

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC

El transporte público paceño vive su peor hora y su mejor oportunidad

Por Andrés Martínez Crespo

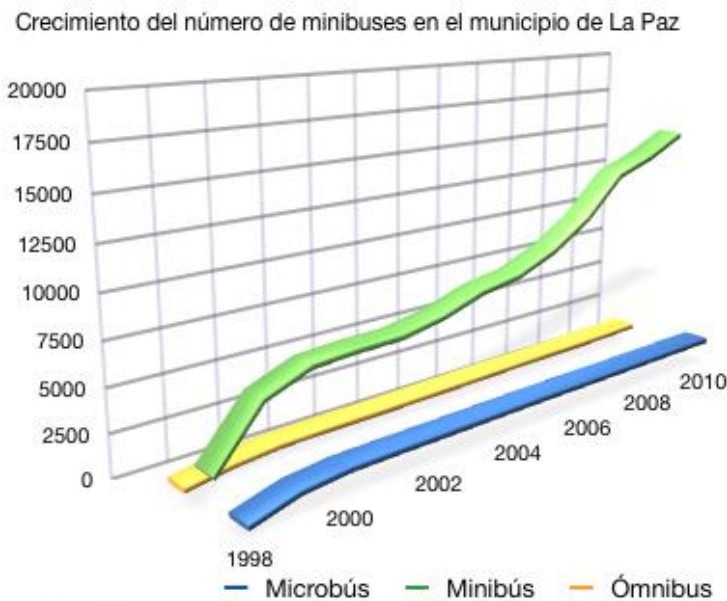
El transporte público en La Paz no funciona. Si en algo los habitantes de una ciudad tan diversa y compleja podrían coincidir sería en eso. La ola de protestas vecinales contra los choferes en los principales distritos paceños, a lo largo del año, refleja el malestar por tarifas más elevadas para tramos más cortos, incomodidad e inseguridad creciente en vehículos cada vez más viejos y peligrosos, lentitud exasperante, no sólo en horas pico y no sólo en vías troncales, y conductores crispados al límite por esa razón, por la creciente competencia y porque cada día se revientan trabajando doce horas o más para sobrevivir. ¿Qué hacer? Varios indicios apuntan a que las soluciones intermedias ya no funcionan, y ni siquiera megaobras, buses modernos, legiones de cebras o más puentes colgantes serían suficientes; que lo único que queda es una reforma total.

Pero, ¿qué reformar exactamente? Para el experto en transporte y autor de un amplio estudio sobre el tema —*El auto nuestro de cada día*—, Freddy Koch, la salida, en pocas palabras, es mejorar las condiciones laborales de los choferes: convertirlos en asalariados con todas las de la ley. El cumplimiento de una aparentemente simple medida laboral obligaría a los transportistas a formalizar su actividad, es decir, a volverse empresarios que presten un servicio público: sometidos a regulación, pero con posibilidades de generar ingresos a partir de un correcto manejo empresarial. Algo muy distinto a lo que ocurre ahora.

“En 1999, cuando fue la última nivelación de tarifas, la renta [o ganancia neta diaria] de un minibús era de 100 bolivianos, pero el poder adquisitivo era mayor. Ahora, en 2012, siguen siendo los 100, pero la vida está más cara”, afirma Gonzalo Millares, secretario general de la Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros La Paz (Cutup), la principal organización del ramo en la ciudad.

Una de las razones de ese fenómeno es la creciente competencia entre los mismos transportistas. 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 “minis” 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. Las estrechas vías paceñas deben también albergar a una cantidad creciente de autos particulares: en total, el parque automotor casi se duplicó en la primera década del siglo, y llega a las 166.632 unidades, para una población que en el mismo período de tiempo creció sólo 1,4%.

