderas hacia el centro de la ciudad diariamente y que recorre las distintas zonas de la ciudad para el desarrollo de sus actividades cotidianas.

Por otra parte, el incremento del asfaltado de los 400 kilómetros de vías de orden primario demanda mantenimientos periódicos y permanentes. La superposición de actividades en el Casco Urbano Central motiva la confluencia de muchas líneas de transporte público, generando el colapso del tráfico vehicular debido, fundamentalmente, a la modalidad de transporte público (basado en pequeñas unidades o minibuses de escasa capacidad) y, como consecuencia, a la sobresaturación de la capacidad de la infraestructura vial; por tanto, el servicio de transporte urbano es caótico y carece de ordenamiento. La semaforización y señalización vial son todavía deficientes en el conjunto de la ciudad.⁵²

Los componentes fundamentales para el desenvolvimiento de las actividades cotidianas de los habitantes de la ciudad son la movilidad y los espacios públicos, entendiendo movilidad como la circulación en la ciudad que garantiza un adecuado sistema de

⁵¹ JAYMA el plan de la ciudad, Plan de Desarrollo Municipal 2007- 2011

⁵² JAYMA el plan de la ciudad, Plan de Desarrollo Municipal 2007- 2011

transporte público, así como una estructura vial acorde a las necesidades de tráfico y transporte entre las diferentes zonas de la ciudad.⁵³

Cuadro N° 7 Eje y Sub eje del Plan de Desarrollo Municipal 2007-2011

EJE	SUBEJE	OBJETIVO ESTRATEGICO	POLITICA	PROGRAMA
LA PAZ METROPOLITANA Y MODERNA	MODERNIZACIÓN Y GRANDES PROYECTOS	Infraestructura de apoyo al desarrollo económico, territorial, humano y de medioambiente del Área Metropolitana	El Gobierno Municipal de La Paz construye parques y habilita espacios forestales como opciones recreacionales positivas y activas, para mejorar el habitat urbano y la calidad de vida de la población	RED DE PARQUES URBANOS Y AREAS VERDES
			El Gobierno Municipal de La Paz promueve la infraestructura y equipamiento necesario para la modernización del sistema de transporte público en el Área Metropolitana	SISTEMA DE TRÁFICO Y TRANSPORTE
		Consolidar la transformación de la ciudad a través del mantenimiento integral de las obras, equipamiento y mobiliario construido de manera adecuada	El Gobierno Municipal de La Paz ejecuta la preservación y mantenimiento de las obras, equipamiento y mobiliario de la ciudad	MANTENIMIENTO INTEGRAL DE LA CIUDAD
			El Gobierno Municipal de La Paz mejora el Sistema de Transporte de Tráfico Urbano, ordenando y previendo adecuada infraestructura u señalética vial vehicular y peatonal	ORDENAMIENTO DEL TRÁFICO Y TRANSPORTE

Fuente: JAYMA el plan de la ciudad, Plan de Desarrollo Municipal 2007- 2011, elaboración propia

⁵³ JAYMA el plan de la ciudad, Plan de Desarrollo Municipal 2007- 2011

3. LAS PRINCIPALES POLÍTICAS PÚBLICAS

3.1. Plan Maestro Urbano de Tráfico y Transporte (PUTT)

El Gobierno Municipal de La Paz, cuenta con el Plan Maestro Urbano de Tráfico y Transporte, estudio realizado en 1997 y que constituye un instrumento técnico- científico de planificación a corto, mediano y largo plazo, que orienta la política sectorial de la ciudad, en relación a los lineamientos estratégicos de uso de suelos y políticas de expansión urbana definidos por el municipio.

Entre los principales resultados del estudio podemos mencionar:

- a.** Un diagnóstico serio de la situación del sistema de transporte en la ciudad de La Paz, principalmente en lo referido a la demanda de desplazamiento y la oferta vial y de los medios de transporte y su proyección en el tiempo.
- b.** Inventario y evaluación de la infraestructura vial existente, realizando una jerarquización de la red urbana de acuerdo al rol que deben cumplir las vías en el transporte de personas y vehículos. Asimismo se estructuran esquemas de movilización para los diferentes escenarios de planificación, proponiendo obras y medidas de ingeniería de tránsito y administración vial.
- c.** Diseño de un programa de inversiones en infraestructura vial y de transporte optimizando los recursos disponibles.
- d.** Diagnóstico de la situación del medio ambiente urbano, referido a los niveles de contaminación atmosférica y acústica, debido a la actividad del transporte urbano así como medidas para su reducción y mitigación.
- e.** En lo referido al transporte público, propone un sistema de transporte masivo óptimamente estructurado mediante terminales de transferencia en los puntos de mayor concentración de la demanda, conectada mediante diversas rutas jerarquizadas de acuerdo a su función y a su relación con la jerarquización de la red vial, pudiendo ser rutas troncales, diametrales, circulares, de conexión o de alimentación local, servidas por vehículos de gran capacidad entre 30 y 150 pasajero de capacidad, reduciendo la cantidad de vehículos que circulan por el

centro de la ciudad. Asimismo plantea medidas para mejorar el acceso de los usuarios del sistema, mecanismos de tarificación y cobro de pasajes modernos, nuevo marco institucional y operacional (empresas) de tal forma que se brinde un servicio eficaz, eficiente y al menor costo social.

Con el cambio recomendado en el sistema de transporte público, el Plan Maestro Urbano de Tráfico y Transporte establece como imprescindibles nuevas leyes, reglamentos y normas para el sector y considera fundamental el involucramiento de los operadores actuales en el proceso de transformación. (Vargas & Chávez)

3.2. Plan De Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz

En el marco de la planificación general establecida en el Plan Maestro Urbano de Tráfico y Transporte, la gestión del Gobierno Municipal, ha elaborado un plan de acción inmediata con el fin de detener los procesos de deterioro de la calidad de vida en la ciudad, debidos a la actividad del transporte urbano, sentando bases para una reestructuración del sistema de transporte actual.

El objetivo de este plan, es el de reducir los problemas de tráfico y transporte en la ciudad, revirtiendo drásticamente los procesos de congestión vehicular y contaminación del medio ambiente debidos al sistema de transporte.

En 1998 el Consorcio de Leuw Cather- CAEM hizo entrega al Municipio de La Paz del “borrador final” del proyecto de ordenador técnico- científico denominado Plan Maestro Urbano de Tráfico y Transporte- Fase 1, del Plan Maestro Urbano de Tráfico y Transporte el cual contiene valiosa información estadística de tráfico y transporte, análisis y proyecciones de demanda a corto, mediano y largo plazo y otros datos técnicos relativos a la estructuración y jerarquización de la red vial.

Entre los principales resultados del estudio se menciona:

- Un diagnóstico serio de la situación del sistema de transporte en la ciudad de La Paz, principalmente en lo referido a la demanda de desplazamientos y la oferta vial y de medios de transporte y su proyección en el tiempo.

- Inventario y evaluación de la infraestructura vial existente, realizando una jerarquización de la red urbana de acuerdo al rol que deben cumplir las vías en el transporte de personas y vehículos. Asimismo, se estructuran esquemas de movilización para los diferentes escenarios de planificación, proponiendo obras y medidas de ingeniería de tránsito y administración vial, diseño de un programa de inversiones en infraestructura vial y de transporte, optimizando los recursos disponibles, diagnóstico de la situación del medio ambiente urbano, referido a los niveles de contaminación atmosférica y acústica, debidos a la actividad del transporte urbano, así como medidas para su reducción y/o mitigación. (Marín, 2015)

En lo referido al transporte público, propone un sistema de transporte masivo óptimamente estructurado mediante terminales de transferencia en los puntos de mayor concentración de la demanda, conectadas mediante diversas rutas jerarquizadas de acuerdo a su función y en relación con la jerarquización de la red vial, pudiendo ser rutas troncales, diametrales, circulares, de conexión o de alimentación local, servidas por vehículos de gran capacidad entre 30 y 150 pasajeros de capacidad, reduciendo la cantidad de vehículos que circulan por el centro de la ciudad. Asimismo, plantea medidas para mejorar el acceso de los usuarios al sistema, mecanismos de tarifación y cobro de pasajes modernos; nuevo marco institucional y operacional (empresas) de tal forma que se brinde un servicio eficaz, eficiente y al menor costo social. El objetivo central de este plan, es el de reducir los problemas de tráfico y transporte en la ciudad, revirtiendo drásticamente los procesos de congestión vehicular y contaminación del medio ambiente debidos al sistema de transporte.

Para adecuar la demanda y optimizar la oferta, se tomaron las siguientes medidas:

- Obras priorizadas de mejoramiento de Infraestructura Vial
- Racionalización de Paradas de transporte público
- Racionalización del estacionamiento en vía pública
- Rehabilitación del sistema semafórico
- Restricción a la circulación, vehicular de acuerdo a un plan de placas (incidencia en particulares, taxis y radio taxis)

- Medidas complementarias
 - Mejoramiento de la señalización (vertical y horizontal)
 - Campaña de orientación e información
- Identificación única del transporte público en todas sus modalidades
- Retiro del comercio informal de las calzadas del Casco Urbano Central
- Eliminación de ramales ilegales
- Racionalización de líneas de transporte público
 - Mediante sanciones por incumplimiento, según reglamento de transporte público para la ciudad de La Paz (Metodología; llamada de atención, suspensión temporal, suspensión indefinida)
 - Reversión de líneas que no están en operación, en todas las modalidades
- Permanencia de las líneas de la modalidad Carry que circulan por el Casco Urbano Central (CUC) sujeto a evaluaciones exhaustivas a cargo del Consejo Ciudadano de Tráfico y Transporte
- Reordenamiento de líneas de transporte público, en todas sus modalidades⁵⁴

3.2.1. Obras Priorizadas de Mejoramiento De Infraestructura Vial

Con el fin de mejorar la oferta de la infraestructura vial existente en el centro de la ciudad y viabilizar la implementación del “Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz” en dicho sector, el Gobierno Municipal se compromete a impulsar decididamente la conclusión de los siguientes proyectos:

- a. Ensanche de la avenida Illampu, que se constituye en un importante Distribuidor Distrital.
- b. Apertura de la Prolongación Obispo Cárdenas
- c. Habilitación de la calle Uchumayu⁵⁵

⁵⁴ CONVENIO INTERINTITUCIONAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ- Ciudad de Nuestra Señora de La Paz Gobierno Municipal

⁵⁵ CONVENIO INTERINTITUCIONAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ- Ciudad de Nuestra Señora de La Paz Gobierno Municipal

3.2.2. Racionalización de Paradas de Transporte Público

Con el fin de mejorar las condiciones de circulación, vehicular y peatonal en general y del transporte público en particular, se han establecido las paradas del transporte Público dentro de casco urbano central y del centro de ciudad. Esta medida permite optimizar la capacidad de las vías, mejorar la utilización de los carriles viales, incrementar la velocidad de la circulación, la seguridad en el embarque y desembarque de los pasajeros y contribuir a la reducción de los tiempos de viaje⁵⁶.

Los representantes del Transporte Público con ruta fija se comprometen a cumplir y hacer cumplir fielmente lo establecido en el Plan, es decir que el embarque y desembarque de pasajeros del transporte público será realizado única y exclusivamente en las paradas establecidas, quedando prohibido efectuar esta operación en lugares diferentes a los señalados. Esta disposición no es válida para la modalidad de Trufis, la cual mantendrá sus características de embarque y desembarque de pasajeros.⁵⁷

Las paradas fueron diseñadas y ubicadas en consideración a factores como ser:

- Distancia mínima entre paradas de 300 y 500 metros, sujeta al desplazamiento peatonal en el Centro y la pendiente de las vías
- Capacidad y visibilidad de los espacios destinados a paradas en función de la oferta y demanda del transporte
- Espacios y longitudes disponibles en las vías para la ubicación de las paradas
- Modalidades y número de líneas que utilizaron las paradas, a ser definidas en las diferentes fases del Plan⁵⁸

Las paradas establecidas contarán con la correspondiente señalización horizontal y vertical, quedando prohibido efectuar esta operación en lugares diferentes a los señalados.

⁵⁶ PLAN DE TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ. Gobierno Municipal de La Paz, Dirección de Sistemas Viales

⁵⁷ CONVENIO INTERINSTITUCIONAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ- Ciudad de Nuestra Señora de La Paz Gobierno Municipal

⁵⁸ PLAN DE TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ. Gobierno Municipal de La Paz, Dirección de Sistemas Viales

3.2.3. Racionalización del Estacionamiento en Vía Pública

Este mecanismo tiene por finalidad restringir el estacionamiento en vía pública. Se desarrolló el ordenamiento de áreas de estacionamiento, que previene los siguientes aspectos:

- Definición de áreas de intervención
- Elaboración de una base datos con relevamiento de vías aptas para el estacionamiento
- Listado de Instituciones, Organizaciones y Misiones Diplomáticas asentadas en la zona donde se establecerán los parqueos
- Información a la ciudadanía en general, a través de medios de comunicación referente al área de intervención, para la asignación de espacios de parqueos de acuerdo a solicitud y disponibilidad⁵⁹

Se tiene previsto la instalación de letreros, se adecuara el control de las áreas de estacionamiento, se informara de la capacidad de disponibilidad de estacionamiento en las vías urbanas.

3.2.4. Rehabilitación del Sistema Semafórico

La rehabilitación del sistema semafórico, el Gobierno Municipal de La Paz, se compromete a la rehabilitación, reparación y mantenimiento del sistema semafórico. El mantenimiento debe ser efectuado por la empresa especializada, la supervisión y operatividad del sistema semafórico la deberán efectuar los miembros del Consejo Ciudadano de Tráfico y Transporte.

Cuadro N° 8 Semáforos instalados según Macro distrito

Semáforos instalados según Macro distrito			
MACRODISTRITO	2007	2008	2009
Macrodistrito Cotahuma	1	1	3

⁵⁹ PLAN DE TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ. Gobierno Municipal de La Paz, Dirección de Sistemas Viales

Macrodistrito Max Paredes	3	3	0
Macrodistrito San Antonio	0	0	0
Macrodistrito Sur	6	7	1
Macrodistrito Centro	1	5	1
TOTAL	11	16	5

Fuente: Oficialía Mayor Técnica- Unidad Especial de Sistemas Viales del Gobierno Municipal de La Paz

3.2.5. Restricción a la Circulación, Vehicular en el Casco Urbano Central de Acuerdo a Un Plan de Placas

Para reducir los niveles de congestión y contaminación existentes en las diferentes áreas de intervención y contaminación existentes en las áreas de intervención, el Plan de Tráfico, Transporte y Vialidad para La Paz, determina el ingreso al Casco Urbano Central de Taxis, Radiotaxis y vehículos particulares, entre las horas 8:00 de la mañana y las 20:00 de la noche de lunes a viernes de acuerdo al rol establecido en función al último dígito numérico de la placa de control de cada vehículo, los días sábados, domingos y feriados no hay restricciones a la circulación.

