

Espacio público y transporte urbano: Acceso, apropiación y disputa en la ciudad de Cochabamba. 2019-2020

Víctor Hugo Calisaya Hinojosa¹

Resumen

Conocer y reflexionar el acceso, apropiación y disputa del espacio público en la ciudad de Cochabamba por parte de un conglomerado social, transportistas de servicio público urbano, importante por su número, capacidad organizativa, movilización y negociación con instancias municipales (actores políticos e institucionales). El ensayo es esbozado a partir de la revisión, recopilación y sistematización de datos provenientes de fuentes hemerográficas (periódicos: Los Tiempos y Opinión) y, secundariamente, de diseño de campo. Se constata la existencia de conflictos entre choferes de servicio público, y de éstos con otros grupos y personas que sienten que también tienen derechos sobre el espacio público. En ese contexto, las organizaciones sociales y las dirigencias desempeñan funciones y roles importantes respecto a las reivindicaciones y necesidades de sus afiliados.

Palabras Claves: Espacio público, choferes-transportistas agremiados de servicio público, conflictos y dirigencia social.

1 Investigador INCISO-FACSO. Email: vhcalisaya@gmail.com.



Public space and urban transport: Access, appropriation and dispute in the city of Cochabamba. 2019-2020

Abstract: Know and reflect on the access, appropriation and dispute of public space in the city of Cochabamba by a social conglomerate, urban public service transporters, important for their number, organizational capacity, mobilization and negotiation with municipal bodies (political and institutional actors). The essay is outlined from the review, collection and systematization of data from newspaper sources (periodicals: The Times and Opinion) and, secondarily, from field design. There are conflicts between public service drivers, and of these with other groups and people who feel that they also have rights over public space. In this context, social organizations and leaders play important roles and functions with respect to the demands and needs of their members.

Keywords: Public space, drivers-transporters unionized of public service, conflicts, social leadership.

Introducción

La metrópolis cochabambina constituida, formal e institucionalmente, el 21 de abril de 2014, según Ley 533, es el reconocimiento explícito de un hecho social y territorial que se ha consolidado aceleradamente desde los años 90.

En la actualidad, este territorio urbano-rural emergente es complejo, heterogéneo y conflictivo a nivel social, económico, cultural e institucional, y lo será mucho más en el futuro. Las delimitaciones territoriales entre los municipios se han diluido de facto. La dinámica y rica vida social cotidiana articula todo este gran territorio y lo reconstituye constantemente. Pero las autoridades municipales, las instituciones y las sociedades locales de cada municipio todavía están prisioneras de un provincianismo que se resiste a la consideración de la mancomunidad inter local, micro regional y regional.

En este gran territorio, están presentes grupos sociales organizados, corporativamente, como es el caso de transportistas del servicio público, comerciantes en vía pública y las organizaciones sociales de base y/o juntas vecinales, los que desempeñan roles centrales en la vida social de sus respectivas localidades. La diferencia entre estos grupos por municipio tiene relación con las características sociales, composición numérica y estructura organizativa. En el caso de “comerciantes” y “transportistas”, se evidencia algunas similitudes, particularmente, respecto a sus intereses con relación al desarrollo de actividades económicas, laborales y sociales en el espacio público: avenidas, calles, aceras, parques, plazuelas y plazas de los respectivos “centros urbanos” de los municipios del conurbano cochabambino. Las poderosas y heterogéneas organizaciones gremiales de transportistas y comerciantes, y las bases sociales que las constituyen, se han “apropiado” de facto del espacio público para emprender negocios privados individuales y corporativos, por lo que conflictos por sus áreas de trabajo son constantes.

Con relación a la problemática espacio público y servicio de transporte público urbano en la ciudad de Cochabamba, existe información primaria y secundaria compilada y construida a partir de investigación-diagnóstica con propósitos operativos y de intervención. Son aproximaciones desde consideraciones de la ingeniería civil e intervención urbana, desarrolladas en el marco de consultorías encargadas por instancias gubernamentales y/o la cooperación internacional².

De nuestra parte, pretendemos problematizar, visibilizar, caracterizar e interpretar los intereses, acciones, discursos, interacciones sociales y procesos que desarrollan los transportistas de servicio urbano -sean federados, no federados- en su propósito de acceder, ocupar, consolidar y privatizar el espacio público, para con ello continuar desarrollando sus prósperos negocios (al igual que los comerciantes) y consolidar un significativo poder social y político, construido a costa del resto de la ciudadanía.

2 Por otro lado, los medios de prensa escritos y televisivos en su propósito comunicativo han realizado cobertura a la preocupación señalada. Los periódicos Los Tiempos y Opinión, han realizado seguimiento noticioso a circunstancias en la que transportistas y choferes de servicio público protagonizan movilizaciones, conflictos y disputas, entre ellos y con otros por el espacio público.