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC



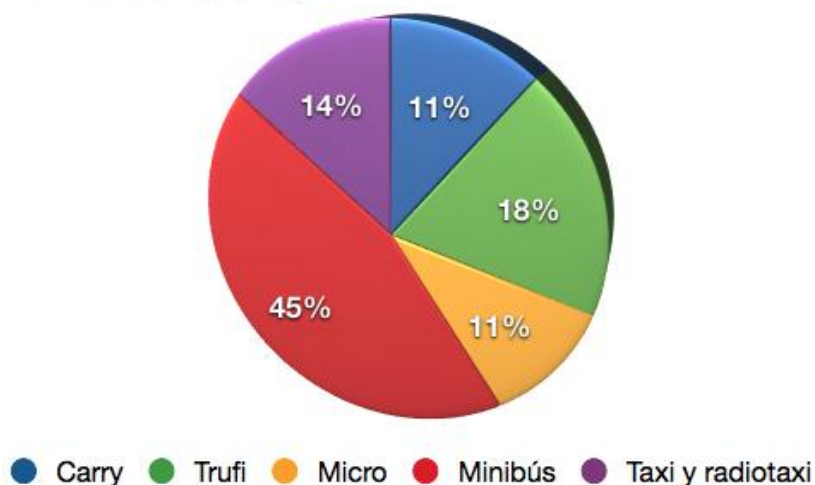
Más coches, para las mismas calles, por fuerza ralentizan el tráfico, de por sí obstruido por el comercio informal, peatones y conductores desordenados, y la ración casi semanal de marchas que desfilan por las vías paceñas. La velocidad promedio en el centro ha llegado a los 4 kilómetros por hora, de acuerdo con Freddy Koch. Uno de los efectos: 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.

Millares se inició como chofer de *carry* en 1991. Era “asalariado”, es decir, trabajaba para el dueño del coche, a quien debía pagar una “renta” fija diaria y, con el resto de sus ingresos, ganar para su propio sustento. No le iba mal, a mediados de la década comenzaban los años dorados del minibús y de la multiplicación de líneas que circulaban por casi todos los vericuetos de la ciudad. “El 94 ya tuve mi *carry* y el 97 pasé a lo que es el minibús”.

La historia de Millares es similar a la de cientos de personas que durante los 80 y 90 incursionaron en el transporte público. “Cualquier persona que recibía su indemnización de cinco mil dólares en las minas, se compraba un taxi y empezaba a operar. El transporte se convirtió en un absorbente del rebalse del desempleo. Precisamente, la política de liberalización que aplicaron Fujimori [en el Perú] y Paz Zamora intentó desinflar un poco esa presión social. Y ahora la estamos pagando”, comenta Freddy Koch.

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC

Afiliados a la Cutup* (2009)



*Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros La Paz.

La estimación actual de la Cutup llega a 32 mil afiliados.

Fuente: elaboración propia con datos proporcionados por Gonzalo Millares.

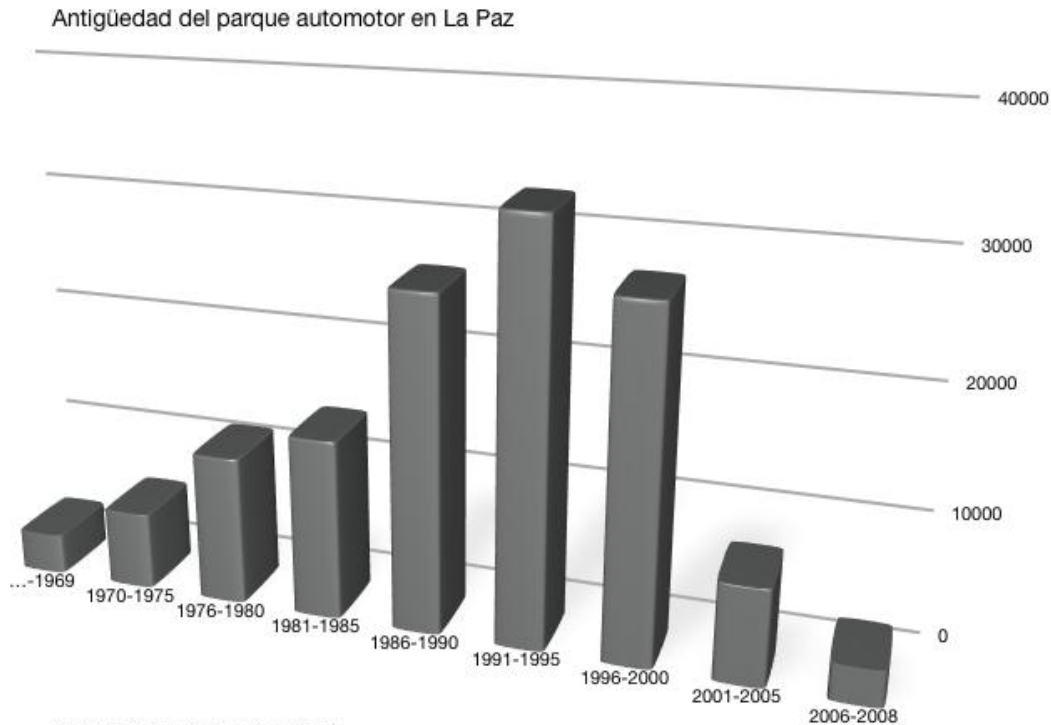
Con el cambio de siglo las cosas empezaron a desmejorar. No es casual que a fines de los años 90 y principios de los 2000 el municipio lanzara algunos planes de reordenamiento vial. La parálisis acechaba a la ciudad, y ello también comenzó a afectar a los choferes. “La recaudación bajó, ahora está de regular para abajo”, ratifica Millares.