Cuadro N° 9 Rol de restricción a las circulación vehicular de Taxis, Radiotaxis y Particulares

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

Fuente: PLAN DE TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ. Gobierno Municipal de La Paz, Dirección de Sistemas Viales

En el diagnóstico se ha establecido que el elemento principal del congestionamiento vehicular en el centro de la ciudad es el transporte público selectivo (taxis y radiotaxis) con el 45% del volumen de la circulación vehicular, seguido por el transporte particular con un 19%. El parque automotor afectado con esta medida es de 4.500 vehículos de cada modalidad, haciendo un total aproximado de 13.600 vehículos que circularán en el área de restricción, el límite de área de restricción definido como Casco Urbano Central

comprende: avenida Sucre, avenida Armentia, calle Alto de la Alianza, calle Ingavi, avenida Montes avenida Mariscal Santa Cruz, calle Bueno, calle Uchumayu, calle Coroico, calle Loayza, y avenida Sucre.⁶⁰

Cuadro N° 10 Distribución por número de Placa- Casco Urbano Central

1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	TOTAL
AUTOS PARTICULARES										
2,245	2,080	2,069	2,078	1,928	2,040	2,040	1,915	2,070	1,828	20,293
TAXIS										
2,555	2,739	2,592	2,747	2,607	2,831	2,444	2,475	2,621	2,185	25,797
RADIO – TAXIS										
2,192	2,320	2,104	2,160	2,223	2,093	2,389	2,174	2,349	1,968	21,973
AUTOS PARTICULARES – TAXIS- RADIO TAXIS										
6,991	7,139	6,765	6,985	6,758	6,965	6,873	6,565	7,040	5,982	68,063

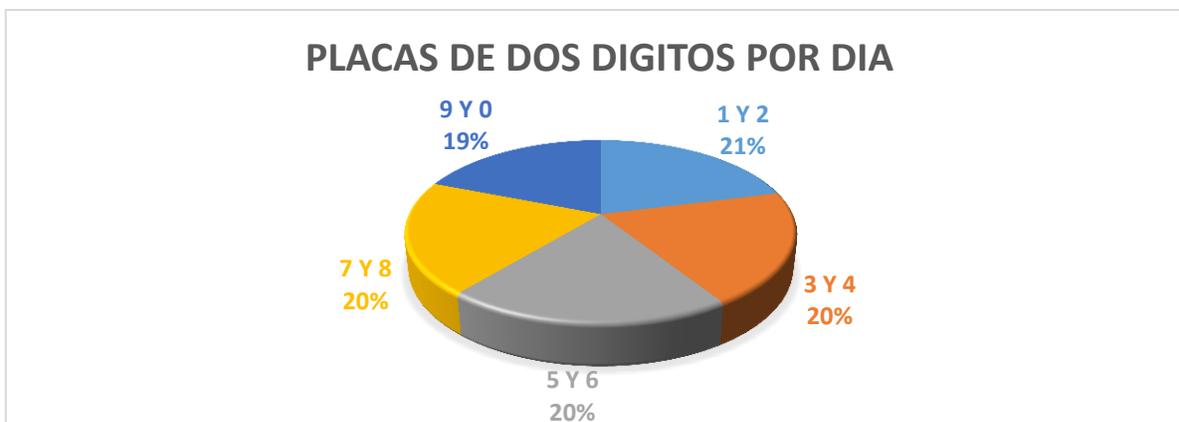
FUENTE: PLAN DE TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ. Gobierno Municipal de La Paz, Dirección de Sistemas Viales

⁶⁰ CONVENIO INTERINTITUCIONAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ- Ciudad de Nuestra Señora de La Paz Gobierno Municipal

GRAFICO N° 20 PORCENTAJE POR DIGITO DE PLACA



GRAFICO N° 21 PORCENTAJE DE VEHÍCULOS POR DOS DÍGITOS DE PLACAS



PLAN DE TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ. Gobierno Municipal de La Paz, Dirección de Sistemas Viales

3.3. Medidas Complementarias

3.3.1. Mejoramiento de la Señalización (Vertical y Horizontal)

En base al diagnóstico efectuado, la necesidad de implementar la señalización vertical y horizontal requerida para una adecuada implementación de los diferentes componentes del Plan, así como el mantenimiento del mismo. Se realizara la señalización de las paradas de transporte público en el área de intervención, los pasos de cebra, separadores de carril, líneas de parada, etc.

Cuadro N° 11 Señalización horizontal implementada según tipología 2007-2008

TIPO DE SEÑALIZACIÓN	2007	2008
Pasos Peatonales	2.254	4.352
Flechas Direccionales	53	263
Paradas de Transporte Público	3.637	6.257
Separadores de Carril	134	766
Separadores de Vía	136	892
Cordones de Acera	164	796
TOTAL	6.376	13.325

Fuente: Oficialía Mayor Técnica- Unidad Especial Viales

3.3.2. Identificación Única del Transporte Público en Todas sus Modalidades

Se implementara y actualizara el sistema de identificación del transporte Público, de acuerdo a sus distintas modalidades, con identificación fija que permita una fácil visualización por parte de los usuarios y evite el cambio arbitrario de carteles, discos y logos que posibilitan alteraciones de ruta y otro tipo de irregularidades e infracciones. Se priorizara la identificación de modalidad taxis mediante el pintado inicial de la característica establecida en el Código de Transito.

3.3.3. Retiro del Comercio Informal de las Calzadas del Casco Urbano Central

El Gobierno Municipal de La Paz se trazó la política de reordenamiento del comercio informal de la ciudad. Uno de los principales componentes de esta política es la racionalización de puestos de venta en función a la categorización vial establecida, evitando la reducción de la capacidad de las vías por los asentamientos de puestos y/o vendedores ambulantes, estos lineamientos principalmente se realizara en las vías del Casco Urbano Central de uso del Transporte Público, donde existe mayor concentración de actividades administrativas, de gestión de servicios de la ciudad.⁶¹

⁶¹ CONVENIO INTERINTITUCIONAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ- Ciudad de Nuestra Señora de La Paz Gobierno Municipal

3.3.4. Eliminación de Ramales Ilegales

Se retirará y eliminará todos los ramales que fueron creados fuera del ámbito legal en el área urbana, es decir que no cuenten con la correspondiente documentación otorgada por el Gobierno Municipal de La Paz. Control referido a la creación y racionalización de líneas ramales.

3.3.5. Permanencia de las Líneas de la Modalidad Carry que Circulan por el Casco Urbano Central (CUC) Sujeto a Evaluaciones Exhaustivas a Cargo del Consejo Ciudadano de Tráfico y Transporte

Se establece la necesidad de efectuar una evaluación exhaustiva por parte del Consejo ciudadano de Tráfico y Transporte, de la permanencia o no de líneas Carrys que circula por el casco urbano central, basada en aspectos de capacidad de transporte y de la utilización de la infraestructura vial, el reordenamiento de las rutas de esta modalidad se efectuará asignándoles rutas alternativas en un perímetro circundante al área de intervención. Posteriormente, se programaría las nuevas rutas evitando su circulación por las vías troncales del centro de la ciudad, en un proceso que permita el retiro paulatino de esta modalidad de transporte del servicio público.

En el aspecto de capacidad de transporte, la modalidad tiene un bajo nivel de servicio en comparación a otras:

- Dos Carrys transportan igual número de pasajeros que un Minibus
- Tres Carrys equivalen a un Microbus de 22 pasajeros cómodamente sentados
- Cinco Carrys transportan menor número de pasajeros que un Bus o Colectivo de 36 pasajeros

En el segundo caso, su excesivo número de pasajeros subutiliza la capacidad vial, puesto que:

- Dos Carrys en línea tienen mayor longitud que un Microbus y solamente ofrecen un tercio de la capacidad de este
- Tres Carrys en línea representan dos Minibuses y sin embargo solo ofertan 21 asientos o 21 pasajeros en comparación a los 36 pasajeros sentados en un Bus

- Tres Carrys en línea representan la misma longitud que un Bus o Colectivo, ofreciendo únicamente asiento a 21 pasajeros con comparación a los 36 pasajeros sentados en un Bus⁶²

4. LAS CEBRAS

Las Cebbras nacieron en octubre de 2001, durante la gestión del Alcalde Juan Del Granado, cuando un grupo de 24 jóvenes entusiastas recorría las calles en “cuatro patas” con el objetivo de educar en viabilidad. Tiempo después, erguidos y con accesorios muy urbanos, estrenaron los trajes de rayas blancas y negras que se complementaron con tiernas máscaras. Encabezadas por Kathia Salazar, “la mamá Cebra”, su primer trabajo fue el de informar a la ciudadanía sobre la implementación del entonces nuevo *“Plan de tráfico, transporte y vialidad”*. Con el tiempo las funciones de las rayadas educadoras se ampliaron hasta convertir a Las Cebbras en un ejemplo de una convivencia en la que prima el respeto y amor. (Bolivia Emprende, 2015)

La imagen de la cebra se construyó alrededor del paso peatonal de cebra. El personaje debía tener gracia y despertar empatía, él sería el lado amable de la ciudad. Entre sus exigencias, debía conquistar el corazón y hablar solo con gestos. Construido el personaje, sus primeras acciones fueron las de informar sobre los cambios de ruta, respetar los pasos peatonales, los puntos de parada, el semáforo en rojo, y a partir de ello mostrar que tanto peatón como pasajero y chofer, debieran ejercer su ciudadanía con respeto y responsabilidad. Este fue su primer pilar de trabajo. El “cambio de piel” de un traje de dos piezas a uno individual y establecer un horario de trabajo, fue sinónimo de planificación en la gestión 2002. La institucionalización de las Cebbras se dio con la alianza con la Fundación Arco Iris en el 2003. Así se construía el segundo pilar de soporte: dar apoyo a jóvenes en situación de abandono y dificultades que podrían orillarlos a la marginalidad. El 2004 se decidió conquistar las escuelas con “Mateo y la Cebra”, una obra de teatro que además de dejar ver las vulnerabilidades de la ciudad, llamaba a los niños a la reflexión, con ello se obtuvo un logro muy grande, el crear un héroe o heroína para los niños, se abrió ahora en torno a la Cebra.

⁶² PLAN DE TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ. Gobierno Municipal de La Paz, Dirección de Sistemas Viales

En 2005, la creación de la Dirección de Cultura Ciudadana y la definición de temáticas de trabajo, le dieron al nuevo proyecto solidez, institucionalidad y líneas de acción más definidas. Los cuatro ejes de trabajo: la educación vial, el ruido, la basura y la seguridad ciudadana. El nacimiento del personaje del Burro, en la gestión 2006, hizo que se replanteasen la filosofía de trabajo de las Cebras orientada a acciones más cuestionadoras sobre las actitudes de las personas que merecían una reflexión. Ello exigió políticas más sólidas, revisión y capacitación permanentes a los educadores urbanos. Sólo las cebras experimentadas y hábiles pueden encarnar al “burro”, pues su actuación crítica ante de los infractores de las normas sean conductores o peatones requiere al mismo tiempo de decisión y gracia. De las gestiones del 2007 para adelante se fue construyendo de forma secuenciada el “Proyecto de Educadores Urbanos Cebras”.

El año 2001 esta experiencia comenzó con 24 jóvenes, al año siguiente se incrementó a 30, cifra que fue incrementándose de forma sostenida. Para el 2008 eran ya 80 integrantes y 100 para el 2009. De las 120 cebras y burros participantes en esta tarea, el número actual para este año casi se duplicó, con 235 miembros. La edad de jóvenes y muchachas cebras está entre los 16 a 24 años de edad. El 70% son mujeres y un 67% realiza cursos de educación superior.

La aplicación de acciones exitosas y la revisión permanente al trabajo diario de los educadores urbanos permitió que el Proyecto “Cebras” fuese tomado como referente de ciudadanía en otros puntos de Bolivia. El interés por contar con una ciudad con valores ciudadanos hizo que el municipio de Viacha adoptara el proyecto en la gestión 2008, mientras que el desorden y necesidad de planificación hicieron replicar el proyecto de las Cebras en la gestión 2009 de la ciudad de El Alto. Un año después, Tarija buscó incluir estos personajes junto a una política que busca mejorar el comportamiento ciudadano frente a problemáticas locales. Del mismo modo, en noviembre del mismo año, Oruro incursionó con Cebras como parte de sus políticas de gestión municipal.

Los jóvenes que comienzan como cebras se los llaman “aspirantes” necesariamente deben tener un sentido de compañerismo constante, porque en ello se basa su relación de equipo, lealtad por el compromiso con el que asumen su rol y honestidad para saber desarrollar un trabajo responsable y sostenido. Ese el primer paso para ser una Cebra. El

segundo momento lo pone la “Casa Cebra”, que cada año hace la recepción de solicitudes, un seguimiento y valoración a cada “aspirante”, para luego a principios de año reunirlos en una capacitación que dura alrededor de un mes, con otros educadores urbanos más antiguos. Las capacitaciones semanales a lo largo del año, sirven básicamente para dar respuesta a muchas de las necesidades que en la adolescencia y juventud suelen ser conflictivas. De allá es que se dice que el Proyecto es una respuesta a sus necesidades personales y de entorno.

Charlas de psicología, autoafirmación como parte de la comunidad, derechos sexuales, liderazgo y valores ciudadanos, son una oportunidad e invitación a los cientos de jóvenes convocados a descubrirse como personas con todas sus fortalezas y debilidades, para proyectarse a una construcción individual de sí mismos. Talleres de danza, actuación, manejo del espacio y destreza corporal son herramientas de trabajo necesarias dentro de su accionar cotidiano en las calles y fundamentalmente en el relacionamiento continuo con la colectividad. Es el tiempo de formación en el que se marcan referentes de orden personal así como de grupo. La actitud, el equilibrio personal y la apertura de criterio hacen que sean trabajadas como la arcilla, apta para su formación.