Nuestra reflexión se circunscribe a la ciudad capital del Departamento de Cochabamba, dado que presenta un mayor “desarrollo urbano” y experiencia de gestión respecto a los municipios del eje metropolitano. La ciudad de Cochabamba, es la “sociedad urbana” más consolidada en el tiempo: presenta densidad social/territorial, heterogeneidad social y funcional, los mismo que conflictividad y crisis urbana³. El modelo de gestión urbana municipal de la ciudad de Cochabamba, ha sido tomado como modelo a imitar acríticamente por otros municipales locales y nacionales. Siendo lo más característico de ello: la realización de “monumentales” obras de ingeniería urbana que no corresponden a los contextos sociales y culturales locales (“obras estrella”), la articulación política-electoral de sectores sociales organizados y movilizado con políticos de turno de la instancia municipal, la suscripción de acuerdos en torno a intereses particulares y corporativos de amplios grupos sociales, el uso intenso e influencia determinante sobre los medios de comunicación con fines propagandísticos y legitimación social y política, entre otras⁴.

La consideración de la problemática del transporte público y privado, como otras problemas y situaciones sociales (espaciales/territoriales, institucionales, políticos y culturales en general) no pueden ser consideradas sin tomar en cuenta la inter localidad y dimensión regional. En vista de la ausencia de datos y trabajos investigativos que consideren las dimensiones señaladas, de nuestra parte, nos circunscribiremos al municipio de Cercado (ciudad de Cochabamba), dado que de alguna manera sintetiza la problemática de nuestra reflexión atribuible a los otros municipios, cuidando siempre las particularidades de cada sociedad local.

El trabajo investigativo ha sido desarrollado desde una perspectiva cualitativa, consistente principalmente en la revisión hemerográfica de hechos noticiosos consignados en los matutinos Los Tiempos y Opinión, durante el 2019 y 2020, circunscrita a la ciudad de Cochabamba. Las categorías analíticas consideradas en ese cometido fueron: el espacio público (avenidas, calles, parques y plazas y centros de abasto), el transporte de servicio público urbano a nivel de sus organizaciones y acciones (federados y no federados), y el proceso de “privatización” y conflicto derivado. Si bien se cuenta con la base de datos de ambos medios de prensa, se ha optado por utilizar la base de datos de Los Tiempos, en vista de la reiteración de los hechos noticiosos en ambos medios de prensa.

1. El transporte público urbano y espacio público en la ciudad de Cochabamba⁵

Se han recopilado 304 crónicas periodísticas correspondientes a los años 2019 y 2020. Los aspectos denotados y registrados en la crónica periodística del 2019 y 2020

3 Los otros centros que siguen en importancia y la misma tendencia son las ciudades de Quillacollo y Sacaba y, después, los centros urbanos Colcapirhua, Tiquipaya, Vinto y Sipe Sipe.

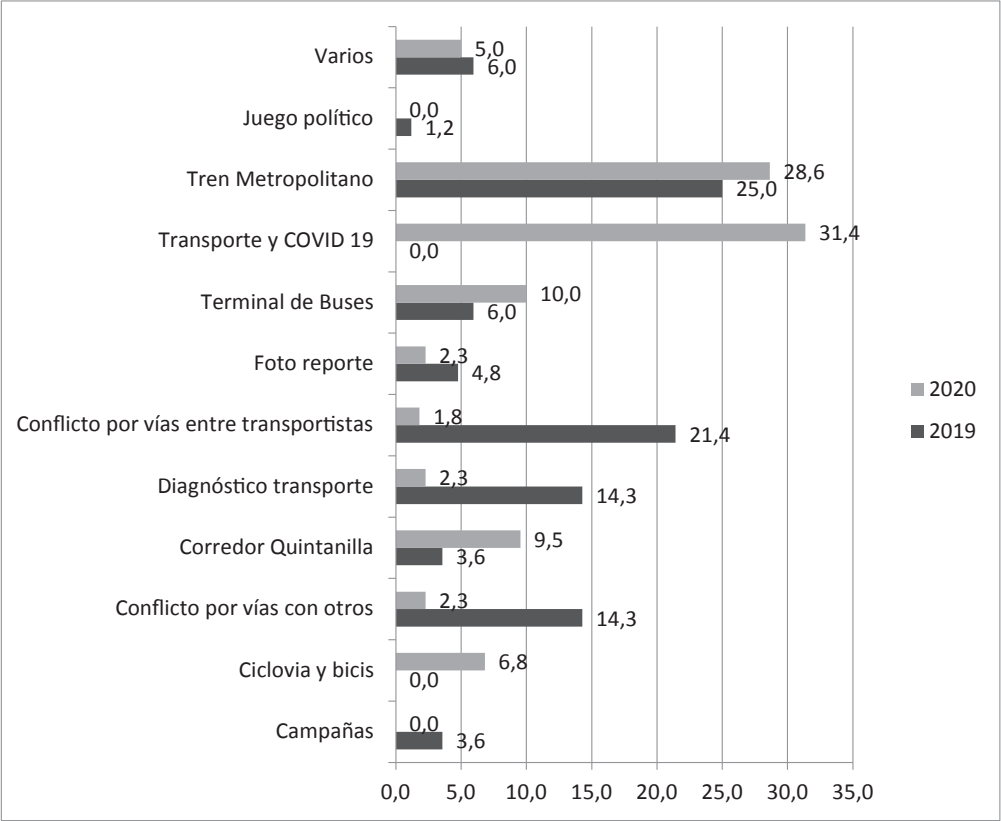
4 Estilo de gestión municipal vigente desde fines de los años 70, cuando Humberto Coronel Rivas era alcalde municipal designado desde el Ministerio del Interior y después electo reiteradamente en los años 80' y 90'. Prosiguieron el mismo “modelo de gestión” Manfred Reyes Villa, directo heredero del antes señalado, y todos los alcaldes electos hasta el presente.