¿Así como están las cosas, se imagina empezar ahora en el transporte público, como hace veinte años?, se le pregunta al dirigente. “Ya no, ya no me animaría a sacar un vehículo cero kilómetros. El 94, [un carry] costaba 11 mil dólares y he llegado a pagar [por el crédito] hasta 18 mil. Pero sin sentir. El minibús valía, por decir, 18 mil, y llegamos a pagar hasta 25 mil. Pero hoy cuesta 38 mil, o sea, tendría que pagar 45 mil. Creo que no”.

¿No recupera la inversión? “Para nada. Por eso es que no hay renovación del parque automotor. Además, los pasajes... Ya no se puede cumplir con los créditos; en el pasado sí se podía”.

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 (Ruat), indica que para 2008, casi la mitad de los coches que tributaban en el municipio tenía una antigüedad superior a los 19 años. La situación en La Paz, sin embargo, no era peor que en municipios como Sucre y Potosí, donde, respectivamente, el 60 y 64 por ciento de los autos era de hechura anterior a 1991.

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC



Forma parte del mismo fenómeno la masiva importación de vehículos de segunda mano. Por ejemplo, en 2008, de los 141.211 coches que habían ingresado al país, el 95% eran usados, según la investigación citada. Más aún, en ese año, el 75% del parque automotor nacional era *transformer*, es decir, se le había modificado la dirección. El estudio añade que coches de este tipo son potencialmente contaminantes porque su motor cumplió su ciclo de vida. Además, son altamente peligrosos por fallas en su dirección, en el caso de los *transformers* provenientes de Asia, o por daños en su estructura, como ocurre con los siniestrados que llegan desde Estados Unidos.

La mayor parte (30%) de los accidentes ocurridos en el departamento, en el primer semestre de este año, fue ocasionada por minibuses de transporte público: 393, de 1.307, según un reporte oficial sobre el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), citado por el periódico La Razón. Uno de los más recientes fue un choque triple causado por un minibus en la autopista La Paz-El Alto y que dejó a diez personas heridas. Al parecer, los frenos del vehículo se rompieron y su conductor tuvo que ingresar a una vía alterna donde dio un vuelco.

En un mercado saturado por la competencia y que proporciona cada vez menores ingresos, la irrupción de los *transformers* 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.

Ésta 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 logren

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC

recaudar luego. Freddy Koch comenta 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 minibuseros 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 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”, resume Koch.

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 macrodistritos de San Antonio y Periférica.



Foto: Pedro Laguna.

El margen de ganancia no ha crecido y se mantiene a costa de la autoexplotación del conductor y la precarización del servicio. Los niños voceadores 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.

El oficial mayor asesor de la Alcaldía de La Paz, Gustavo Bejarano, informa que una investigación socioeconómica encargada por el municipio, determinó que el 84% de

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC

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.