Kathia Salazar la mamá cebra que es institucionalmente es la Coordinadora del “Proyecto de Educadores Urbanos Cebra”, se incorporó al equipo de las cebras en el 2006 a raíz de una invitación, se pensó que el perfil de artista de danza podría significar un buen aporte al trabajo lúdico de las cebras. En su condición de destacada bailarina contemporánea, el incorporarse al trabajo de oficina, significaba un cambio trascendental en su vida. Era asumir nuevas formas de trabajo, nuevos roles y otras proyecciones que no las había planificado. (GAMLP, 2015)

5. CONVENIO DE COOPERACIÓN NO REEMBOLSABLE BID- GMLP

El Gobierno municipal de La Paz, solicitó al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la realización del Estudio para la modernización del Transporte público en el área metropolitana de La Paz- Bolivia, el mismo que persigue los siguientes objetivos:

- Desarrollar un plan de modernización del sistema de transporte público, privilegiando el transporte masivo e integrado, por sobre las modalidades

prestadas en vehículos individuales de baja capacidad que operan en la actualidad

- Analizar la factibilidad de implementar un corredor primario de transporte masivo. El Alto – Centro - Zona Sur, con buses de gran capacidad, según los lineamientos generales establecidos en el PUTT.
- Revisar el marco legal y reglamentario vigente y analizar su adecuación a las necesidades que involucra el mejoramiento del sistema de transporte público
- Fortalecer técnicamente los órganos municipales, en su papel de orientador y ejecutor del proceso de transformación del sistema de transporte público.
- Definir el programa de acciones para la transición del sistema actual, al que se defina como más adecuado a las necesidades de la ciudad de La Paz
- Formular un plan de inversiones en infraestructura, capacitación de operadores y funcionarios públicos y transferencia tecnológica para el mejoramiento del transporte público a corto, mediano y largo plazo

Este estudio será complementado por otro similar, a través de la elaboración de una Guía para Sistemas Modernos de Buses, a ser encarado con la cooperación del BID. (Vargas & Chávez)

6. REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Las tres instituciones públicas, conforman el marco normativo que sigue la regulación y el control del servicio de transporte público urbano de pasajeros en Bolivia, que son:

- El Decreto Supremo N° 25461 de 23/07/1999, dispone que la regulación del servicio de transporte público automotor urbano, estará a cargo de la Superintendencia de Transporte, dentro del marco de las disposiciones establecidas por la Ley de Municipalidades N° 1600 del Sistema de Regulación Sectorial (SIRESE). Siendo su competencia la otorgación de autorizaciones, licencias y concesiones para la prestación del servicio.
- Por parte de la Ley de Municipalidades N° 2028 de 28/10/1999, determina que los gobiernos municipales deben coordinar la prestación del servicio de transporte con

la Superintendencia Sectorial, además de organizar y reglamentar el tránsito y vialidad de su jurisdicción, en coordinación con la Policía Nacional.

- Por último, la entidad encargada de hacer cumplir las disposiciones legales que regulan el tránsito público en todo el territorio nacional, conceder licencias y permisos de conducción de vehículos y mantener el registro nacional de vehículos en general, donde se incluye de manera particular el transporte público, es la policía Boliviana, tal como menciona su Ley Orgánica de 08/04/1995. La institución policial tiene la función de control, vigilancia y cumplimiento de las reglamentaciones vigentes en lo concerniente a transporte público. (Vargas Fernández)

A nivel nacional, todas las organizaciones de choferes están afiliadas a la Confederación Sindical de Choferes de Bolivia que es la más grande y de mayor influencia, a la Confederación Nacional de Transporte Libre de Bolivia o a la Federación Nacional de Cooperativas de Transportes. En La Paz, están agrupadas en federaciones regionales y urbanas como la Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros de La Paz (CUTUPLP) (Pando Solares Consultores, 2011), entidades matrices regionales creadas como parte de las luchas conjuntas de los transportistas por el incremento de pasajes y otras reivindicaciones sectoriales.

Actualmente, existe un marco normativo que regula la producción del servicio de transporte público en la ciudad de La Paz, éste se construyó con la participación de las organizaciones de transportistas públicos y las instituciones reguladoras del mismo. La Federación aglutina a distintas modalidades del transporte urbano, entre otras, y cuya regulación de horarios y servicios se realiza conjuntamente con la Superintendencia de Transportes, la alcaldía de La Paz, la Direcciones de Tráfico y Vialidad de las mismas. Para el mejor cumplimiento de sus funciones, la Federación Departamental cuenta con un ente técnico que regula el funcionamiento de las líneas de las instituciones sindicalizadas, ésta es la Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros C.U.T.U.P. que fue fundada en la década de 1980 y afilia a 40 sindicatos en La Paz. Si bien estas organizaciones participan en la regulación del servicio de transporte público que producen sus afiliados, la

planificación de políticas para la regulación, se origina en dos instituciones: la Honorable Alcaldía Municipal de la ciudad de La Paz y la Superintendencia de Transportes. (Aleman)

Cuadro N° 12 Tipos de organizaciones sindicales de chóferes

Organizaciones nacionales	Organizaciones regionales	Organizaciones urbanas
Confederación Sindical de Chóferes de Bolivia (CSCHB)	Federación de Chóferes 1ro. de Mayo La Paz	Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros La Paz CUTUP-LP Asociación del Transporte libre de La Paz Asociación de Empresas de Radio Taxis
Federación Nacional de Cooperativas de Transportes FENCOTRANS	Federación de Transporte Libre de La Paz	
	Federación Departamental de Cooperativas de Transportes de La Paz	

Fuente: Pando Solares Consultores, 2011, elaboración CEDLA en el 2010

7. DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO

El siguiente estudio fue realizado por TRANTER Consultores SRL, Estudio de Actualización de la demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM. GAMLP 2011, el cual fue hecho con resultados obtenidos desde el 2010. En La Paz se realizan más de 2,700,000 viajes por día. De estos viajes, cerca de 1,900,000 viajes se realizan en vehículos de transporte público, lo cual representa cerca del 90% de los desplazamientos motorizados. En el siguiente cuadro muestra la cantidad de viajes en transporte público, que se realizan diariamente en el Área Metropolitana de La Paz-El Alto.⁶³

⁶³ TRANTER Consultores SRL, Estudio de Actualización de la demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM. GAMLP 2011

**CUADRO N° 13 VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO EN ÁREA METROPOLITANA
(PASAJEROS POR DÍA)**

ORIGEN/DESTINO	1. Cotahuma	2. Max Paredes	3. Periférica	4. San Antonio	5. Sur	6. Mallasa	7. Centro	8. Hampaturi	9. Zongo	11. El Alto, Villa Dolores, C. Sate	12. El Alto, Villa Adela, Rio Seco	13. El Alto, 16 de Julio,	14. El Alto, Bautista Saavedra	15. El Alto, Distrito 15	16. El Alto, Ventilla	17. Municipio Pucarani (Camini)	18. Municipio de Laja (Camini)	19. Municipio de Viacha	20. Municipio Mecapaca (Rio Seco)	21. Municipio de Achocalla	22. Municipio de Palca	Total
1. Cotahuma	56168	27007	14905	10914	18883	727	55275	0	0	12585	6391	3360	374	0	229	0	0	133	31	0	0	206982
2. Max Paredes	26351	44632	10697	5168	6818	205	51669	0	0	14510	4294	10977	618	0	377	0	0	283	0	329	0	176929
3. Periférica	14996	10966	32166	3498	6142	31	56387	0	0	5433	3197	4479	325	0	259	0	0	44	0	0	0	137923
4. San Antonio	10885	5609	3254	18495	5302	88	44392	0	0	2077	585	1518	25	0	98	0	0	130	0	58	0	92516
5. Sur	19082	6683	5915	5408	58995	1233	38890	0	0	4827	3669	3110	236	0	241	0	0	112	182	122	0	148705
6. Mallasa	772	211	30	63	1264	1097	947	0	0	95	1	217	0	0	344	0	0	3	36	7	2	5091
7. Centro	57505	53255	57606	44717	37721	940	55827	0	0	37031	31493	23380	997	0	1804	0	0	16	78	0	0	402368
8. Hampaturi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. Zongo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11. El Alto, Villa Dolores, C. Sate	12427	13837	5878	2069	4905	98	37281	0	0	117209	60413	47379	4857	0	12312	0	0	890	0	319	0	319874
12. El Alto, Villa Adela, Rio Seco	6302	4444	3213	611	3601	1	31609	0	0	61308	35068	30483	2189	0	4812	0	0	1800	0	12	0	185451
13. El Alto, 16 de Julio,	3350	11100	4571	1521	2491	289	23310	0	0	46752	29809	75309	3216	0	2751	0	0	2089	0	0	0	206559
14. El Alto, Bautista Saavedra	374	618	325	25	262	0	997	0	0	4890	1954	3245	1757	0	339	0	0	71	0	0	0	14858
15. El Alto, Distrito 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. El Alto, Ventilla	200	377	259	26	241	339	1876	0	0	12389	5054	2776	318	0	3847	0	0	70	0	0	0	27772
17. Municipio Pucarani	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18. Municipio de Laja	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19. Municipio de Viacha	133	283	44	130	84	3	16	0	0	1035	1800	2089	71	0	70	0	0	0	0	0	0	5758
20. Municipio Mecapaca	31	0	0	0	182	36	78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	327
21. Municipio de Achocalla	59	271	0	58	122	12	0	0	0	319	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	852
22. Municipio de Palca	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Total	208634	179294	138863	92703	147012	5101	398555	0	0	320458	183740	208323	14984	0	27484	0	0	5643	327	847	2	1931969

Fuente: TRANTER Consultores SRL, Estudio de Actualización de la demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM. GAMLP. 2011.

Se puede observar que la mayor porción de demanda de transporte se origina en la ciudad de El Alto, con cerca de 180,000 pasajeros por hora (en un sentido) que acceden a diferentes zonas en la ciudad de La Paz. La demanda total de todas las zonas hacia el centro (incluyendo San Jorge y Miraflores) es de más de 400,000 pasajeros por día. Los macrodistritos de San Antonio y Periférica generan una demanda de 92,000 y 138,000 pasajeros por día respectivamente. La demanda del macrodistrito Max Paredes corresponde

a la más elevada (170,000 pasajeros por día). El Macrodistrito Sur genera 150,000 viajes por día⁶⁴.

7.1. Rutas de Transporte Público e Intervalos De Servicio

Se tiene en registros 540 rutas de transporte público, para la operación en toda el área metropolitana. Sin embargo, estudios recientes realizados tanto por el propio Gobierno Municipal como por empresas consultoras han mostrado que la cantidad real de rutas operativas es significativamente inferior.

Las rutas identificadas como operativas (en forma regular) en el Estudio de Actualización de la demanda de transporte, diseño operacional y escenarios del SITM⁶⁵ llegan a 480 rutas entre líneas de micros, minibuses y trufis en La Paz. Es importante anotar que algunas de las rutas restantes solamente operan en horarios o días específicos, pero sin cumplir con un servicio regular.

Intervalos de servicio de rutas de Transporte Público (Hora Pico AM)

Modo	Intervalo de Servicio (min)
Bus	15.93
Carry	4.69
Micro	14.65
Minibus	9.02
Trufi	4.31
Total general	8.44

Fuente: TRANTER Consultores SRL, Estudio de Actualización de la demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM. GAMLP. 2011.

En la hora pico en los horarios de la mañana AM, los buses y micros pasan en promedio cada 15 a 16 minutos, los carrys cada 5 minutos, los minibuses cada 9 minutos y los trufis son los más frecuentes pasando cada 4 minutos⁶⁶.

⁶⁴ TRANTER Consultores SRL, Estudio de Actualización de la demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM. GAMLP 2011

⁶⁵ TRANTER Consultores. Estudio de actualización de la demanda de transporte, diseño operacional y escenarios del SITM. GAMLP. 2011.

⁶⁶ TRANTER Consultores SRL, Estudio de Actualización de la demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM. GAMLP 2011

7.2. Volúmenes de Pasajeros Transportados

Los volúmenes de pasajeros transportados en vehículos de transporte público, en los principales puntos de la red vial de la ciudad de La Paz, se puede identificar claramente los corredores viales por donde transita el grueso de la demanda de transporte público en la ciudad, que corresponden a las avenidas Mariscal Santa Cruz, Av. 16 de Julio, Av. Camacho, Av. Simón Bolívar, Av. Hernando Siles, Av. Roma y Av. Ballivián.

Los principales volúmenes de pasajeros, en pasajeros en horas pico de la mañana

- Autopista La Paz-El Alto: 17,000 pas/hr
- Av. Mariscal Santa Cruz| 14,000 pas/hr
- Av. Simón Bolívar 10,000 pas/hr
- Av. Hernando Siles 10,000 pas/hr
- Av. Busch 7,000 pas/hr
- Av. Ballivián 8,000 pas/hr

Fuente: TRANTER Consultores SRL, Estudio de Actualización de la demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM. GAMLP. 2011.

CUADRO N° 14 VELOCIDADES MEDIAS DE OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Tipo de Vehículo	Rutas Inter-ciudades (La Paz-El Alto)			Rutas Internas La Paz		
	n	Distancia Media (Km)*	Velocidad Media (km/hr)	n	Distancia Media (Km)	Velocidad Media (km/hr)
Minibuses y Carries	128	14.06	17.43	179	12.03	13.56
Micros y Buses	31	10.06	13.68	32	11.97	9.42
Trufis	5	8.40	20.99	59	11.11	18.03

Fuente: TRANTER Consultores SRL, Estudio de Actualización de la demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM. GAMLP. 2011.

7.3. Tarifas del Transporte Público

CUADRO N° 15 TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

MODO	TARIFA (Bs)			
	Parada al Centro	Parada a parada	Centro - Zona Sur	El Alto-Centro
Minibus	1.50	1.50	2.30	2.30
Trufi	2.00	3.00	3.00	3.00
Microbus	1.00	1.30	1.70	1.70

Fuente: TRANTER Consultores SRL, Estudio de Actualización de la demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM. GAMLP. 2011.

Las tarifas mostradas en la tabla anterior fueron definidas por la Superintendencia de Transportes, en el año 1999. Sin embargo, durante gran parte de la década del 2000, las tarifas sufrieron modificaciones impuestas por los mismos operadores, debido a la excesiva competencia experimentada en el mercado, lo que hizo que las tarifas anteriores sean reducidas en las horas del día. El incremento en los costos de operación, y el mantenimiento de las tarifas anteriores, ha llevado a que los operadores incumplan tanto los horarios de servicio como las rutas autorizadas, generando como consecuencia el fenómeno del “trameaje”.