5 La exposición es parte de un trabajo investigativo mayor que se encuentra en curso desde el 2019. Se aborda, desde una perspectiva sociológica, la articulación de las variables: espacio público-comerciantes/vivanderos-transportistas de servicio público urbano-despliegue de actividades laborales mundo laboral-conflicto social.

evidencian diferencias y tendencias similares en ambos años. La diferencia sustancial tiene que ver con el hecho excepcional y extraordinario de la Pandemia (COVID-19), y los efectos inmediatos a nivel del transporte público y la vida social en general.

La crisis política que ha vivido el país, a finales del 2019 y gran parte del 2020, sumada a la pandemia del COVID-19, han configurado una situación de un antes y un después bien marcados en el orden de la vida social, económica, política e institucional, en el municipio de Cochabamba, el área metropolitana y el país.

Gráfico N° 1
Categorías temáticas de revisión hemerográfica,



Fuente: Base de datos INCISO, Los Tiempos, 2019-2020.

A partir de lo presentado, se construyen dos conglomerados de hechos periodísticos. Por un lado, los denominados *hechos noticiosos contextuales* y, por el otro, los *hechos noticiosos específicos*. En los primeros, la presencia y manifestación de los transportistas urbanos federados y no federados no es explícita ni directa, pero está vinculada a la problemática planteada. En los segundos, las muestras de intereses y conflicto respecto al

espacio público por parte de los integrantes de sindicatos y federaciones de transportistas son explícitas y objetivas. Los hechos periodísticos señalados permiten visibilizar a actores sociales e institucionales en sus interacciones y relaciones mutuas en distintas situaciones y acontecimientos, en unos casos de forma explícita y en otros no tan directamente.

Los hechos contextuales serán presentamos escuetamente, en vista de que nos concentraremos en los hechos noticiosos específicos. A nivel de los hechos noticiosos contextuales, resumidamente, los más relevantes son: el Tren Metropolitano (47,2%); Terminal de Buses (15,2%); y Corredor Quintanilla (13,5%). Temáticas, entre otras, relacionadas con el transporte público urbano, el espacio público en general y su infraestructura física en particular.

Cuadro N° 1
Categorías temáticas, Hechos Específicos.
Revisión hemerográfica, 2019 y 2020. Los Tiempos

Hechos Específicos	2019		2020		Total	
	n	%	n	%	n	%
Campañas	3	9,1	0	0,0	3	2,4
Ciclovia y bicicletas	0	0,0	15	16,1	15	11,9
Conflicto vías con otros	12	36,4	5	5,4	17	13,5
Conflictos por vías entre transportistas	18	54,5	4	4,3	22	17,5
Transporte y COVID 19	0	0,0	69	74,2	69	54,8
Total	33	100,0	93	100,0	126	100,0

Fuente: Base de datos INCISO, Los Tiempos, 2019-2020.

Los aspectos temáticos que trataremos, hechos noticiosos específicos, son: Transporte y COVID-19 (54, 8%); Conflictos en general: Conflictos por vías entre transportistas y Conflictos por vías con otros (31%); y Ciclovia y Bicicletas (11,9%).

2. Manifestaciones, acciones y posición respecto al espacio público

Consideramos que tanto los hechos noticiosos relativos al Transporte y COVID-19 y Ciclovia y Bicicletas constituyen las variables que explican la conflictividad social que involucra al heterogéneo conglomerado de transportistas del servicio público urbano. En tal sentido, nos referiremos inicialmente a los dos primeros hechos periodísticos para después abordar las situaciones de conflicto en los que son protagonistas los choferes, sus organizaciones y dirigencia social.

2.1. Transporte y COVID-19

En conformidad al D.S. N° 4199, de 21 de marzo de 2020, mediante el cual se declara *Cuarentena Total* en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, contra

el contagio y propagación del Coronavirus, se emite un comunicado desde instancias gubernamentales dirigido al transporte aéreo y terrestre⁶.

El periódico Opinión (22 de marzo de 2020), titula en los siguientes términos una nota de prensa: “Cuarentena: coronavirus enferma a la economía en Cochabamba”.

Las medidas asumidas en el país y el mundo repercuten en el movimiento de divisas desde lo más pequeño y local hasta las actividades mayores como las importaciones y exportaciones:

Baja el movimiento económico, hay pérdidas millonarias; pero el pago de créditos, servicios básicos, alquileres y otros no paran. El coronavirus, COVID-19, se enfrenta no solo a la salud, sino también a la economía del país y el mundo.

Las exportaciones, importaciones, el turismo, educación, los transportes, la construcción, el sector automotriz y más de 1.500 empresas manufactureras son parte de los afectados económicamente en Cochabamba por el brote y propagación del virus. Es probable que las instituciones públicas también sientan el efecto.

(...)

La presidenta de la Cámara Departamental de la Pequeña Industria y Artesanía Productiva Cochabamba (Cadepia), Luz Mary Zelaya, dijo que uno de los sectores más afectados en el país es el de la manufactura.

Solo en Cochabamba, hay 1.500 empresas, formales y legalmente establecidas, asociadas en Cadepia que se ven perjudicadas. “Los capitales que manejamos no son elevados, son pequeños. Esto también va a repercutir en la cantidad de trabajadores que hay”.