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. Para Bejarano es una situación de “pierde-pierde”: pierden los transportistas y pierde la ciudadanía. Para Koch, una “ecuación que no cierra” y, por eso, una ecuación que se debe modificar.

Según el experto, hay que acabar con el sistema de destajo y convertir a los choferes en verdaderos asalariados. En su opinión, esa modificación llevaría a los transportistas a asociarse de manera distinta: en empresas que administren su personal de acuerdo con la legislación laboral del país, 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 lleve o deje de llevar —añade Koch—. El momento en que se rompa esa dependencia, el transportista parará en las paradas y será muy obediente de las reglas de tránsito. Mientras eso no ocurra, será casi imposible 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”.

Gonzalo Millares lamenta que “muchacha gente que ha cumplido el ciclo de trabajo en el transporte público está abandonada hoy por hoy”; sin renta de jubilación y sin seguro médico. ¿Cree que conformar una empresa con asalariados podría ser una salida a esa situación?, se le consulta.

“Yo creo que sí. Creo que ha llegado el momento en que tenemos que hacer un viraje, un cambio de timón, viendo este crédito [de \$us 100 millones gestionado por el gobierno nacional] y presentando proyectos que cambien esta situación. Creemos que es nuestra responsabilidad como dirigentes pasar a un nuevo sistema de transporte”.

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC

Los intentos por romper el estatu quo

La Alcaldía de La Paz pretende devolver al ámbito de la regulación pública el sistema de transporte “más privatizado que debe haber en el mundo”. Para hacerlo, plantea una reforma completa de las rutas, la organización de los proveedores y las unidades que prestan el servicio. Todos esos elementos deberán funcionar integradamente y sometidos a regulación y estricta planificación; será el fin del transporte libre tal como lo conocemos.

“Cada uno es dueño de su vehículo y hace con él lo que le da la gana. Es un sistema no regulado, caótico, atomizado y que tiende a hacer cada vez más pequeñas a las unidades de transporte; a canibalizar los vehículos”. Ese, el diagnóstico rápido que hace el oficial mayor asesor del municipio Gustavo Bejarano, sobre el servicio de transporte público en la ciudad.

De acuerdo con el experto en transporte, Freddy Koch, el “pecado original” que provocó semejante desbarajuste se remonta a los años 90 cuando, sin coordinación, los niveles central y municipal del Estado adjudicaron a trochemoche rutas de transporte público a las nacientes y crecientes líneas de minibuses y trufis, y dejaron a libre albedrío de los sindicatos y cooperativas de choferes la definición de la cantidad de unidades para cada línea y los horarios de servicio. A partir de ello, se extendió la subasta de sitios dentro de cada línea, con el respectivo cobro del derecho de afiliación a la organización gremial. Este fenómeno aún ocurre. De acuerdo con la Alcaldía, el costo de ingreso a una ruta puede oscilar desde los 300 bolivianos hasta los 5.000 dólares.

En su momento, los derechos de ingreso se convirtieron en una fuente de lucro importante para las dirigencias, hasta que las líneas comenzaron a saturarse. El siguiente paso fue la división de la ruta en múltiples ramales que, con algunas diferencias de recorrido, confluían en el centro de la ciudad. Las autoridades municipales se limitaban a aprobar estas multiplicaciones carentes de un criterio de planificación integral, hasta que comenzaron a hacerse evidentes irracionalidades como el tránsito de decenas de líneas por la plaza Murillo o el paso de casi todos los minibuses por la Pérez Velasco.

El resultado ahora se padece en toda la ciudad. 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.

Bejarano plantea que varios estudios realizados en los últimos diez años apuntan a que la única salida es crear un sistema masivo de transporte, pero que funcione de manera regulada y bajo una planificación técnica que abarque a todas las unidades. ¿Cuáles serán las condiciones para ello?

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC

Primero, la adopción del sistema de “transporte rápido por bus” o BRT, por sus siglas en inglés. Ya lo han hecho ciudades como Bogotá y Curitiba desde hace años y Lima está enfrascada en ello. Básicamente consiste en la definición de rutas troncales que unan los principales puntos de la ciudad, la cobertura de esos trayectos con buses de alta capacidad (hasta 160 pasajeros) que funcionen las 24 horas, la habilitación de carriles exclusivos y compartidos para la circulación de esas unidades y su articulación con otras modalidades de transporte que transiten por “rutas alimentadoras”, transversales a las troncales.