Por otro lado, la inexistencia de un sistema tarifario unificado, por la excesiva cantidad de operadores individuales, ocasiona que las personas que habitan en los sitios más alejados del centro tengan que tomar más de un medio de transporte, con el consiguiente incremento en el costo total de su tarifa. Es paradójico que estas personas representan a los niveles socio-económicos más bajos de la sociedad, quienes sin embargo pagan una tarifa más elevada que aquellos de niveles medios o altos. Por otro lado, debido a la falta de regulación del sistema, las personas que residen en los barrios más alejados son las que disponen de un limitado servicio de transporte público durante las noches, con bajas frecuencias de operación⁶⁷

⁶⁷ TRANTER Consultores SRL, Estudio de Actualización de la demanda de Transporte, diseño operacional y escenarios del SITM. GAMLP 2011

CAPITULO IV

RESULTADOS DE LAS MEDIDAS TOMADAS POR EL GOBIERNO MUNICIPAL, DESTINADAS A DAR SOLUCION A LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE PUBLICO EN EL MUNICIPIO

1. MARCO INSTITUCIONAL DE LOS GOBIERNOS MUNICIPALES

Es una competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales el “Transporte Urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano”, de igual manera y en el marco de lo establecido en el artículo 76 se establece que “El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La Ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores”.

La Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibañez” en su artículo 96, parágrafo VII, otorga como competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales, entre otras, la labor de planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento de tránsito urbano; desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana, regular las tarifas del transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado; determinando que la competencia exclusiva municipal en transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano se la ejercerá en coordinación de la Policía Boliviana. La implementación de un sistema integrado de transporte masivo, que otorgue al ciudadano un servicio de transporte público más eficiente, más barato que el actual⁶⁸.

⁶⁸ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2013). MEMORIA DE GESTIÓN. ¡LA PAZ NADA NOS DETIENE!; Pág. 8

2. MARCO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS⁶⁹

Hasta el año 2012, la regulación y el control del transporte público en el área metropolitana de La Paz se realizaban mediante la participación de cuatro instituciones públicas: la Superintendencia de Transporte del Sistema de Regulación Sectorial, los gobiernos municipales de La Paz y El Alto y la Policía Boliviana a través del Organismo Operativo de Tránsito. Los gobiernos municipales dictaban normas operativas y controlan la cantidad de rutas y vehículos en cada modalidad. El Organismo Operativo de Tránsito se encarga de controlar la operación del transporte público en las calles. La Superintendencia de Transportes definía límites tarifarios por modalidad y se esperaba controlar los procesos legales de concesión de rutas. A partir del dieciocho de abril de 2012, mediante Ley Municipal Autónoma No. 015, el gobierno autónomo municipal de La Paz, se encarga del control y la planificación del transporte público, incorporados en las unidades administrativas y técnicas encargadas de la gestión del tránsito vehicular, el mantenimiento de las vías y el estacionamiento. El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, tiene como proyecto el Transporte Masivo Integrado, en la primera fase entra en funcionamiento el Bus La Paz Laderas, que cubriría las zonas más alejadas de la ciudad.

3. MARCO NORMATIVO

Como consecuencia del modelo económico adoptado por el gobierno de Bolivia a partir de 1985; el Estado deja de involucrarse en la producción de bienes básicos y de inversión así como en la provisión de servicios públicos.

A mediados de la década de los noventas, comienza el proceso de privatización de las principales empresas de servicio del Estado, este proceso vino acompañado de reformas sectoriales y de la implementación de un sistema regulatorio que buscaba promover la competencia y eficiencia en los sectores de Telecomunicaciones, Electricidad, Hidrocarburos, Agua Potable, Alcantarillado Sanitario y Transporte.

⁶⁹ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (2012). LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO URBANO.

De la misma manera, en la Constitución Política del Estado, sección diez referido a los derechos de las y los usuarios, de las y los consumidores, en el artículo 76 menciona: El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte sea eficiente y eficaz y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores del servicio.

En concordancia con lo anterior, de igual manera la Constitución Política del Estado en lo referido a la organización territorial del Estado, en los articulados correspondientes menciona, La Ley Marco de Autonomías y Descentralización regulará el procedimiento para la elaboración de Estatutos Autonómicos y Cartas Orgánicas, la transferencia y delegación competencial, el régimen económico financiero y la coordinación entre el nivel central y las entidades territoriales descentralizadas y autónomas. Pero además en el artículo 275 especifica a que cada órgano deliberativo de las entidades territoriales elaborará de manera participativa el total de miembros, y previo a un control de constitucionalidad, mismo que entrará en vigencia como norma institucional básica de la entidad territorial mediante referendo aprobatorio en su jurisdicción.

Al respecto, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización N° 031 de 19 de julio de 2010 dispone en su artículo 9, parágrafo I, numeral 3) que la autonomía se ejerce a través de la facultad legislativa, determinando así las políticas y estrategias de su gobierno autónomo; concordado con el artículo 34 de dicha Ley Marco que prevé que el Gobierno Autónomo Municipal está constituido por un Concejo Municipal y un órgano ejecutivo, correspondiéndole al primero la facultad legislativa en el ámbito de las competencias municipales. Por cuanto el Concejo Municipal de La Paz ha aprobado la Ley Municipal Autónoma N° 15 que es la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano de 18 de abril de 2012⁷⁰, donde, en su artículo 1, tiene por objeto normar, regular y controlar el transporte y tránsito urbano, que forman parte del Sistema de Movilidad Urbana, en la jurisdicción del Municipio de La Paz, bajo criterios de calidad, equidad y seguridad.⁷¹

El ámbito de aplicación obligatoria en la jurisdicción del Municipio de La Paz.

⁷⁰ IDEM

⁷¹ IDEM.

3.1. La Ley Municipal Alcanza en su Aplicación a:

- a. La planificación, administración, gestión, supervisión, control y coordinación del Sistema de Movilidad Urbana, que integra los componentes de transporte, tránsito y vialidad, en el Municipio de La Paz.
- b. La regulación, supervisión y control de la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros, autorizado, incluyendo la asignación de rutas y recorridos;
- c. La administración de permisos municipales para el servicio privado de transporte de pasajeros y carga;
- d. La otorgación de permisos excepcionales para la circulación vehicular, estacionamiento, parada momentánea, cierre y uso de vía pública;
- e. La circulación vehicular y el ordenamiento de tránsito urbano en la jurisdicción del municipio de La Paz.
- f. La educación vial;
- g. La coordinación interinstitucional, sobre todos los aspectos relacionados con el Sistema de Movilidad Urbana; y
- h. La participación ciudadana y el control social.

Con respecto al uso de las vías públicas, en el artículo 4, al constituirse en un bien de dominio público, la autorización o permiso para el uso de éstas en la jurisdicción del Municipio de La Paz, no otorga un derecho exclusivo sobre las mismas.

En cuanto a la participación y control social:

- El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, garantizará, fomentará y consolidará la participación y el control social en el cumplimiento de la presente Ley y sus disposiciones.

- Las organizaciones sociales, vecinales y la sociedad civil organizada, participará en el diseño de políticas, planes, programas y proyectos municipales de transporte.
- La autoridad municipal competente generará mecanismo y espacios de participación y control social para el servicio público de transporte urbano de pasajeros según reglamentación municipal específica que establezca el alcance y resultados respecto al control social.

La representación del control social será parte integrante del Comité

Multidisciplinario de Movilidad y Transporte Urbano. Regirán los siguientes principios:

a. Principio fundamental.-

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en ejercicio de su autonomía, define y determina el Sistema de Movilidad Urbana en su jurisdicción, consiguientemente su actividad administrativa municipal deberá garantizar la libre circulación de los actores involucrados en la materia de transporte y tránsito urbano, bajo condiciones de seguridad y con el cumplimiento de las normas técnico – administrativas, inherentes a la materia.

b. Principio de Transparencia.-

Todos los actos administrativos que se generen en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en materia de transporte y tránsito urbano, serán actos públicos y de conocimiento para toda la comunidad.

c. Principio de Seguridad Jurídica.-

Las disposiciones emitidas en materia de transporte y tránsito urbano, gozan de estabilidad y presunción de legitimidad, surten efectos jurídicos obligatorios en tanto no sean derogadas, abrogadas, declaradas inconstitucionales, o revocadas.

Presunción de Legalidad y Presunción de Legitimidad.-

Las actuaciones de la administración pública por estar sometidas plenamente a la ley, se presumen legítimas, salvo expresa declaración judicial en contrario.⁷²

Para el cumplimiento de la Ley Municipal y las disposiciones conexas a la misma que se emitan, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz a través del Alcalde o Alcaldesa Municipal o de la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito podrá requerir el apoyo de la fuerza pública, en cumplimiento a las atribuciones conferidas a los Gobiernos Autónomos Municipales⁷³. Las actividades operativas de control del servicio público y privado de transporte de pasajeros y/o carga serán realizadas por funcionarios públicos municipales, Reguladores Urbanos y Guardia Municipal, en su caso, determinando infracciones e imponiendo las sanciones que correspondan a los operadores y conductores de los servicios público y privado de transporte urbano de pasajeros y/o carga, actuando con objetividad, imparcialidad y con el estricto apego a la Constitución Política del Estado y la Ley Municipal.

El transporte urbano, independientemente de la clasificación, se encuentra sujeto a las regulaciones y disposiciones de la Ley Municipal y aquella que sean emitidas por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, conforme a sus competencias y atribuciones.⁷⁴

El transporte urbano se clasifica por el modo de transporte, en:

- a) **Transporte Motorizado**, vehículo que se desplaza utilizando medios propios de propulsión mecánica independiente del exterior se subdivide en:

a.1. Transporte Urbano de Pasajeros, por el tipo de servicio se sub clasifica en:

⁷² Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2012). LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO URBANO.

⁷³ IDEM

⁷⁴ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2012). LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO URBANO.

a.1.1. Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros, el cual está destinado únicamente al traslado de pasajeros, dentro del radio urbano. Este servicio debe satisfacer la necesidad colectiva de movilización, siendo prestado por operadores en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida, a persona indeterminada o a la población en general, mediante diversos medios, previo pago de una tarifa, pudiendo ser de acuerdo a la capacidad del vehículo en:

a.1.2. Servicio público de transporte urbano masivo, diseñado para trasladar a más de ochenta usuarios o pasajeros al mismo tiempo. Deberá funcionar sobre la base de un sistema integral de transporte bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte (transporte intermodal), con identidad única, planificación y operación adecuada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control y recaudación de recursos, opera generalmente sobre carriles exclusivos según rutas y horarios establecidos por la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito, con paradas específicas y tarifa externa al vehículo motorizado, pudiendo ser prestado por instituciones públicas o privadas.

a.1.3. Servicio público de transporte urbano colectivo, destinado al traslado de cuatro a ochenta usuarios o pasajeros (sentados y parados) según las especificaciones técnicas para cada vehículo, través de una ruta con recorridos fijos y horarios previamente aprobados por el Concejo Municipal y asignados por la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito, podrá ser prestado por buses, microbuses, furgonetas, micro furgonetas, automóviles u otros. Este servicio será reglamentado por el Órgano Ejecutivo Municipal.

a.1.4. Servicio público de transporte urbano individual o exclusivo, está destinado al traslado de uno (1) a cuatro (4) usuarios o pasajeros, a través de recorridos previamente convenidos entre el usuario y el operador, este servicio comprende a las modalidades de taxis y radiotaxis. Este servicio será reglamentado por el Órgano Ejecutivo Municipal⁷⁵.

a.2. Transporte Urbano de Carga

⁷⁵ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2012). LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO URBANO.

a.2.1. Transporte No Motorizado, utiliza para su desplazamiento fuerzas de propulsión la fuerza humana o animal (la bicicleta, el triciclo, triciclo de pasajeros)⁷⁶

Con referencia a la autorización, la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros será realizada por operadores previamente autorizados por la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito, conforme a los requisitos, condiciones, procesos y procedimientos que serán reglamentados por dicha instancia municipal, asignando, cuando corresponda, en forma expresa rutas y recorridos, aprobados por el Concejo Municipal⁷⁷.

4. PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE

El Gobierno Municipal de La Paz, cuenta con el Plan Maestro Urbano de Tráfico y Transporte, estudio realizado en 1997 y constituye un instrumento técnico-científico de planificación a corto, mediano y largo plazo, orientando la política sectorial de la ciudad, en relación a los lineamientos estratégicos de uso de suelos y políticas de expansión urbana definidos por el municipio⁷⁸.

Entre los principales resultados del estudio se menciona:

- Un diagnóstico serio de la situación del sistema de transporte en la ciudad de La Paz, principalmente en lo referido a la demanda de desplazamientos y la oferta vial y de medios de transporte y su proyección en el tiempo.
- Inventario y evaluación de la infraestructura vial existente, realizando una jerarquización de la red urbana de acuerdo al rol que deben cumplir las vías en el transporte de personas y vehículos. Asimismo, se estructuran esquemas de movilización para los diferentes escenarios de planificación, proponiendo obras y medidas de ingeniería de tránsito y administración vial.

⁷⁶ IDEM

⁷⁷ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2012). LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO URBANO.

⁷⁸ Ing. Vargas Fernández Gonzalo. (2008). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ

- Diseño de un programa de inversiones en infraestructura vial y de transporte, optimizando los recursos disponibles.
- Diagnóstico de la situación del medio ambiente urbano, referido a los niveles de contaminación atmosférica y acústica, debidos a la actividad del transporte urbano, así como medidas para su reducción y/o mitigación.

En lo referido al transporte público, propone un sistema de transporte masivo óptimamente estructurado mediante terminales de transferencia en los puntos de mayor concentración de la demanda, conectadas mediante diversas rutas jerarquizadas de acuerdo a su función y en relación con la jerarquización de la red vial, pudiendo ser rutas troncales, diametrales, circulares, de conexión o de alimentación local, servidas por vehículos de gran capacidad entre 30 y 150 pasajeros de capacidad, reduciendo la cantidad de vehículos que circulan por el centro de la ciudad. Asimismo, plantea medidas para mejorar el acceso de los usuarios al sistema, mecanismos de tarifación y cobro de pasajes modernos; nuevo marco institucional y operacional (empresas) de tal forma que se brinde un servicio eficaz, eficiente y al menor costo social.

El objetivo central de este plan, es el de reducir los problemas de tráfico y transporte en la ciudad, revirtiendo drásticamente los procesos de congestión vehicular y contaminación del medio ambiente debidos al sistema de transporte.⁷⁹

- Para adecuar la demanda y optimizar la oferta, se tomaron las siguientes medidas: Ejecutar obras de mejoramiento de la infraestructura vial.
- Restricción a la circulación vehicular de acuerdo a un plan de placas y en un área central de la ciudad.
- Control de comercio informal en el área de intervención.
- Medidas de ingeniería de tránsito apropiadas y mejor administración vial.