(...)

El presidente de la Federación de Entidades Empresariales Privadas de Cochabamba (FEPC), Javier Bellott, explicó que la falta de flujo económico incide principalmente en sectores como gastronomía, educación, turismo, transporte, además de importaciones y exportaciones.

(...)

Las restricciones de transporte tienen efectos negativos desde lo local. Debido a los horarios establecidos para la circulación, la mitad de los conductores de radio taxis no podrán [podrán] trabajar, según el presidente de la Asociación de Radio Móviles Cochabamba (Aramco), Mauricio Leoni.

6 Con relación al primero, hace referencia a medidas a tomarse en cuenta en los aeropuertos nacionales e internacionales del país; aeronaves en situación de emergencia; evacuación médica; sobrevuelos; repatriación de nacionales; búsqueda, asistencia y salvamento; ayuda humanitaria; carga nacional e internacional y vuelos especiales (transporte de alimentos, insumos médicos, y otros).

(...)

En Cochabamba, hay alrededor de 11 mil socios de radio móviles. Leoni explicó que un 50% de esos conductores trabajan en horarios nocturnos. Pidió en días recientes a las autoridades municipales autorizar el trabajo de una parte de su sector.

Pero, más allá del servicio local están los viajes interdepartamentales y los internacionales incluidos los terrestres y aéreos. Inicialmente se asumió la determinación de restringir los viajes desde y hacia Europa. Sin embargo, con la cuarentena nacional, las medidas son más drásticas.

A nivel del registro hemerográfico (año 2020), irrumpe el hecho noticioso relativo a la pandemia y las medidas de protección adoptadas. En el caso transporte público urbano en la ciudad y COVID-19 se tienen 69 registros hemerográficos (54,8%), referidos a los siguientes aspectos: restricciones de circulación y movimiento de personas derivado de las medidas sanitarias de emergencia asumidas; crisis económica y de empleo derivada del distanciamiento social y cuarentena rígida; medidas económicas adoptadas ante tal situación desde instancias gubernamentales y reacciones ante las mismas; restablecimiento de una normalidad social aparente; aplicación de medidas sanitarias de emergencia para personas y transportistas; emergencia de nuevos actores que se disputan el espacio público y fuentes de empleo, entre otros.

Los efectos económicos de la cuarentena sanitaria en Cochabamba, el país y el mundo, son catastróficos. La situación es de lenta y sacrificada recuperación hasta el presente; además acontece en medio de nuevas restricciones sanitarias por la denominada olas de la pandemia.

La pandemia del coronavirus y la aplicación de la cuarentena rígida para enfrenarla, son dos acontecimientos nunca antes acaecidos en la vida social. Las personas, y la sociedad toda, reaccionaron como mucho temor e incertidumbre, en un contexto de fallecimientos de personas e incremento de infectados que no podían ser atendidos por el sistema de salud⁷.

Los sucesos derivados de la crisis política en el país, acaecidos en noviembre y diciembre del 2019, ya habían sometido a la sociedad local, regional y nacional a situaciones de incertidumbre, desconfianza y enfrentamiento personal y social. Pero se tenía alguna seguridad de que todo pasaría y se restituiría lo habitual, al final dependía de instituciones y actores sociales y políticos movilizados y enfrentados. Pero con la pandemia y la cuarentena se profundiza la situación de quiebre social y crisis estructural de la vida en general, ya no dependía de ninguna voluntad humana sino de un diminuto virus en pleno desarrollo y expansión.

7 A nivel mundial se desconocía protocolos médicos seguros de atención y se lamentaba el colapso de los sistemas de salud. En estas circunstancias se impuso y estableció una dura y nueva realidad que poco a poco se fue aceptando con resignación, a pesar de los altos costos sociales y humanos.

Los transportistas del servicio público urbano de la ciudad, al igual que los comerciantes del sector formal e informal (cuenta propia) y la población en general, son los sectores sociales más afectados por la cuarentena rígida. Las organizaciones gremiales de transportistas que los aglutinan y movilizan, a través de sus dirigentes, expresan sus puntos de vista respecto a la vigencia de la cuarentena y todos los aspectos derivados de la misma. El problema económico es un aspecto de gran preocupación entre los dirigentes del sector y sus afiliados que siente los impactos económicos negativos por la imposibilidad de desarrollar sus actividades laborales y económicas cotidianas.

Las coincidencias y diferencias entre transportistas evidencian que son un conglomerado social heterogéneo, en disputa y contradicción entre ellos y con otros que atentan su interés máspreciado: el espacio público (líneas de transporte y paradas) y la posibilidad de generación de ingresos económicos mediante la prestación de sus servicios. En ese sentido, la presencia de los denominados *deliverys* y el despliegue de sus actividades es fuente de conflictos, en una coyuntura donde se demanda su servicio y demuestran ser más efectivos en plena emergencia sanitaria y restricción de concentración y movimiento de personas.