Para Bejarano, “la magia del sistema” reside en que explota rutas troncales altamente rentables (45 mil pasajeros en una hora), para subvencionar a las rutas alimentadoras y establecer una tarifa única, desde el origen hasta el destino del usuario, en un sistema multimodal, es decir, con coches de diverso tipo. “Es aquí donde se encuentra una verdadera funcionalidad al teleférico: como una ruta alimentadora de un sistema mayor. Puede ser teleférico, pueden ser buses de mediana capacidad o el sistema tradicional actual, pero reordenado”, añade.

El municipio definió que, inicialmente, habrá dos corredores troncales: uno norte-sur, que una la Ceja de El Alto con Chasquipampa a lo largo de 27 kilómetros; y otro este-oeste, que vincule el extremo final de la avenida Buenos Aires con la tranca de Urujara, camino a los Yungas. A lo largo del trayecto de ambos habrá 28 estaciones. De las rutas alimentadoras, Bejarano informó que la comuna ya evaluó a detalle 12 trayectos y que, a partir de un estudio en curso, se proyecta la futura habilitación de más de cien recorridos.

Una segunda condición es la integración de todos los elementos del servicio en un sistema que funcione bajo una planificación en gran medida centralizada. Es la única manera de garantizar un aprovechamiento eficiente de los vehículos. En otras palabras, se deben establecer a detalle la frecuencia de salidas, el número de unidades para cada ruta y los turnos de trabajo, entre otras tareas. En un modelo como el descrito, los actores fuera del sistema tenderían a desaparecer. No obstante, el municipio prevé una “convivencia de los dos sistemas por un largo período”, cuya duración estará supeditada las decisiones del propio usuario.

La definición de la modalidad de administración sería un tercer requisito para que marche la reforma. Esta parte involucra la negociación y coordinación con los transportistas. Bejarano comenta que hay dos opciones posibles: un servicio de manejo público y uno mixto, con participación privada. En el primero, los choferes serían empleados municipales, mientras que en el segundo, se adjudicarían la explotación de una o más rutas.

Esta última opción llevaría a los transportistas a la conformación de empresas sujetas a las regulaciones municipales y nacionales. Con este paso se quiebra el sistema sindical de asignación de rutas, se convierte a los conductores en verdaderos asalariados bajo el cobijo de la legislación laboral y se termina la competencia por la captación de pasajeros. El Oficial Mayor indica que las mejores experiencias en

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC

Latinoamérica consistieron en que el municipio pague al concesionario por kilómetro recorrido, en rutas alimentadoras.

“Eso quiere decir que el chofer ya no tendrá que preocuparse por cuántas personas suban a su bus, sino por cumplir cada día el recorrido que le han fijado”. Con el sistema vigente, el conductor debe pagar un derecho de ingreso a una línea, sin un retorno a su inversión garantizado, pues ello está sujeto a la eventual rentabilidad del recorrido. Con el sistema integrado, Bejarano asegura que quien se adjudique una ruta tendrá garantizado un ingreso mínimo.

El municipio estima que en el área metropolitana paceña hay una demanda de 75 mil viajes por hora y que el sistema de transporte actual mueve de manera óptima apenas 45 mil. Eso da cuenta del potencial y la rentabilidad del mercado paceño que, según la autoridad edil, hará posible la asociación de los transportistas para explotar el servicio.

“Esto no quiere decir que cada chofer de minibús vaya a tener un bus. Evidentemente, en un sistema empresarial, un vehículo con capacidad de 120 a 180 pasajeros puede cubrir la capacidad de varios minibuses”, añade. El municipio espera que los transportistas repliquen experiencias como las del sistema Transmilenio bogotano, cuyo principal operador es “Transmasivo” una antigua organización de choferes similar a la Cutup, devenidos en empresarios y que ahora administran servicios en Lima y en Santiago.