⁷⁹ Ing. Vargas Fernández Gonzalo. (2008). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ

- Campaña de información y educación vial.
- Reordenamiento de líneas de transporte público, en todas sus modalidades, sin llegar a afectar la actual estructura organizacional y operacional del sistema.

La medida de reordenamiento del transporte público, que según lo planificado recién se pretende aplicar, tiene una fuerte resistencia por parte de los operadores a través de sus organizaciones, para lo que habrá que lograr mínimos niveles de consenso⁸⁰.

Existen tres formas de organización del transporte público:

- a. Empresas de transporte
- b. Sindicatos de transporte
- c. Cooperativas o asociaciones de transporte independientes⁸¹ y operadores Sistema Integrado de transporte para La Paz⁸²

El gobierno Autónomo Municipal de La Paz tomó la responsabilidad de transformar el actual transporte público a través de una política integral partiendo de la constitución de una Autoridad Municipal en Transporte y la aprobación de la Ley Municipal de Transporte, que permitirán reordenar el sistema actual con los siguientes proyectos y acciones:

5. SEMAFORIZACIÓN⁸³

El funcionamiento del Sistema del moderno Sistema de Semaforización, eficiente, moderno y con niveles óptimos de tecnología con el fin de garantizar orden, seguridad y fluidez en la circulación peatonal.

- a. Contadores rojo y verde de la cuenta regresiva.

⁸⁰ Ing. Vargas Fernández Gonzalo. (2008). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ, Recuperado el 30 de noviembre de 2013

⁸¹ Ing. Vargas Fernández Gonzalo. (2008). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ

⁸² Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2013). SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA LA PAZ, Pág. 4

⁸³ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2013). SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA LA PAZ, Pág. 4

- b. Indicador de tiempos de cruce peatonal.
- c. Localizador sonoro para personas con capacidades diferentes.
- d. Monitoreo mediante registro de eventos del sistema y seguimiento de cámaras de video.
- e. Semáforos peatonales.

6. PRIMERA LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTE EN BOLIVIA⁸⁴

Con la promulgación de la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, cuenta con una norma que permitirá garantizar un servicio de transporte ordenado, que cumpla tarifas, rutas, recorridos y horarios con deberes y obligaciones de usuarios y transportistas. Además, garantiza la transformación de la ciudad al promover un moderno sistema de transporte masivo.

a. El servicio de Transporte La Paz Bus Laderas⁸⁵

- Contempla rutas semi expresas que recorrerán desde zonas aledañas al centro de la ciudad con destino a las zonas alejadas y desatendidas de la ciudad.
- Existirán paradas fijas en las zonas alejadas.
- Capacidad de los buses: Mínimo para 55 personas.
- Cantidad de buses: 61 (primera etapa)
- El usuario realizará el pago del pasaje mediante una tarjeta inteligente que adquirirá previamente en comercios establecidos.
- Horarios de atención: Continuo.

⁸⁴ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2013). SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA LA PAZ, Pág. 5

⁸⁵ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2013). SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA LA PAZ, Pág. 4

b. La Paz Bus Articulado (BRT) ⁸⁶

- Contempla carriles exclusivos para la circulación de buses de alta capacidad, buses articulados. La plataforma o piso de estos buses esta elevado 90 cm. Del nivel del suelo.
- Dispone de estaciones de embarque y desembarque de pasajeros que son el lugar donde previamente se paga el pasaje y se accede al bus.
- En la Ceja de El Alto y en Chasquipampa existirán unas modernas terminales de transferencia que es de donde parten y llegan los buses articulados.
- Contempla el cobro de tarifas a través del uso de tarjetas y sistemas inteligentes que permiten un adecuado control de recaudo.

6.1. Regulación ⁸⁷

Se creó la Dirección Especial de Movilidad, Transporte y Vialidad con tres unidades: Unidad Especial de Movilidad, Unidad Especial de Infraestructura y Señalización Vial y El Programa de Transporte Masivo. La implementación de Guardia Municipal de Transporte, creada por la Ley Municipal 018 quienes depende de la Unidad Especial de Movilidad, tiene la función de educar y orientar a la ciudadanía sobre el correcto uso del espacio público, paradas de transporte, control del uso de cinturón de seguridad, control de tarifas establecidas, etc.

6.2. Educación ⁸⁸

El Proyecto Educadores Urbanos “Cebra”, dependiente de la Dirección de Cultura Ciudadana, forma parte esencial de este proceso de transformación en virtud a que la

⁸⁶ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2013). SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA LA PAZ, Pág. 5

⁸⁷ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2013). SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA LA PAZ, Pág. 4

⁸⁸ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2013). SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA LA PAZ, Pág. 5

educación vial es vital para reordenar la ciudad y educar a los ciudadanos. Aprender a utilizar el sistema requerirá procesos de información, comunicación y educación. El artículo 83 de la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano hace referencia a la educación vial y la comunicación, tarea que estará encomendada a la Dirección de Cultura Ciudadana.

6.3. Infraestructura Vial⁸⁹

La infraestructura vial debe estar acorde a las necesidades del transporte público (Puentes Trillizos, Puente Gemelo, Puente Esperanza, Viaducto Las Cholas, ampliación de la Costanera, entre otros).

6.4. Guardia Municipal De Transporte⁹⁰

a. El problema

Una práctica común entre los transportistas es el “trameo o trameaje”, actividad que consiste en segmentar un recorrido en varias etapas, con la finalidad de incrementar la rotación de pasajeros, e incrementar los ingresos. Estos hábitos se han consolidado como parte de la operación del transporte público, en desmedro de la calidad y la eficiencia del servicio.

b. Cobertura

Es importante aclarar que parte de estos viajes, corresponde a transbordos realizados en el centro de la ciudad por la forma de operación del sistema actual.

En este sentido, la cobertura es parcial, ya que es muy difícil, principalmente en horas pico y por la noche que el servicio de transporte público cubra una ruta en toda su extensión

⁸⁹ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2013). SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA LA PAZ, Pág. 5

⁹⁰ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2013). SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA LA PAZ, Pág. 5

c. Ordenando la casa:

Los objetivos y las metas de la planificación del transporte deberían enfatizar la accesibilidad y movilidad, y no solamente el movimiento de los vehículos”

8. LEY MUNICIPAL 01553

• **Objeto**

Normar, regular y controlar el transporte y tránsito urbano que conforma el sistema de movilidad urbana en la jurisdicción del Municipio de La Paz, bajo criterios de calidad, equidad y seguridad.

• **Alcance**

La planificación, administración, gestión, supervisión, control y coordinación del sistema de movilidad urbana, que integra los componentes de transporte, tránsito y vialidad, en el municipio de La Paz; la regulación, supervisión y control del servicio público de transporte urbano de pasajeros, autorizado, incluyendo la asignación de rutas y recorridos. Acciones de Control Actividades Operativas de Control del servicio público y privado de transporte de pasajeros y/o carga.

a. Guardia Municipal de Transporte en Servicio (instancia operativa de la AMTT):

- Impone sanciones a los operadores y conductores de los servicios público y privado de transporte urbano de pasajeros y/o carga.
- Sus funciones se encuentran sujetas a Reglamentación, actuando con objetividad, imparcialidad y con el estricto apego a la Constitución Política del Estado y la Ley Municipal.

b. Reglamento de la Guardia Municipal de Transporte⁹¹:

- **Objeto**

Regular la organización, estructura jerárquica, los deberes, obligaciones, atribuciones, funciones específicas y procedimientos internos del municipio de La Paz.

- **Principios**

- Coordinación
- Debido Proceso
- Disciplina
- Oportunidad
- Equidad
- Responsabilidad
- Servicio a la Comunidad
- Transparencia

Definición de Atribuciones: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz Policía Boliviana

- **Infracciones De Tránsito: Determinación por la Policía Boliviana**

- Infracciones Generales
- Infracciones de los Conductores en General
- Infracciones de los Peatones

⁹¹ Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (2012). GUARDIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE, Web gamlp

- Infracciones de los Ciclistas
- Infracciones de los Motociclistas
- Infracciones de los usuarios
- **Infracciones Vinculadas al Servicio de Transporte Urbano y Estacionamiento: Determinación por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz**
- Infracciones de los conductores del Servicio Público de
- Transporte de Pasajeros
- Infracciones de los conductores del Servicio Privado de
- Transporte de Pasajeros
- Infracciones de los operadores del Servicio Público de Transporte de Pasajeros
- Infracciones vinculadas a Estacionamientos y Paradas momentáneas.

a) Población

La Paz es Sede de Gobierno del estado Plurinacional de Bolivia, centralizando casi la totalidad de la administración pública del Estado boliviano y donde se desarrolla gran parte de las actividades industriales, financieras, comerciales y culturales del país. Juntamente con El Alto como área metropolitana, conforman el conglomerado humano más importante del país con 2.741.554 habitantes.⁹²

⁹² Ing. Vargas Fernández Gonzalo (2008). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ

Dada la topografía de valle fluvial, que determina la estructuración del espacio urbano, la ciudad se ha desarrollado en tres niveles correspondientes a las altitudes promedio de 4.100 m; 3.600 m y 3.200 metros sobre el nivel del mar, caracterizando a cada una de ellas diferentes climas, más frígido cuanto mayor es la altitud. Atravesadas por una vía troncal norte – sur que se constituye en eje de orientación y direccionamiento del desarrollo de la ciudad, en una suerte de urbanismo lineal, partiendo la ciudad en dos laderas este y oeste.⁹³

El sistema vial de la ciudad está constituido principalmente por el eje troncal que une El Alto con la zona sur. Se inicia con la Autopista La Paz – El Alto que es una vía de alta circulación de cuatro carriles y tiene pavimento rígido en buenas condiciones. A partir de la autopista la vía continúa con las avenidas Montes, Mariscal Santa Cruz, 16 de Julio y Villazón; en el sector entre Sopocachi y San Jorge la vía se divide en dos (Arce y 6 de Agosto) y continúa descendiendo por las avenidas Hernando Siles, Ballivián y Muñoz Reyes. La vía varía en ancho, desde muy ancha en la zona central y Calacoto hasta relativamente angosta en ciertos sectores de la bajada a Obrajes; al presente, todo el trayecto se encuentra asfaltado. Este eje troncal se complementa con otros ejes longitudinales paralelos y transversales de menor categoría que interconectan todas las zonas de la ciudad.⁹⁴

En la ciudad de La Paz se producen más de 1.300.000 viajes por día, con un índice de movilidad o de desplazamiento estimado en 3.2 viajes por persona – día, personas que se desplazan de una zona a otra para desarrollar sus actividades. Sin embargo, dadas las características urbanísticas, un buen porcentaje de estos viajes tienen como destino el Centro de la ciudad, o en el mejor de los casos pasan por dicha área.⁹⁵

Como consecuencia, el Centro de la ciudad, presenta actualmente serios problemas de circulación vehicular: congestión, colas de tráfico, intersecciones bloqueadas, estacionamiento indiscriminado, bajas velocidades 3 – 7 km/h que implican largos tiempos de viaje, altos costos de operación vehicular, dificultades de acceso, además de niveles

⁹³ IDEM

⁹⁴ Ing. Vargas Fernández Gonzalo. (2008). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ

⁹⁵ Ing. Vargas Fernández Gonzalo. (2008). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ

elevados de contaminación atmosférica y acústica, que inciden en la degradación del ambiente urbano.⁹⁶

El Área Metropolitana de La Paz comprende las ciudades de La Paz y El Alto, constituyendo el asentamiento urbano más importante de Bolivia, con una alta concentración de las actividades financieras y económicas de la nación. En La Paz está centralizada la mayoría de la administración pública de Bolivia. La población total del conglomerado urbano del Área Metropolitana de La Paz, es cercana a 1,6 millones habitantes, de los cuales cerca de 900 mil residen en La Paz y aproximadamente 700 mil viven en El Alto. Este último sector tiene un crecimiento poblacional ligeramente superior al 9% anual, con residentes predominantemente de bajos ingresos. La mayoría de la población depende del transporte público para movilizarse y cerca del 88% de los viajes diarios se hacen por alguno de los siete modos de transporte público disponibles: colectivos, microbuses, minibuses o “combis”, “carrys”, “trufis”, taxis y radio-taxis⁹⁷.

CONCLUSIONES

Los puntos encontrados sobre transporte público en los Planes de Movilidad, de Transporte y Vías, donde intervienen como ordenadores del desarrollo físico y económico de la ciudad, los cuales en su mayoría son apoyados por el Estado y los ciudadanos ya que están enfocados para producir la infraestructura requerida para el crecimiento de las ciudades, en la mayoría dando prioridad al automóvil como principal medio de transporte, dada la débil política sobre transporte público urbano de pasajeros.

⁹⁶ Ing. Vargas Fernández Gonzalo. (2008). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA 30 de noviembre de 2013

⁹⁷ Alemán Vargas Luis Victor. (2011). EMPRESARIOS AL VOLANTE, LA PRODUCCION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ-BOLIVIA.

Y como resultado en la ciudad de La Paz se realizaron las denominadas: “Cumbres Sociales por un Mejor Transporte en La Paz”, en las que se invitó a los involucrados y se empezó a delinear algunas políticas y cambios en el transporte. La planificación del transporte público urbano en la ciudad de La Paz, es ineficiente, en lo que se refiere principalmente, al reordenamiento de las líneas de transporte en los diferentes sindicatos de la ciudad de La Paz. Desde 1997, se realizaron estudios creando un Plan Maestro Urbano de Tráfico y Transporte. Posteriormente, el año 2012, se crea la ley Municipal N° 15 de Transporte y Tránsito Urbano, en el cual se proyecta otro medio de transporte llamado Sistema Integrado de Transporte, con capacidad de 60 pasajeros. Es decir, la solución al tráfico de la ciudad de La Paz, según la Alcaldía es aumentando otro medio de transporte, olvidando ordenar lo que ya existe hasta ahora.

La planificación también tiene que ver con las líneas de transporte, que según la Dirección de Sistemas Viales del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, tienen registrados un total de 365 líneas entre Bus, micro, minibús, carry y trufi, es decir los que tienen autorización de recorridos del transporte público, pero se considera que existe más líneas de transporte que no se encuentran registradas o autorizadas en la alcaldía, son fantasmas que trabajan perfectamente en las principales calles y avenidas de la ciudad de La Paz.