En estas circunstancias, la demanda central de transportistas y la sociedad en general es el retorno a la normalidad o “vida habitual” pasada. Ante el desconcierto e incertidumbre derivado de los conflictos políticos del 2019 y la pandemia, el tiempo pasado se convierte en una suerte de refugio y esperanza que se ansía que “vuelva”. La vida cotidiana anterior a la pandemia se encuentra sumida en una profunda crisis e “inviabilidad”, por lo que reinventar la “nueva” cotidianidad implica aceptar el nuevo contexto y adaptarse, someterse y asumir transformaciones personales, familiares, grupales y sociales de una manera conflictiva y contradictoria. En ese sentido, se observa el cuestionamiento a autoridades en general, acciones de ruptura y descontento por medidas adoptadas, y desobediencia explícita a las precauciones sanitarias asumidas y otras de carácter político e institucional.

2.2. Ciclovía y Bicicletas

La importancia del hecho noticioso ciclovía y bicicleta durante el año 2020, es una de las consecuencias de la aplicación de la cuarentena y restricción vehicular en la ciudad y la región metropolitana Kanata, y posterior retorno a una normalidad controlada y vigilada. La contingencia de la pandemia fue la ocasión para la presencia significativa de esta alternativa de transporte personal que responde de mejor manera a la situación de restricción vehicular y al contagio por aglomeración de personas⁸.

El uso de la bicicleta en los valles de Cochabamba tiene una larga tradición y ha sido un medio de locomoción importante en todos los centros urbanos y caminos rura-

8 El uso de la bicicleta propicia el distanciamiento social adecuado, permite el ejercicio físico y pulmonar, incentiva el viaje por diversos lugares de manera amigable, propicia vivir y ser parte de diversas circunstancias sociales, y permite apreciar una multiplicidad de paisajes urbanos, inimaginables.

les de Valle Alto, Valle Central y Valle Bajo, y por su puesto en la ciudad capital⁹. Además, en los últimos años han emergido grupos organizados de ciclistas que demandan su consideración en las políticas urbanas y la ejecución de infraestructura que incentive su uso como medio de transporte alternativo.

Los transportistas en general (“públicos” y “privados”) en Cochabamba no demuestran disposición positiva hacia ciclistas y transeúntes urbanos. Considerados obstáculos a superar en la frenética competencia entre choferes. Los comerciantes asentados en vía pública son otros que maltratan y minusvaloran al indefenso transeúnte en la ciudad.

En medio de la pandemia, los planes de ciclorrutas en el municipio de Cochabamba se retomaron a iniciativa de los colectivos de ciclistas, al considerar a la bicicleta como un medio de transporte ideal para combatir la propagación del virus. Sin embargo, a dos meses de iniciarse con el primer tramo de ampliación ven demora y dejadez.

En tanto, la Alcaldía alista el trabajo para otros dos tramos con el objetivo de ampliar a 54 kilómetros las ciclorrutas existentes en la ciudad. Se uniría el norte y sur, además de Quillacollo y Sacaba.

Pese a que el terreno ganado por las bicicletas durante la cuarentena fue invadido por el transporte público y privado, los ciclistas continúan utilizando este “noble y económico” medio de transporte.

Y, para brindarle garantías al ciclista, diversos colectivos y sectores sociales se sumaron al pedido de habilitar ciclorrutas en la ciudad. Fue así que, la última semana de mayo, trabajadores de Obras Públicas iniciaron la demarcación del primer tramo.

(...)

En relación a este primer tramo, los ciclistas del colectivo Masa Crítica Kanata ven un “avance lento”, falta de señalización.

“La Alcaldía ha demostrado el poco interés que tiene en hacer una ciudad de ciclistas”, dijo Christian Nogales. “El avance se está dando, pero de manera lenta”, coincidieron Luis Andia y Patricia López. (Base de datos, INCISO, Los Tiempos, Registro N° 225).

9 En 1999, encomendado por la alcaldía, se hace un “Estudio de ciclovías en la ciudad de Cochabamba”, primer documento de análisis de movilidad en bicicleta, que propicio una red de ciclovías por ocho rutas de penetración y cruce de la ciudad (con una longitud de 44.1 kilómetros y costo de 3.7 millones de dólares americanos). (Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba: Ley Municipal de la Bicicleta). Ese mismo año con financiamiento de la Cooperación de Suiza (Swisscontact) se realiza el estudio “Definición de red y diseño final de ciclovías urbanas para la ciudad de Cochabamba”. El año 2014 en el marco del “Plan Estructural: Ordenamiento y Proyecto Territorial” se propone políticas, programas y proyectos para el transporte no motorizado de peatones y ciclistas. El 2015 se realizó el “Plan para el sistema ciclistico Cochabamba”. Para el 2017, el Concejo Municipal sostiene que, descendido el uso de la bicicleta debido a la falta de parques para bicicletas, inseguridad en su circulación, presencia masiva del comercio informal en las calles, inseguridad ciudadana y el crecimiento del parque automotor. (Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba: Ley Municipal de la Bicicleta).

El registro hemerográfico (15 crónicas periodísticas, 11,9%) denota la ampliación y consolidación de la ciclovía, destrucción de señalización y protectores, accidentes de tránsito que afectan a ciclistas y acciones de grupos organizados que buscan consolidar circuitos y defender derechos conquistados.

Durante la cuarentena y el paulatino retorno a la normalidad en la ciudad, la infraestructura de la ciclovía y la señalización (horizontal y vertical) han sido destruidas y se encuentra en deterioro. Los agresores no han sido identificados, pero se puede suponer que son vecinos residentes próximos al circuito, que reclaman la pérdida de áreas de estacionamiento y problemas en el ingreso a garajes privados.