La Alcaldía estima que las obras para el carril exclusivo de la troncal norte-sur comenzarán el próximo año y que en 2015 estará listo ese corredor “en una primera fase”. Bejarano informa que la convocatoria para la administración de esta línea será dirigida inicialmente a los transportistas: “Serán los primeros beneficiarios”.

Gonzalo Millares, secretario ejecutivo de la Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros La Paz (Cutup), indicó a inicios de octubre que su organización no conocía aún a detalle la propuesta edil del sistema integrado de transporte, aunque preliminarmente afirmó que será muy complicada su aplicación, dada su lógica de redistribución mensual de ganancias, en tanto que “el actual sistema vive a diario”.

¿Han debatido en la Cutup si vale la pena convertir el servicio de transporte, que ustedes manejan, en un sistema empresarial?, se le consultó al dirigente. “Se ha planteado, pero hay mucha gente que se resiste a hacer un cambio dentro del actual sistema. (...) Ellos lo ven como si fueran a ser un empleado más, cuando hoy son un tipo de mini empresarios. Temen perder...” ¿La independencia? “Exacto, esa es la palabra”.

“Hay que tener claro que la transformación del transporte público no puede ser simplemente condicionada a un sector. Este es un tema que obedece a la población en su conjunto y, por tanto, la transformación se ha iniciado y no va a parar. El que se suba al bus, bienvenido; el que no se suba, el bus ya ha partido y es un bus que va a parar cuando se haya transformado todo el transporte público”, responde Bejarano a la pregunta de qué hará el municipio si los transportistas se resisten a la iniciativa.

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC

De todos modos, Millares asume que el tránsito a un nuevo sistema de transporte es ineludible y admite que hay presión en sus bases para hallar una salida a la reducción de los ingresos y el deterioro laboral, pero es consciente de que hay fuerzas conservadoras en su organización que se oponen a ello. “Honestamente, esa fuerza es más del cincuenta por ciento de la organización, pero creo que habrá la oportunidad para difundir, llegar a los hombres de base y concientizar sobre este aspecto”.

En todo caso, para el dirigente, el cambio de sistema no se restringe al plan municipal. Es más, considera que la compra de buses chinos con un crédito de 100 millones de dólares que gestionará el gobierno forma parte de la ansiada reforma del transporte público. En julio, los choferes sindicalizados firmaron un acuerdo con el presidente Evo Morales, en virtud del cual, el gobierno nacional se compromete a hacer las gestiones para la adquisición de 2.000 unidades fabricadas en la China aprovechando una línea de crédito con ese país. El convenio establece que el Estado adquirirá los vehículos antiguos que sean desplazados, como cuota inicial para el préstamo, y los sacará de circulación a través de un programa de “chatarización”.

Millares informó en octubre que una comisión de las organizaciones de transportistas de La Paz y El Alto viajó a China para buscar fabricantes que puedan proveer vehículos con la capacidad para funcionar a 4.000 metros sobre el nivel del mar, con propulsión a gas y transportando a 35 pasajeros sentados y 30 parados. “Están llegando los prototipos para hacer las pruebas correspondientes, y hasta mediados del próximo año ya tendríamos todas las unidades aquí en La Paz”.

En opinión de Freddy Koch, un cambio de vehículos es insuficiente, si se mantienen las características del servicio actual. “Así tengamos autos eléctricos, seguiremos con el caos y las ineficiencias”, pues no es la antigüedad de los coches la causa de los problemas del transporte público paceño, sino uno más de los síntomas que expresan su inadecuada organización. Para el experto debe haber una reflexión profunda entre los involucrados para hacer conciencia de que la reforma no consiste en un cambio de coches, sino del concepto y la forma de transportar a la gente.

Gustavo Bejarano, a su vez, comentó que habría sido ideal que la iniciativa gubernamental de los buses chinos se hubiera coordinado con el esquema municipal. Así se hubiera comprometido a los choferes más seriamente con la reforma del transporte, y la eventual circulación de sus nuevas unidades ya podría articularse con el futuro sistema integrado. Es más, la comuna encargó a la ONG de cooperación suiza Swisscontact un estudio que plantee alternativas de financiamiento para la adquisición de vehículos por parte de los transportistas. Una de las opciones sería la creación de un fideicomiso que sirva para obtener financiamiento barato. Los cien millones de dólares del acuerdo choferes-gobierno bien podrían servir para ello, comenta el edil.