Los vehículos de transporte según el Instituto Nacional de Estadística (INE) a nivel nacional se fue incrementando en los últimos años, se observa principalmente que los vehículos particulares son más que la adquisición de vehículos para servicio público, en especial los fines de semana, que también ocasionan congestión. Se ve un aumento que no es exclusivamente de vehículos para el transporte público, se tiene a los taxistas de transporte libre y por otro lado los vehículos particulares, ofertados por empresas importadoras de vehículos.

El conflicto entre la sociedad de a pie y los transportistas está totalmente politizado, entre los actores encontramos tres niveles de alianzas políticas, teniendo en cuenta el carácter dividido de los micro poderes del transporte público urbano en las que encontramos:

- a) Las alianzas entre el Gobierno Municipal y los determinados sectores de los transportistas, en desmedro de los ciudadanos o de otros sectores del transporte;
- b) Las alianzas entre sectores aislados del transporte y las juntas vecinales, con el fin de combatir la indiferencia de las autoridades municipales frente a la ausencia de transporte público en determinadas zonas;
- c) Las alianzas entre el Gobierno Municipal y los vecinos de una zona, que usualmente otorgan autorizaciones de operación a un sindicato, perjudicando a otro.

El mercado de transporte en la ciudad de La Paz, tiene una gran importancia para responder las necesidades de los usuarios de trasladarse de un lugar a cualquier otro punto, repercutiendo de manera positiva en la calidad de vida de la ciudadanía. La población económicamente activa tiene lugares de trabajo, en casos por ejemplo de trabajo en la zona sur, con domicilio en zonas alejadas de la ciudad de El Alto, o viceversa, es decir vivir en la ciudad de La Paz y trabajar en Senkata o Viacha, tenemos casos por ejemplo de trabajo en Mecapaca y vivir por Tembladerani de la ciudad de La Paz. Las líneas de transporte público de los diferentes sindicatos tanto de la ciudad de La Paz y la ciudad de El Alto, quienes no respetan el cumplimiento de su ruta, obligando a los usuarios a tomar hasta dos movibilidades para llegar a su destino.

Una de las principales características de la ciudad de La Paz, comprende el asentamiento urbano más importante de Bolivia con una alta concentración de actividades económicas y financieras del país. Si bien el tráfico de la ciudad está desordenado totalmente, el comportamiento del ciudadano común está peor, no se respetan las paradas que puso la alcaldía, bajan y suben de cualquier lugar sea avenida o calle.

La regulación en la tarifa es otra variable importante, pese a la tarifa establecida por la alcaldía al transporte público, aparentemente respetada, aún existe la competencia entre los choferes y más aún el trameaje se hace más corto en el recorrido, es decir, se requiere de manera urgente una tarifa que beneficie tanto a los conductores como a los usuarios, cumpliendo con las rutas y el recorrido que cada línea de transporte tiene.

Los choferes trabajan hasta 14 horas por día y a veces más, en un clima laboral conflictivo y complicado, a la vez cobran, dan cambio y conducen. Esta situación laboral les genera estrés, afecta su vida familiar y su rendimiento. Ajenos totalmente a la Ley del Trabajo y a los derechos laborales que legislan una jornada máxima de ocho horas diarias, el sistema de trabajo es por porcentaje y el chofer se sobre-explota a sí mismo y es explotado en el interés por ganar más. Es decir, a mayor cantidad de vueltas y mayor número de pasajeros, obtiene mayores ingresos.

Para concluir, el orden de importancia de los usuarios del transporte urbano es primero automovilistas, luego peatones y, por último, usuarios del transporte público y como resultado de la lógica de mantener e impulsar al transporte público tradicional responde a un interés sectorial y particular y no así a las necesidades de las personas que usan dicho transporte, esto quiere decir a una subordinación de las necesidades de los ciudadanos bolivianos que viven en las ciudad de La Paz el interés económico del sector autotransporte. Las dos caras de la tensión social de los intereses particulares del sector tradicional del autotransporte y los intereses generales de la sociedad paceña expresada mediante su gobierno municipal. La primera cara reproduce las condiciones semi modernas de una sociedad barroca como la paceña, con pequeños empresarios como potencia social y administrativa y como dueños del transporte público y la otra cara plantea una visión general en pos de una modernización efectiva del transporte público en la ciudad. (Periódico La Razón, domingo 6 de Septiembre de 2015)

BIBLIOGRAFIA

Marín, C. E. (2014). Influencia de Factores Microeconomicos en el Sector del Transporte Público Urbano de Microbuses en la Ciudad de La Paz (Caso de estudio:Sindicato Eduardo Abaroa). *Influencia de Factores Microeconomicos en el Sector del Transporte Público Urbano de Microbuses en la Ciudad de La Paz (Caso de estudio:Sindicato Eduardo Abaroa)*. La Paz, Bolivia : Universidad Mayor de San Andrés- Facultad de Ciencias Económicas y Financieras- Carrera de Economía .

(s.f.).

Cocha, R. Y. (2014). La Planificación del Transporte P+ublico Urbano en la Ciudades de La Paz . *La Planificación del Transporte Público Urbano en la Ciudades de La Paz* . La Paz, Bolivia : Universidad Mayor de San Andres Facultad de Ciencias Económicas y Financieras Carrera de Economía .

Cordero, E. R. (2014). Influencia de Factores Microeconomicos en el Sector del Transporte Público Urbano de Microbuses en la Ciudad de La Paz(Caso de estudio: Sindicato Eduardo Avaroa). La Paz, Bolivia: Universidad Mayor de San Andrés Facultad de Ciencias Económicas y Finacieras .

Crespo, A. M. (s.f.). *Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos* . Recuperado el 13 de Noviembre de 2014, de Nota de transportepúblico : [http://lapazcomovamos.org/olcv/layout/pdf/Estudios/El%20transporte%20p%C3%BAblico%20pace%C3%B1o%20\(Andr%C3%A9s%20Mart%C3%ADnez\).pdf](http://lapazcomovamos.org/olcv/layout/pdf/Estudios/El%20transporte%20p%C3%BAblico%20pace%C3%B1o%20(Andr%C3%A9s%20Mart%C3%ADnez).pdf)

Duran, I. A. (Enero de 2011). *Boletin Aire Limpio*. Recuperado el 3 de Diciembre de 2014, de Boletin Aire Limpio: http://www.swisscontact.bo/sw_files/mzvdwgvvvre.pdf

Espinoza, O. (s.f.). Estrategia para un sistema de transporte masivo para la metrópoli de La Paz. La Paz- Bolivia : Instituto de Transporte y vías de comunicación, Facultad de Ingeniería, Carrera de Ingeniería Civil UMSA .

Herbst, N. S. (2007). Inventario de Emisiones del Municipio de La Paz, Bolivi- 2007. *Aire Limpio*, 76.

Juárez, I. (16 de Julio de 2014). *Página SIETE*. Obtenido de Página SIETE: <http://www.paginasiete.bo/nacional/2014/7/16/paz-recuas-mulas-teleferico-26794.html>

Mendoza Salazar David, U. L. (2014). *Historia del Transporte Paceño*. La Paz: Randy Chavéz García.

Patzi, F. P. (1996). Economía comunera y la explotación capitalista. *Bolivia: EDCOM*.

Paucara, F. B. (2010). "Reconvirtiendo.... aún seguimos en las rutas.." Redes sociales en mecánicos y chóferes en la reconversión de herramientas de trabajo, ante la crisis económica del sector del transporte. *XXIV Reunión Anual Etnología - RAE 2010*, (pág. 15). La Paz- El Alto.

Razón.com, L. (06 de Junio de 2011). *América economía, Negocios & Economía*. Recuperado el 2 de Enero de 2014, de América economía, Negocios & Economía: <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/el-80-de-los-vehiculos-del-transporte-publico-de-la-paz-es-viejo-y-contamina>

Tapia, G. (3 de Enero de 2012). *LA RAZON ciudades*. Recuperado el 10 de Diciembre de 2014, de http://www.la-razon.com/index.php?_url=/ciudades/decada-minibuses-Paz-incrementaron_0_1534646525.html

Vargas, L. V. (2009). EMPRESARIOS AL VOLANTE. LA PRODUCCION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ-BOLIVIA, EL CASO DEL GRUPO "HITO 45" DEL SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTES "LITORAL! *Revisya Transporte y Territorio N 1, Universidad de Buenos Aires, 2009, 28.*

Alemán, V. L. (s.f.). El Transportista vive del volante. La producción del transporte público y su organización social, el caso del grupo Hito 45 del Sindicato Mixto de Transporte "Litoral". *El transportista vive del volante* . La Paz, Bolivia : Universidad Mayor de San Andrés- Facultad de Ciencias Sociales, Carrera de Sociología .

Bolivia Emprende. (20 de Agosto de 2015). Obtenido de Bolivia Emprende: <http://boliviaemprende.com/noticias/se-declara-las-cebras-patrimonio-cultural-inmaterial-de-la-paz>

DIRECCIÓN DE SISTEMAS VIALES- GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ. (2000). PLAN DE TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ. *PLAN DE TRÁFICO, TRANSPORTE Y VIALIDAD PARA LA PAZ*. Nuestra Señora de La Paz, Bolivia.

GMLP. (15 de Agosto de 2015). *La Paz con fuerza con ñeq"e gobierno autónomo de la ciudad de La Paz* . Obtenido de La Paz con fuerza con ñeq"e gobierno autónomo de la ciudad de La Paz : http://www.lapaz.bo/index.php?option=com_content&view=article&id=26:las-cebras-de-la-paz&catid=14&Itemid=455

GMLP. (20 de Agosto de 2015). *La Paz Bus* . Obtenido de Historia del Transporte : <http://www.lapazbus.bo/index.php/la-transformacion-de-nuestro-transporte/historia/historia-del-transporte>

Gobierno Municipal, d. L. (Julio de 2003). Plan de Desarrollo Municipal. *Plan de Desarrollo Municipal*. La Paz, La Paz, Bolivia: Gobierno Municipal de La Paz.

JAYMA. (2007). JAYMA el plan de la ciudad, Plan de Desarrollo Municipal 2007- 2011 . *JAYMA el plan de la ciudad, Plan de Desarrollo Municipal 2007- 2011* . La Paz, Bolivia : Gobierno Municipal de La Paz .

Marín, C. E. (2015). Influencia de Factores Microeconomicos en el Sector del Transporte Público Urbano de Microbuses en la Ciudad de La Paz- (Caso de estudio: Sindicato Eduardo Abaroa . *Influencia de Factores Microeconomicos en el Sector del Transporte Público Urbano de Microbuses en la Ciudad de La Paz- (Caso de estudio: Sindicato Eduardo Abaroa*. La Paz, Bolivia : Universidad Mayor de San Andrés- Facultad de Ciencias Económicas y Financieras- Carrera de Economía .

Rojas, B. (s.f.). TODO SOBRE RUEDAS- El trabajo asalariado en el transporte público . La Paz, Bolivia : CENTRO DE ESTUDIOS PARA EL DESARROLLO LABORAL Y AGRARIO UNIDAD DE EMPLEO, DERECHOS LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL .

Vargas Fernández, G. O.-G. (s.f.). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ. La Paz, Bolivia .

Vargas, F. G., & Chávez, J. R. (s.f.). EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ. *EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ*. La Paz, Bolivia : Unidad de Tráfico y Transporte .

NE, I. i. (2009). Manual- Estudio Especializado del transporte urbano de pasajeros en Bolivia- Abril del 2009. Páginas 7.

CAEM Y ASOCIADOS . (2004). Plan Maestro de Trafico y Transporte . La Paz: CAEM Y ASOCIADOS .

CAEM Y ASOCIADOS (2013) PLAN MAESTRO DE TRAFICO Y TRANSPORTE

ANEXOS

Cuadro N° 16 organización - ente matriz

N°	ORGANIZACIÓN	ENTE MATRIZ
1.-	Asociación 24 de Junio	ATL
2.-	Asociación de trab. Cond. Minisur	ATL
3.-	Asociación de Transportes 27 de Mayo	ATL
4.-	Asoc. De Trufis calle 17 de Obrajés	ATL
5.-	Asociación Minisur	ATL
6.-	Asociación Señor de Mayo	ATL
7.-	Asociación Transportes La Paz	ATL
8.-	Organización Alto Seguencoma	ATL
9.-	Organización Los Pinos	ATL
10.-	Sindicato 14 de Diciembre	CUTUP
11.-	Sindicato 14 de Septiembre	CUTUP
12.-	Sindicato 16 de Julio	CUTUP
13.-	Sindicato 18 de diciembre	CUTUP
14.-	Sindicato 1ro. De Mayo	CUTUP
15.-	Sindicato 21 de Septiembre	CUTUP
16.-	Sindicato 23 de Marzo	CUTUP
17.-	Sindicato 27 de Abril	CUTUP
18.-	Sindicato 8 de Diciembre	CUTUP
19.-	Sindicato de Transportes El Progreso	CUTUP
20.-	Sindicato de Transportes Miraflores	CUTUP

Nº	ORGANIZACIÓN	ENTE MATRIZ
21.-	Sindicato Eduardo Avaroa	CUTUP
22.-	Sindicato Litoral	CUTUP
23.-	Sindicato Pedro Domingo Murillo	CUTUP
24.-	Sindicato Arco Iris	CUTUP
25.-	Sindicato Ciudad Satélite	CUTUP
26.-	Sindicato Cotranstur	CUTUP
27.-	Sindicato Porvenir	CUTUP
28.-	Sindicato Río Abajo	CUTUP
29.-	Sindicato Río Abajo Palca	CUTUP
30.-	Sindicato Sagrado Corazón de Jesús	CUTUP
31.-	Sindicato San Cristóbal	CUTUP
32.-	Sindicato Señor de Exaltación	CUTUP
33.-	Sindicato Señor de Mayo	CUTUP
34.-	Sindicato Simón Bolívar	CUTUP
35.-	Sindicato Transporte Copacabana	CUTUP
36.-	Sindicato Unión y Progreso	CUTUP
37.-	Sindicato Villa Victoria	CUTUP
38.-	Sindicato Virgen de Copacabana	CUTUP
39.-	Sindicato Virgen de Fátima	CUTUP
40.-	Sindicato	CUTUP

ATL: Asociación de Transporte Libre

CUTUP: Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros

Elaboración: Ruth Irma Chura

Cuadro N° 17 organización del sistema, por modalidad, organización matriz y afiliadas