Si bien el ciclismo es una alternativa al transporte motorizado, reconocido y valorado positivamente durante el 2020-2021, en especial durante los primeros cuatro meses, a medida que se retorna a la “normalidad” de la vida social, la valoración positiva se torna negativa, hasta llegar a la intolerancia y agresión. Proceso que también ocurre con relación a los peatones, los que además deben litigar con ciclistas que invaden áreas exclusivas para su circulación como las aceras y paseos.

2.3. Conflicto social por la defensa, posesión y propiedad del espacio público

En relación al hecho temático conflicto por el espacio público (31% de los registros), existen dos tipos de conflictos que involucra a los “choferes” en distintas circunstancias: Conflictos por vías entre transportistas (17,5%) y Conflictos por vías con otros (13,5%). El primero se refiere a que los transportistas de servicio público en la ciudad, lo mismo que en los municipios circunvecinos, sostienen permanentes disputas entre ellos por rutas, paradas y pasajeros. El segundo, evidencia la disputa por el apreciado espacio público que sostienen los transportistas y sus organizaciones sociales con otros grupos sociales, también interesados por el espacio público, como es el caso particular de los comerciantes asentados en vías y áreas de influencia de los principales centros de abasto de la ciudad y equipamientos urbanos.

2.3.1. Conflictos por vías entre transportistas

Los conflictos explícitos entre transportistas son 18 registros durante el año 2019 y 4 registros durante el 2020; diferencia atribuible a la situación de emergencia derivada de la pandemia COVID-19 y las restricciones sanitarias. Este acontecimiento ha sido la causa para la emergencia de nuevos conflictos que se desarrollaron durante el 2020 y continúan el 2021.

Si bien todavía no están concluidas las obras del servicio de transporte masivo del Tren Metropolitano de Cochabamba¹⁰, ya se pueden apreciar manifestaciones de oposi-

10 En conmemoración al 14 de septiembre de 1810, aniversario de Cochabamba (212 años del grito libertario), a mediados de septiembre del 2022, se entregó e inauguró dos tramos (línea roja y verde) de tres proyectados, del Tren Metropolitano. La línea amarilla continúa latente a nivel del proyecto de ingeniería y peor aún del inicio de obras civiles.

ción al servicio proveniente de transportistas agremiados, en particular de los otros municipios circunvecinos a la ciudad de Cochabamba, que serían afectados en sus actividades laborales. En la ciudad de Cochabamba, la definición del trazo de la Línea Amarilla ha sido motivo de conflicto entre autoridades municipales, la empresa constructora, instancias gubernamentales de instancia central, y vecinos y ciudadanos que sienten vulnerados sus derechos y del medio ambiente¹¹.

El conflicto más recurrente el 2019, involucra a taxistas que observan y sienten la emergencia de nuevos competidores en sus áreas de trabajo. La asociación de radiotaxis (Aramco) es uno de los grupos corporativos más activos en ese sentido; protagonista de muchos hechos conflictivos con transportistas ya consolidados, otros sectores sociales emergentes que se dedican al transporte público, lo mismo que con autoridades y funcionarios municipales.

El conflicto relevante durante el 2019 y 2020, es el relativo al servicio de transporte de personas y mensajería en motos y bicicletas. Los denominados *deliverys*, en particular motociclistas, se han establecido con sus servicios de transporte rápido de mensajería y encargos en la ciudad y toda el área metropolitana. Esta nueva modalidad de transporte público y servicio no masivo, empezó sus actividades el año 2016, su área de trabajo estaba circunscrita a algunas zonas periféricas de la ciudad, zona sur de la ciudad, donde el servicio de transporte público de micros, trufis, taxi trufis y taxis era y sigue siendo deficiente. Durante la crisis sanitaria se convierten en alternativa y son los competidores del transporte público en general y servicio de taxis en particular.

El 17 de mayo del 2019, la prensa registra un conflicto que después se complejizará con el correr del tiempo.

La Alcaldía prohibirá el servicio de mototaxis a través de una ley porque el Comité de Transporte determinó que es un medio con muchas desventajas e incompatible con la política de masificar el traslado de pasajeros, informó ayer el director de Movilidad Urbana, Ever Rojas.

El anuncio se conoció ayer y logró que la Asociación de Radiomóviles de Cochabamba (Aramco) suspenda sus medidas de presión programadas para hoy. También aceptó que la Alcaldía implemente gradualmente, según un plan de reordenamiento, la restricción universal en el centro de la ciudad.

(...)

Por otro lado, el asesor general de la Federación de Mototaxis, Mario Ramos, rechazó la postura de la Alcaldía. “Está desconociendo el acuerdo al que llegamos la anterior semana, en el que quedamos en volver a sentarnos a conocer sugerencias para hacer una normativa que nos permita trabajar”, declaró.

11 Durante el 2019 y 2020 se ha convertido en motivo de movilizaciones y acciones políticas de los opositores a Evo Morales – MAS. Durante el denominado “Gobierno Transitorio” de Jeanine Añez se paralizaron las obras. Con la gestión del nuevo gobierno (Luís Arce Catacora – MAS), emergente de las elecciones presidenciales del 2020, se ha reiniciado las obras y se prevé la operación del servicio para el mes de marzo del 2022.