Sin embargo, si se cumplen las previsiones de los transportistas, los buses llegarán el próximo año, cuando aún no se haya habilitado ni siquiera la primera fase de uno de los corredores troncales, proyectados por el municipio para 2015. Los transportistas, según Gonzalo Millares, asumen con más convencimiento su papel de articuladores

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC

con el teleférico que el gobierno nacional proyecta construir. “Que nosotros seamos la parte que alimente y reciba a los pasajeros trasladados entre las ciudades”.

El coordinador del Programa de Transporte por Cable del Ministerio de Obras Públicas, César Dockweiler, informa que los términos de referencia para la construcción del teleférico establecen que la empresa encargada debe considerar una integración con el sistema de transporte actual —“porque primero va a estar el teleférico, no el BRT” —, pero también con el sistema futuro. “Inicialmente, se va a necesitar alimentación para el sistema por cable, pero después éste será el que alimente al BRT”. Por esa razón, las futuras estaciones del teleférico coincidirán con la terminales del bus de transporte masivo, de acuerdo con el funcionario.

“No es un proyecto aislado, porque estamos convencidos que el teleférico es una solución parcial, y el BRT también —comenta el entrevistado—. La solución del transporte en La Paz y El Alto pasa por muchas medidas: reordenamiento de vías, renovación del parque automotor, disminución el parque miniaturizado... muchas cosas por hacer, pero ya se está dando un paso importante”.

El proyecto, anunciado en julio por el presidente Morales, consiste en el tendido de tres líneas de transporte —roja, amarilla y verde— a cargo de la empresa austriaca Doppelmayr-Garaventa, a un costo total de 234,68 millones de dólares, incluidos impuestos, supervisión y otros gastos, como la expropiación de terrenos, según Dockweiler. El funcionario estima con precisión que la infraestructura comenzará a operar plenamente desde el 15 de abril de 2014.

Cronograma preliminar del teleférico y del sistema integrado de transporte

Teleférico	Fecha	BRT
Marzo: Inicio de la construcción de torres y estaciones.	2013	Llegada de 61 unidades para ruta alimentadora (“La Paz Bus Ladera”).
Junio: Instalación de sistemas electromecánicos.		Inicio de obras para la troncal norte-sur (portal y vía exclusiva).
Noviembre-diciembre: Ensayo de funcionamiento de líneas interconectadas.		
Abril, 15: Las tres líneas en funcionamiento:	2014	
	2015	Conclusión de la primera fase del corredor norte-sur. Concesión del corredor.
	2016	
	2017	Corredor este-oeste
	2020	Todo el sistema integrado.

Fuente: elaboración propia con base en datos de la Alcaldía de La Paz y del Ministerio de Obras Públicas.

La primera línea, con una longitud de aproximada de 2,6 kilómetros, unirá la avenida 16 de Julio de El Alto con la planta de YPF de Entre Ríos y el Cementerio General, hasta la Escuela Naval en la zona Norte. La línea amarilla, de 3,8 km, partirá de Ciudad Satélite, pasará por Tembladerani y Sopocachi hasta llegar a San Jorge. La verde, de 4,3 km, continuará desde esa zona hacia Alto Obrajes y luego a la calle 17 de Obrajes hasta Las Cholas, en La Florida. En total, casi once kilómetros.

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC

En total se construirán once estaciones y 74 torres en las que se sustente el cable por el que correrán las cabinas. La ubicación de esta infraestructura está siendo discutida con las autoridades municipales de La Paz y El Alto, según Dockweiler. “Hemos empezado a hablar de estación por estación, acerca de problemas que puedan surgir. No puedo decir que tengamos total coincidencia. Es difícil, además, satisfacer todos los requerimientos, pero creo que hemos avanzado tanto que va a ser un éxito el proyecto, con el apoyo de todas las instituciones”, afirma.