	MATRIZ /ORGANIZACIÓN	MICRO	MINIBUS	CARRY	TRUFI
		21 - 40	14	7	4

CENTRAL ÚNICA DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS - LA PAZ

1	Litoral	13	14	4	4
2	El Progreso				16
3	Simón Bolívar	5	5	1	3
4	Pedro Domingo Murillo	2	3	1	1
5	Eduardo Avaroa	8	6		1
6	23 de Marzo				1
7	Villa Pabón				1
8	14 de Septiembre		10		
9	16 de Julio		5	3	
10	18 de Diciembre		10		
11	1º de Mayo		3		
12	21 de Septiembre		7		
13	23 de Marzo		1	2	
14	27 de Abril		7		
15	8 de Diciembre		7		
16	Arco iris		3		
17	Ciudad Satélite		4		
18	Cotranstur		1		
19	Río Abajo		2		
20	Sagrado Corazón de Jesús		3		
21	San Cristobal	5	8	6	
22	Señor de Mayo		6	5	
23	Transportes Copacabana		5	4	
24	Transportes Miraflores		3	3	
25	Transportes Viacha		1		

CUADRO N° 18 PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN TIPO DE SERVICIO Y VEHÍCULO 2005-2011

SERVICIO Y	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL	5298	5944	6906	8310	8927	9471	10673
Particular	4385	5063	6018	7444	8072	8603	9722
Automóvil	1313	1455	1585	1751	1835	1916	2040
Camión	371	427	494	590	645	675	736
Camioneta	651	685	730	810	869	935	1040
Furgón	8	9	11	13	15	18	29
Jeep	360	390	417	455	465	472	494
Microbús	39	42	50	73	80	85	83
Minibús	197	239	292	389	426	470	464
Moto	209	249	310	403	518	674	980
Omnibús	17	19	23	28	35	37	38
Quadra Track	1	1	1	3	4	6	9
Torpedo	21	45	61	70	90	96	85
Tracto-camión	10	18	24	36	53	59	66
Trimóvil -camión				4	8	8	9
Vagoneta	1203	1523	2074	2887	3121	3250	3736
Público	912	881	887	865	854	868	950
Automóvil	163	143	142	137	135	137	141
Camión	250	243	246	239	229	230	232
Camioneta	25	21	21	20	19	19	19
Furgón	21	25	34	34	37	37	62
Jeep	1	1	1	1	1	1	1
Microbús	123	122	121	109	104	100	104
Minibús	99	95	100	90	89	92	146
Moto	4	5	5	6	6	6	6
Omnibús	38	38	38	35	32	32	35
Torpedo	7	7	3	10	11	14	10
Tracto-camión	7	10	13	23	33	42	51
Vagoneta	198	199	196	200	202	203	209

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA

Cuadro N° 19 bolivia: parque automotor: particular y público 2005-2011

Servicio y Vehículo							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL	199.286,00	215.701,00	235.590,00	261.717,00	273.970,00	287.415,00	305.478,00
PARTICULA	156.845,00	175.701,00	195.275,00	224.337,00	237.803,00	251.061,00	262.660,00
Automóvil	131.367,00	145.527,00	158.540,00	175.169,00	183.582,00	191.668,00	204.005,00
Microbús	3.963,00	4.267,00	5.078,00	7.315,00	8.013,00	8.536,00	8.349,00
Minibús	19.746,00	23.919,00	29.296,00	38.972,00	42.659,00	47.064,00	46.493,00
Ómnibus	1.769,00	1.988,00	2.361,00	2.881,00	3.549,00	3.793,00	3.813,00
PÚBLICO	42.441,00	40.000,00	40.315,00	37.380,00	36.167,00	36.354,00	42.818,00
Automóvil	16.301,00	14.324,00	14.256,00	13.771,00	13.528,00	13.710,00	14.147,00
Microbús	12.313,00	12.263,00	12.153,00	10.937,00	10.487,00	10.077,00	10.426,00
Minibús	9.957,00	9.551,00	10.057,00	9.075,00	8.923,00	9.284,00	14.691,00
Ómnibus	3.870,00	3.862,00	3.849,00	3.597,00	3.229,00	3.283,00	3.554,00

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA

REGISTRO UNICO PARA LA ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA MUNICIPAL

Elaboración: Ruth Irma Chura

Cuadro N° 20 SINDICATOS SEGÚN MACRODISTRITO DE ORIGEN Y DESTINO

N°	SINDICATO	MACRODISTRITO ORIGEN	MACRODISTRITO DESTINO
1	A. 24 de Junio	Sur	Centro
2	A. de trab Cond Minisur	Periferica	Sur
3	A. de transp. 27 de Mayo	Sur	Centro
4	A. Trufis calle 17 Obrajes	Sur	Centro
5	A. Minisur	Periferica	Sur
6	A. Señor de Mayo	El Alto	Max Paredes
7	A. Transp. La Paz	El Alto	Centro
8	Org. Alto Seguencoma	Sur	Centro
9	Org. Los Pinos	Sur	Centro
10	Sind. 14 de Diciembre	El Alto	Max Paredes
11	Sind. 14 de Septiembre	Sur	Max Paredes
12	Sind. 16 de Julio	El Alto	Centro
13	Sind. 18 de diciembre	El Alto	Cotahuma
14	Sind. 1ro de Mayo	El Alto	Max Paredes
15	Sind. 21 de Septiembre	El Alto	Periférica

16	Sind. 23 de Marzo	Max Paredes	Periférica
17	Sind. 27 de Abril	El Alto	Max Paredes
18	Sind. 8 de Diciembre	Sur	Max Paredes
19	Sind. El Progreso	Sur	Centro
20	Sind. Miraflores	Max Paredes	Centro
21	Sind. Eduardo Avaroa	Max Paredes	San Antonio
22	Sind. Litoral	Sur	Centro
23	Sind. Pedro D.Murillo	El Alto	Centro
24	Sind. Arco Iris	El Alto	Periférica
25	Sind. Ciudad Satélite	El Alto	Centro
26	Sind. Cotranstur	El Alto	Centro
27	Sind. Porvenir	El Alto	Max Paredes
28	Sind. Rio Abajo	El Alto	Mallasa

29	Sind. Rio Abaio Palca	Max Paredes	Mallasa
30	Sind. Sagrado Corazón de Jesus	El Alto	Periférica
31	Sind. San Cristobal	Periferica	El Alto
32	Sind. Sr. De Exaltación	Periferica	Sur
33	Sind. Sr. De Mayo	Periferica	El Alto
34	Sind. Simon Bolivar	Max Paredes	Periférica
35	Sind. Transporte Copacabana	Max Paredes	Centro
36	Sind. Unión y Progreso	El Alto	Periférica
37	Sind. Villa Victoria	El Alto	Periférica
38	Sind. Virgen de Copacabana	El Alto	Periférica
39	Sind. Virgen de Fátima	Periferica	El Alto
40	Sind. Kupini	Max Paredes	Max Paredes

Fuente: Dirección de Sistemas Viales. GAMLP Elaboración: Ruth Irma C

Cuadro N° 21 NÚMERO DE LINEAS POR SINDICATOS - 2011

N°	SINDICATO	N° DE LINEAS	ENTE MATRIZ
1	A. 24 de Junio	4	ATI
2	A. de trab Cond. Minisur	1	ATI
3	A. de transp. 27 de Mayo	2	ATI
4	A. Trufis calle 17 Obrajes	1	ATI
5	A. Minisur	9	ATI
6	A. Señor de Mayo	12	ATI
7	A. Transp. La Paz	6	ATI
8	Org. Alto Seguencoma	1	ATL
9	Org. Los Pinos	4	ATL
10	Sind. 14 de Diciembre	2	CUTUP
11	Sind. 14 de Septiembre	8	CUTUP
12	Sind. 16 de Julio	8	CUTUP
13	Sind. 18 de diciembre	10	CUTUP
14	Sind. 1ro de Mayo	3	CUTUP
15	Sind. 21 de Septiembre	7	CUTUP
16	Sind. 23 de Marzo	4	CUTUP
17	Sind. 27 de Abril	7	CUTUP
18	Sind. 8 de Diciembre	7	CUTUP
19	Sind. El Progreso	18	CUTUP
20	Sind. Miraflores	6	CUTUP
21	Sind. Eduardo Avaroa	29	CUTUP
22	Sind. Litoral	44	CUTUP
23	Sind. Pedro D. Murillo	13	CUTUP
24	Sind. Arco Iris	3	CUTUP

25	Sind. Ciudad Satélite	4	CUTUP
26	Sind. Cotranstur	1	CUTUP
27	Sind. Porvenir	2	CUTUP
28	Sind. Rio Abajo	1	CUTUP
29	Sind. Rio Abajo Palca	1	CUTUP
30	Sind. Sagrado Corazón de Jesus	3	CUTUP
31	Sind. San Cristobal	36	CUTUP
32	Sind. Sr. De Exaltación	5	CUTUP
33	Sind. Sr. De Mayo	11	CUTUP
34	Sind. Simon Bolivar	27	CUTUP
35	Sind. Transporte Copacabana	10	CUTUP
36	Sind. Unión y Progreso	6	CUTUP
37	Sind. Villa Victoria	24	CUTUP
38	Sind. Virgen de Copacabana	3	CUTUP
39	Sind. Virgen de Fátima	9	CUTUP
40	Sind. Kupini	3	ATL
TOTAL		355	

Fuente: Dirección de Sistemas Viales. GAMLP Elaboración: Ruth Irma Chura

Cuadro N° 22 NOMBRE, TIPO, DISTRITO

NOMBRE DE LA VÍA	TIPO DE VÍA	MACRODISTRITO	DISTRITO	TOTAL RUTAS
Baptista	Avenida	Max Paredes	7	320
Garita de Lima	Plaza	Max Paredes	7	220
Entre Ríos	Avenida	Max Paredes	7	171
Tejada Sorzano	Plaza	Centro	2	325
Del Estudiante	Plaza	Centro	1	260
Eguino	Plaza	Centro	1	229
Mariscal Santa Cruz	Avenida	Centro	1	345
Ismael Montes	Avenida	Centro	1	372
Tejada Sorzano	Avenida	Centro	2	117
Simón Bolívar	Avenida	Centro	2	197
Eliodoro Camacho	Avenida	Centro	1	212
⁽¹⁾ Se entiende como tramos de vía con mayor densidad, aquellas por donde pasan más de 200 rutas del servicio público de transporte				
(p): Preliminar				
Fuente: Dirección Especial de Movilidad, Transporte y Vialidad, Unidad Especial de Movilidad				
Elaboración: Oficialía Mayor de Planificación para el Desarrollo - Dirección de Investigación e Información Municipal				

Transcripción de la entrevista al Dr. Entrevistado Juan del Granado Cossio

Tema: Transporte Urbano de la Ciudad de La Paz del año 1999 al 2010

Cinco de abril del 2014

ENTREVISTA AL LIC. ENTREVISTADO

Entrevistadora: 5 de abril entrevista al licenciado Entrevistado sobre transporte público Lic. Entrevistado en qué contexto de los años 1999 al 2010 se realizó las primeras políticas públicas de transporte urbano público en su gestión municipal

Entrevistado: el año dos mil cuando iniciamos los nuestra gestión municipal el problema del transporte estaba vinculado a la problemática del transporte que estaba vinculada en primer lugar a las características enormemente dificultosas de la topografía de la ciudad de La Paz, La Paz es una ciudad que durante el día alberga a un millón de personas y es una ciudad ubicada en un enorme cañadón formado durante millones de años por tres enormes cuencas y por lo menos trescientos sesenta ríos, riachuelos y quebradas entonces claro tenemos una ciudad en una enorme hoyada y donde se ha poblado no solamente la parte central si no las laderas en medio de los ríos y de los cerros la gente este millón de habitantes vive entonces en los barrios que están en las laderas que están en los cerros que están entre los ríos y el transporte que llega a esas laderas tiene enormes dificultades especialmente de carácter vial pero con motivo de la topografía y de la morfología de la ciudad en segundo lugar el transporte en La Paz especialmente a partir de los años 80 se convirtió no tanto en servicio público si no en un mecanismo de sobrevivencia de muchísima gente que sufrió los rigores de la crisis económica que sufrió los rigores del cierre de las minas, el cierre de las fabricas lo que fue

una recesión muy grande desde los años 80 entonces ese enorme contingente laboral de dos mil quinientos trabajadores de las cuarenta mil trabajadores de las fábricas en el caso de la paz porque las cifras son de todo el país buscaron en el transporte un mecanismo de sobrevivencia como otros sectores buscaron en el comercio u otras actividades terciarias y concibió el transporte entonces como te decía no en primer lugar como un servicio público como un mecanismo de ingresos para la gente que había quedado sin trabajo entonces no se diseñaron los medios de transporte en función de la gente sino que la gente sin trabajo compro pequeñas unidades para ponerla en el transporte público y lograr ingresos económicos mira estas dos características hicieron que el transporte se convierta en un gravísimo problema, gravísimo problemas porque no teníamos una topografía, una serie de vías adecuadas para la circulación de los vehículos y no teníamos un sistema de transporte planificado diseñado para brindar un servicio público eficiente

por tanto teníamos un caos, teníamos congestionamientos vehiculares espantosos, no teníamos vías adecuadas para que el transporte tenga vías alternativas las vías no llegaban adecuadamente al conjunto de los barrios y eso generó un estado muy peligroso de parálisis del transporte en la ciudad con todos los componentes de falta de competitividad afectación a las actividades productivas de la gente, afectación al desplazamiento de la comunidad si a esto sumas el caos la manera como el transporte caótico se desprendió en la ciudad generó una absoluta falta de cultura urbana una falta absoluta respeto al espacio público y el transporte cahotizado incremento esa falta de cultura pública esa falta de cultura ciudadana por tanto claro los peatones y los que tenían o los que trabajaban en el transporte los conductores particulares cahotizaron mucho más la ciudad con sus faltas de cultura ciudadana mira las primeras mediadas tuvieron este panorama ósea no fuimos de ninguna manera ajenos a un diagnóstico de esta naturaleza este diagnóstico fue acompañado por estudios de la frecuencia de viajes del parque automotor de la cantidad del parque automotor de la cantidad de vehículos que hacían servicio público de las características de estos servicios juntamente con un relevamiento riguroso que hicimos de estado de las vías de la ciudad cuando empezamos la gestión municipal teníamos una alcaldía quebrada ósea que no podíamos hacer grandes obras pero por supuesto los primeros esfuerzos estuvieron dedicados al mejoramiento vial barrial empezamos con el empedrado de muchas arterias continuamos con la apertura de algunas vías seguimos el asfaltado de vías principales en una primera gestión, en la segunda gestión el trabajo fue de generar grandes vías de circulación entre los macros distritos, La Paz está conformada nueve macro distritos por veintidós distritos municipales y por cerca de setecientos barrios y entonces la manera como encaramos el mejoramiento vial empezando por los empedrados siguiendo por los asfaltados continuando con las aperturas de calles y finalmente culminando con la apertura de grandes vías de comunicación entre los distritos entre los macros distritos poniendo digamos punto más importante con la construcción de los puentes trillizos la mayor obra vehicular, municipal de todo el país seguramente de la historia del municipalismo paceño esta fue la línea de trabajo entonces el mejoramiento vial para que podamos efectivamente generar flujos vehiculares flujos peatonales mínimamente adecuados para una ciudad que estaba absolutamente atascada y embotellada en segundo lugar la segunda línea de trabajo fue la línea de cultura ciudadana es ahí donde aparecen las cebras