Los mototaxis son un medio de transporte muy popular en la zona sur, principalmente en los distritos 9 y 15. Ramos sostuvo que el servicio que prestan no afecta a los afiliados de Aramco ni del transporte federado y libre.

“No pensamos ingresar al centro, sabemos que eso causaría mayor congestión vehicular. Nuestra ruta sería a partir de la av. 6 de Agosto”, reiteró. El asesor subrayó que 600 conductores de la federación se declararon en estado de emergencia.

“Llevamos a sólo el 30 por ciento de los pasajeros que hay en esas zonas. A diferencia de los radiomóviles nosotros ingresamos a lugares de difícil acceso o donde no llegan los trufis y micros”, complementó. (Base de datos, INCISO, Los Tiempos, Registro N° 15).

Durante la restricción vehicular del 2020, el servicio de transporte público de motocicletas ya es una alternativa que provoca la reacción de sectores afectados y la disputa por áreas de trabajo (espacio público). Situación que evidencia el juego de intereses entre transportistas y la participación de las principales autoridades de la municipalidad. Por su parte, los usuarios de estos medios de transporte, ciudadanía en general y negocios privados que ofertan diversos tipos de servicios en particular, tienden a utilizar los *deliverys* por la rapidez y bajo costo. Además, que muchos negocios privados han conformado sus propios servicios de transporte en motocicletas para entrega de productos a sus clientes.

En plena pandemia y ante la necesidad del transporte personas y cosas se evidencia acuerdos y negociaciones de algunos sectores de transportistas con autoridades encargadas de regular tal situación¹².

El ejecutivo del transporte federado, José Orellana, sostuvo que “si todos cumplimos la cuarentena vamos a salir adelante para poder finalmente contener los contagios”. Pero, “si va a ser un desorden, las bases no tienen por qué cumplir la cuarentena”, advirtió.

El ejecutivo del transporte libre, José Luis Flores, coincidió al manifestar que “la solución es que todos estemos en nuestras casas estas dos semanas”, pero si no va a ser así “saldrán a trabajar”.

(...)

El sector de los trabajadores de delivery protestó ayer con caravanas y bloqueos esporádicos en el centro de la ciudad para exigir que la medida de suspensión del transporte sea “para todos o para nadie”. Denunció que afiliados de Aramco estarían siendo beneficiados con permisos para circular. (Base de datos, INCISO, Los Tiempos, Registro N° 207)

12 En ese sentido, es hasta paradigmático el caso del concejal municipal Iván Tellería, muchas veces presidente de la Comisión de Transportes del Concejo y electo reiteradamente alcalde interino de la ciudad. Empresario del transporte público y dirigente del sector que sigue una larga tradición familiar. El respaldo político de los transportistas a Tellería y José María Leyes ha sido evidente en la gestión municipal de ambos políticos.

Otro aspecto generador de conflictos entre transportistas por áreas de trabajo es el relativo a la ordenanza de restricción municipal. Se cuestiona la ordenanza porque afectaría a unos y favorecería otros. El Concejo Municipal de Cochabamba en abril del 2012, mediante ordenanza municipal N° 4394/2012 estableció la restricción de ingreso de vehículos particulares, empresas de radiotaxis, sindicalizados y libres al centro de la ciudad, con excepción de los vehículos de transporte público, los oficiales del Presidente del Estado, del Gobernador, del Alcalde Municipal y vehículos de auxilio, emergencia y de medios de comunicación.

En septiembre del 2019, como en otras ocasiones, la ciudadanía tiene que observar y sufrir los efectos del violento enfrentamiento entre transportistas que disputan rutas y paradas. Durante la cuarentena los conflictos por derechos adquiridos sobre el espacio público se hacen más evidentes. La situación es álgida en vista de la profunda crisis económica y la urgencia de generar ingresos económicos.

Una pelea por la ocupación de la parada interdepartamental del transporte libre, entre tres sindicatos de la misma federación, dejó 30 vehículos “surubies” destruidos y nueve personas heridas. El conflicto se desató la mañana de este miércoles (3:30) en la avenida Ayacucho, cerca de la terminal departamental.

La secretaria del sindicato mixto Oruro, Maribel Arteaga, señaló que cerca de 300 personas del sindicato Carrasco llegaron esta mañana en una camioneta armados con piedras, palos y armas blancas.

“Hemos sido agredidos por esas personas de transporte Carrasco, yo estoy embarazada y también a mí me han agarrado a patadas, ahora, me iré a internar al hospital Cochabamba”, dijo Arteaga.

El secretario del sindicato Oruro, Hernán Herrera, culpó al primer ejecutivo de la Federación del Transporte Libre, José Luis Flores, por ocasionar este conflicto, señalando que él ofreció esa parada a los del sindicato Carrasco. (Base de datos, INCISO, Los Tiempos, Registro N° 53).

Además, otros sectores sociales han perdido sus fuentes laborales e incursionan en el servicio de transporte de personas y mensajería. El restringido mercado laboral, la urgencia de generar (auto) empleo y la defensa de lo todavía existentes fuentes de trabajo e ingreso ha generado un escenario social y económico de alta competencia y beligerancia entre necesitados.