Freddy Koch, que trabajó en el desarrollo del sistema bogotano Transmilenio y sigue de cerca similares cambios en varias ciudades de Latinoamérica, dice que hay un momento crítico en todos los procesos de transformación de los sistemas de movilidad de una sociedad; es un punto de inflexión en el que “se rompe la inercia de los transportistas”, y comienza el cambio. Este fenómeno puede darse en 20 ó 30 años, o en un corto plazo, dependiendo de la cantidad de recursos y del apoyo con que cuente la iniciativa. El hecho de que el asunto ocupe un sitio privilegiado en la agenda de la sociedad, de los gobiernos nacional y municipal, y de un sector progresista de los transportistas supone, para Koch, una oportunidad extraordinaria para romper esa inercia. Dependerá de esos actores que eso ocurra lo antes posible por el bien de la ciudad.

Inversiones programadas para las líneas de cable del teleférico (en dólares)

Concepto	Roja	Amarilla	Verde	Todas
	Línea 1	Línea 2	Línea 4	1, 2 y 3
1. Obras civiles	16.090.309	23.236.426	24.352.529	63.679.264
2. Sistema electromecánico	23.010.595	30.684.253	33.816.214	87.511.062
3. Equipos complementarios o auxiliares	1.240.380	1.612.494	1.612.494	4.465.368
4. Ingeniería, información básica y urbanismo	2.823.889	3.887.305	4.184.686	10.895.880
Total inversión tres teleféricos	43.165.173 (*)	59.420.478 (**)	63.965.923 (***)	166.551.574 (****)

Inversiones efectivas en teleféricos: \$us 166.551.573

Impuestos y aranceles: \$us 42.262.203

Supervisión, fiscalización, expropiaciones, compensaciones, organización de la empresa, implementación del SIT: \$us 25.866.224

(*) En el original la sumatoria falla en el último dígito, 43.165.172

(**) En el original, 59.420.477

(***) En el original, 63.965.924

(****) En el original, 166.551.573

Fuente: Ministerio de Comunicación.

Nota de transporte público	Versión para revisión [09.11.12]
Investigación para el Observatorio La Paz Cómo Vamos	AMC

[recuadro 1]

¡Cambio de transporte, yaaaa!

El 8 de mayo, cuando se produjo un paro de choferes contra la aprobación de la Ley Municipal de Transporte, un grupo de vecinos de Pasankeri se lio a golpes con los transportistas del Sindicato Avaroa. La pelea había comenzado por el intento de desbloquear una vía ocupada por los conductores, pero su virulencia simplemente era la expresión de una rabia contenida contra los transportistas que cubren la ruta entre El Alto y San Pedro. En el otro extremo de la ciudad, en la residencial San Miguel, un centenar de personas, inéditamente plantaba cara a los choferes huelguistas. La manifestación había sido convocada a través de las redes sociales.

“Este es un grupo de Acción Ciudadana para promover la salida de los minibuses de la ciudad de La Paz, defendiendo nuestros derechos como ciudadanos, peatones y usuarios de este medio de transporte que a la fecha solo causa caos en las calles de nuestra urbe”, así reza el propósito del grupo de Facebook “Fuera minibuseros de La Paz”. Como ese sitio hay otros que surgieron con similares intenciones: “Cambio de transporte... Yaaaaa!!!!!!!!!!”, que suma más de 9 mil miembros; “Ley municipal de transporte ya!! Regulen el transporte público”; y “Colguemos nuestras banderas contra el paro de transporte”, con más de 10 mil miembros.

El informe *Perfiles de la conflictividad social en Bolivia (2009-2011)*, recientemente publicado por la Fundación Unir, destaca la convocatoria, a través de redes sociales, a la “marcha de los peatones” contra el paro de transportistas de mayo. Esa acción “permite vislumbrar que los actores de los conflictos sociales en Bolivia recurrirán de manera creciente a las nuevas TIC como herramientas de información, organización y movilización”. El informe también llama la atención sobre la importancia del “sector vecinal/comunal” como un actor de la conflictividad poco reconocido, pero que va cobrando mayor protagonismo en los últimos años, con movilizaciones principalmente vinculadas con asuntos de interés local como la prestación de servicios públicos, entre ellos, el transporte.