Entrevistadora: las famosas cebras

Entrevistado: claro las cebras son los promotores de una cultura ciudadana ahora integral que en su momento tenían que ver con el ordenamiento del caos vehicular si una buena parte del caos estaba en la enorme cantidad de vehículos en la falta de vías pero otra buena parte del caos vehicular estaba en la falta de educación vial que es parte de la cultura ciudadana y entonces las cebras vinieron como motivo de la de la línea cebra que mínimamente tiene que respetar el conductor para respetar al peatón por que la idea de que el problema de la del tráfico se olvida del peatón no el peatón es un elemento central en el tráfico no podemos pensar solamente en el vehículo y en los que están en el vehículo si no en los peatones y con él con las líneas cebras las pintamos nunca hubieron líneas cebras en la ciudad no había señalización vial entonces mejoramos el sistema de semaforización, pintamos las calles pintamos las esquinas pintamos las cebras y pusimos a los muchachos que trabajaban en la calle eran muchachos porque además este programa tuvo un profundo tiene un profundo contenido social son muchachos que trabajan en la calle que viven en la calle los que los enrolamos en el trabajo y volvimos educadores viales tu sabes que las cebras en el primer momento fueron una tragedia quisimos hacer una cebra de cuatro patas y entonces los primeros chicos cebras eran un chico que se paraba con el disfraz de cebra cubría dos y otro que estaba agachado y entonces la cebra no aguantaba media hora y entonces sacamos a las cebras de cuatro patas y no más a las cebras que ahora se conocen la ciudad que son de dos pies y que claro causo mucho impacto las cebras fueron objeto de muchísimos elogios de mucha adhesión de los niños de los jóvenes pero también de muchas agresiones de parte de los trasportistas porque claro los obligaban a retroceder frente a la línea cebra controlaban el semáforo hacían educación vial y mire este programa muy lindo de vino un programa de cultura ciudadana integral cuya simbología la expresan las cebras las cebras son que las que no botes la basura a la calles las cebras son las que te piden que no eches los escombros en los ríos las cebras son las que piden que cuides las áreas verdes bueno todo lo que ha sido la trasformación urbana de la ciudad cultura ciudadana, yo te digo que he estado visitando muchísimas ciudades en estos años que no soy alcalde todas las ciudades capitales y es increíble la falta de cultura ciudadana la falta de educación vial que hay otros lugares es notoria la calificación que hemos logrado del espacio público y el aprecio que la gente tiene por el espacio público tanto hemos exportado cebras pues hoy día encuentras en Cochabamba, encuentras cebras en Oruro encuentras cebras en Santa Cruz porque son un icono de La Paz y de la cultura ciudadana pero esta fue la tercera línea de trabajo y la cuarta la segunda línea fue de la

cultura y de la educación la tercera línea de acción en nuestra gestión municipal fue la de ordenar el transporte público pero también el transporte privado como hicimos este ordenamiento te decía hicimos un conteo de los viajes que hacia el transporte público por el casco urbano central siempre fue una especie de nudo gordiano que nadie lo podría cortar y donde confluyen todos los vehículos donde no salía ninguno entonces definimos después de hacer un estudio que había que implantar la restricción vehicular que había que reducir el número de viajes del transporte privado y del transporte público porque cuando tomas medidas restrictivas no puedes restringir a unos y dejar de restringir a otros a otros como equivocadamente han hecho algunos municipios creo que en Cochabamba han restringido el transporte de los particulares y no han restringido el transporte público nosotros hemos hecho un estudio muy riguroso y definimos la restricción de placas con los dos dígitos finales durante cinco días a la semana en el casco urbano que luego lo fuimos ampliando como área de restricción vehicular y entre las horas desde las siete de la mañana hasta las siete de la noche tuvimos que librar una batalla campal con los choferes que se opusieron terminantemente pero finalmente la cultura ciudadana el mejoramiento de las vías el mejoramiento del conjunto de la ciudad el prestigio que tomo el gobierno municipal logro un equilibrio muy grande en consenso de la comunidad y el rechazo de los transportistas con quienes finalmente después de muchas batallas llegamos a un acuerdo hoy día la restricción vehicular es parte del a continuidad nadie se acuerda a ellos salvo cuando te ponen la multa por que te olvidaste que ese día no te tocaba el centro mira no recuerdo bien la cifra más de veinte mil viajes diarios que suprimían de ingreso al centro si tu sumas a eso el mejoramiento vial las grandes avenidas de comunican a los distritos si entrar por el centro con el ejemplo mítico si vamos por los puentes trillizo que horita lo estamos viendo que te conectan de una ladera con la otra no solamente un distrito con el otro una de mitad de la ciudad con la otra si sumas a eso la revalorización del espacio público si sumas a eso la cultura ciudadana está claro que pudimos dar pasos cualitativos muy importantes hacia adelante esto ha si las bases para que luego la nueva gestión la que está dirigiendo nuestro compañero Lucho, Luis Revilla puedan dar este otro paso que es de orden cualitativo que es el Puma Katari que te dejo para que lo trabajes con la nueva gestión bueno lo importante es que mira el problema del transporte se lo encaro a partir de una visión estructural no se lo encaro a partir de pequeños parches de pequeñas soluciones se lo encaro a partir de un diagnóstico de los grandes problemas que tenia de la ciudad y de la manera que podías encarar las grandes soluciones por supuesto no puedes encarar el problema del

transporte si es que no encaras el problema de basura si no encaras el problema del mejoramiento sustancial de los barrios el problema del comercio informal el ordenamiento de la estructura del comercio callejero en fin fue parte integral o quiero decir que no hay soluciones puntuales no hay soluciones aisladas esto pudo hacerse y se va a seguir haciendo en la medida en que tuvimos una visión integral de la forma como teníamos que transformar la vida de la gente y mejorar el conjunto de la ciudad

Entrevistadora: Lic. Entrevistado cuales fueron los principales problemas por el cual tuvo que atravesar su gestión para poder organizar el transporte público urbano

Entrevistado: bueno ya te lo he dicho había como te digo una

Entrevistadora: alguno en especial

Entrevistado: ya te lo he dicho una carencia muy grande de vías de flujo vehicular en el conjunto de la ciudad por razones topográficas por razones morfológicas y básicamente por falta de planificación y descuido de anteriores gestiones que te digo se mejoraba, se asfaltaba cuatro veces en cuatro años el Prado la capa muchas vías centrales que mostraban la cara bonita supuestamente de la ciudad estaba ya casi a la altura de la acera los alcaldes se dedicaban a asfaltar otra vez las mismas calles para inaugurarlas rápidamente por qué haber asfaltar una vía en los barrios en los barrios en las laderas significaba un trabajo serio significaba cambiar la tuberías significaba mejorar las alcantarillas significaba hacer cunetas tu sabes los alcaldes duraban en La Paz tu sabes antes que nosotros lleguemos no más un año tenían que hacer cualquier cosita en un año no les interesaba resolver problemas si no mostrar alguna cosa que hacían entonces claro en nuestra política de mejoramiento urbano de transformación urbana paso por la política de mejoramiento sustancial vehicular para esto hicimos algo que fue central que ha sido un ejemplo las gestiones municipales creamos organizamos nuestra propia empresa de vías y de asfalto porque estaba sujeto a las empresas privadas que hacían las vías o hacían los asfaltos no señor se acabó eso en la primera gestión terminado la primera gestión cree la primera empresa municipal de asfalto de todo Bolivia EMA vías que hoy día está asfaltando las calles, que hoy día está asfaltando las vías que hoy día está mejorando los accesos vehiculares en todos los barrios de la ciudad

Entrevistadora: Lic. En su gestión cuales fueron los principales componentes administrativos y operativos para mejoramiento del transporte

Entrevistado: bueno todo lo que te estoy diciendo los programas los proyectos eran resultados no solamente de un diagnóstico de las autoridades si no eran resultados de una planificación participativa con la comunidad todos los vecinos quieren que el asfalto llegue a su calle llegue a su puerta pero ya una vez que definimos que las grandes vías tenías que conectar distritos que tenían que conectar barrios se pudo hacer una gran planificación participativa y eso iba acompañado de un presupuesto anual riguroso pero ahí tenías un mecanismo seguimiento del efecto de los proyectos con un mecanismo de seguimiento de la ejecución presupuestaria te permitía definir muy claramente las metas definimos no solamente el número de calles no solamente definimos la cantidad de metros o de kilómetros cuadrados que asfaltábamos manualmente si no que definíamos la ciudad de sus asfaltos desde el la oficialía o desde la dirección de planificación la planificación fue un elemento central porque me imagino que hoy día tenemos resuelto el problema del asfalto en un setenta por ciento imagínate tenemos un treinta por ciento de la ciudad que requiere resolver el problema del asfalto y hace 14 años que venimos haciendo vías de manera sostenida de manera planificada

Entrevistadora: Lic. Teniendo en cuenta que los choferes sindicalizados fueron uno de los principales grupo de oposición cuales fueron problemas relevantes que tuvo con los choferes sindicalizados que prestan servicio publico

Entrevistado: mira el temor de los chofer siempre fue el de tener menores ingresos punto ósea el problema de los sectores como del transporte está muy vinculado a su carácter estrictamente privado particular y corporativo son actividades privadas que como su propio espíritu indica buscan el beneficio del sector y en segundo lugar tiene que ver con el servicio público te decía que en los años ochenta se incrementó enormemente el parque vehicular especialmente el parque público porque una gran mayoría de personas que antes trabajaban en las minas o en las fábricas y que fueron despedidos con sus benéficos ellos compraron unidades de transporte para el taxi para el radio taxi para los famoso carries para los famosos micros no que se los busco no para prestar un servicio para la gente en primer lugar si no para busca un beneficio legitimo - partir de los años ochenta se debió a la crisis económica y el transporte fue el refugio fue el

amortiguador ante la falta de empleo se masifico el transporte no pensando en las necesidades de los peatones si no en las necesidades de la gente para tener ingresos al mando de un vehículo y este transporte entonces era este sector corporativo a resultado siendo un sector muy muy sensible a cualquier afectación a sus ingresos económicos y esto lo que pensaron que va ocurrir los transportistas cuando les planteamos la restricción vehicular ellos tenían que dejar sus vehículos en los días hábiles de la semana un día sin sacarlos ósea sin ponerlos a trabajar y el supuesto argumento era que era un día que no iban a comer yo les demostré cabalmente con los estudios con los conteos que la descongestión vehicular en las zonas central donde todas las líneas tratan de llegar por que es el lugar que tienen mas demandas la descongestión del centro les permitía dar dos circuitos mas en los días que tenían efectivamente la restricción vehicular entonces no había ninguna posibilidad que sus ingresos disminuyeran, entonces podrían aumentar sus ingresos porque les hice notar porque me informaron adecuadamente que un día a la semana una mañana por lo menos a la semana necesariamente los transportistas hacen mantenimiento de sus vehículo entonces les dije que hagan mantenimiento a su vehículo el día de su restricción vehicular ahora sí tuvieron marchas tuvieron manifestaciones y yo apelé a la ciudadanía hicieron un paro que debió ser de carácter indefinido hasta que el alcalde retroceda y lo que hicimos pedir públicamente de manera además informada como parte de la campaña ciudadana como parte del mejoramiento de la ciudad que la gente aguante que la gente no desista frente a lo que era esta presión y logramos finalmente el acuerdo un acuerdo en el que se les demostró a los choferes que no les provocaba disminución significativa de sus ingresos y que por supuesto iba ser para

Entrevistadora: usted cree que el sindicalismo de los transportistas es nocivo para organizar el transporte público urbano

Entrevistado: ningún sindicalismo ninguna forma de organización es nociva en la relación con la vida de la comunidad el problema es cuando se exagera el sentido corporativo el sindicalismo cuando el sindicalismo cuando el corporativismo o cuando el asociativismo cualquiera quiera sea su forma solamente busca los intereses sectoriales cuando no compatibiliza los intereses legítimos de su sector de su corporación con los intereses más generales comunidad un problema mucho más grave tal vez o igualmente grave lo tuve con el comercio informal que quiera ocupar el comerciante y miles de ellos el cien por ciento de la acera y no tomaban en cuenta el interés de

la comunidad que quería circular por la acera yo resolví este problema manteniendo los comerciantes en muchas arterias de la ciudad pero solamente permitiéndoles el treinta por ciento de la utilización de la acera mira los gremiales utilizar el 10 por ciento y los vecinos me pedían sacarlos a los comerciantes ambos lados la comunidad pedía el cien por ciento de la acera y los comerciantes el cien por ciento de la acera costo mucho para que los comerciantes aceptaran el treinta y costo mucho hacer que la gente acepte solamente el sesenta por ciento de la acera pero es el mejor ejemplo en porcentajes muy precisos que cada quien tiene que ceder el bien común

Entrevistadora: cuales fueron principales grupos de apoyo que tuvo para la organización del transporte público urbano

Entrevistado: la comunidad yo no te diría ni siquiera las juntas de vecinos que siempre tiene una limitada representatividad aunque una importante representatividad también te digo ahí fue la comunidad esa opinión pública que no se expresa en u sector específico si no que se expresa en su conjunto en la mediada claro que la gran mayoría de gente no tiene vehículos particulares y los propios que tienen vehículos son víctimas del problema fue un apoyo generalizado de la comunidad que no se gestó de un día para otro como te digo fue parte esta visión positiva de su ciudad que esta visión de autoridades que se estaban empezando a preocupar por la gente de esta misión que las autoridades dejaron de robar dejaron de tener casos de corrupción el dinero empezó a llegar a los barrios apoyaron la gestión que estaba resolviendo las principales dificultades de la ciudad.