2.3.2. Conflictos por vías con otros

Transportistas y comerciantes de la ciudad de Cochabamba, por su presencia masiva en el espacio público y demostraciones de fuerza que realizan de tiempo en tiempo, son dos grupos corporativos bien organizados, movilizados y dispuestos a todo en la defensa de sus conquistas en la ciudad. Durante el 2019 y 2020 la prensa registra los conflictos por el espacio público entre ambos sectores, más notorio durante al año 2019 y menos durante el trágico 2020.

La ciudad de Cochabamba es desde hace mucho tiempo un gran mercado ferial¹³ durante todos los días de la semana y en especial los miércoles y sábado, días de La Cancha. Este gran mercado a cielo abierto se extiende hacia el centro de la ciudad a través de las avenidas San Martín y Ayacucho y calles aledañas; también se dirige a la zona sur, en dirección de la avenida Petrolera que vincula la ciudad con el Valle Alto; se extiende a la zona sureste, bordeando la laguna Alalay; y en el sentido suroeste, se dirige y aproxima al aeropuerto Jorge Wilsterman y puente Killman.

La circulación de los vehículos en La Cancha y alrededores se ha convertido en un gran problema, si antes de la pandemia fue tolerable estar y pasar por ese “tumulto desordenado” de comerciantes y servicio de transporte público, posterior a las restricciones sanitarias y ante la urgencia de la generación de ingresos por muchas personas que dejaron de percibirlos por la múltiple crisis en cursos: crisis política, crisis económica-social y crisis sanitaria, la situación es mucho más conflictiva y caótica.

El incremento de comerciantes en los centros de abasto cada vez es más evidente. Esta situación hace que 10 calles aledañas a La Cancha reduzcan su espacio de circulación de tres a una sola vía los días de feria y los domingos.

Por calles como la República, San Martín, Honduras, Lanza, Brasil, Esteban Arce, Punata, 25 de Mayo, Tarata y Barrientos, entre otras, el tráfico vehicular es intransitable para los choferes de las distintas líneas de transporte que pasan por este sector.

(...)

En un recorrido que realizó este medio a La Cancha se vio cómo los comerciantes acomodaban sus productos sobre las aceras y en gran parte de las calles, lo que obliga a los conductores del transporte público y privado a transitar por una sola vía.

En la calle San Martín, por ejemplo, la Dirección de Movilidad Urbana instaló balizas flexibles para dividir las calles en dos o tres vías para que los comerciantes no invadan los espacios destinados a los vehículos. Sin embargo, los sábados en una vía se acomodan los vendedores ambulantes y por la otra pasa el transporte público. (Base de datos, INCISO, Los Tiempos, Registro N° 11).

Ante el recurrente problema y perjuicios ocasionados a los transportistas agremiados, sus organizaciones sociales y dirigentes han emprendido acciones para evidenciar el problema, exigir el concurso de las instancias municipales encargadas y tratar de encontrar soluciones.

Los choferes del transporte federado realizaron una inspección [21 de octubre del 2019] a la avenida Barrientos entre Pulacayo y Punata para rechazar las casetas que se instalan en las calzadas de forma ilegal.

(...)

13 Constituida por cinco mercados articulados e interactivos a través de calles y aceras: Mercado “La Pampa” (principal), Mercado “Alejo Calatayud”, Mercado “Fidel Aranibar”, Mercado “La Paz” y Mercado “San Antonio”.

“Estos puestos hace años eran ambulantes, ahora están construyendo. No queremos que pase lo mismo en las pocas vías que tenemos para el transporte masivo, porque, poco a poco, los comerciantes están cuadriculando las calles”, lamentó Michell.

Al respecto, el intendente Antonio Ferrufino señaló que hoy las partes involucradas que son: los comerciantes, transporte federado, Intendencia y movilidad urbana tendrán una reunión a las 15:00 para coordinar las acciones que tomarán para evitar más desdobles y avance de los comerciantes sobre las vías. (Base de datos, INCISO, Los Tiempos, Registro N° 74).

Entre las medidas adoptadas para hacer prevalecer derechos sobre la vía pública, de vez en cuando se despliegan operativos desde la intendencia municipal, pero al final el problema no tiene solución y las acciones realizadas ningún impacto real a largo plazo. Al final las acciones municipales son para la “foto”, el hecho noticioso se difunde ampliamente en la prensa escrita y televisiva con el fin de distraer y “desinflar” la molestia de vecinos, transeúntes y transportistas.

Cualquier espacio disponible en la ciudad, del tamaño y lugar donde se encuentre y que no tenga un poseedor evidente que defienda y “demuestre” su posesión, pasa a ser un espacio público a mercantilizarse y por lo mismo a ser tomado y monetizado. La apropiación indebida de cualquier bien personal o social es robo, eso acontece y resulta normal en la ciudad respecto al espacio público, atentado así los derechos ciudadanos de otros. Muchas instituciones que otorgan créditos a comerciantes y choferes toman como garantía hipotecaria los lugares públicos que ocupan estas personas. De facto se ha privatizado el espacio público y ha emergido un mundo inmobiliario que hace negocios y trafica con los mismos.

3. Actores sociales en la gestión del espacio público

3.1. Actores sociales organizados y movilizadores

El conglomerado social identificado de manera general como “transportistas del servicio público urbano en Cochabamba”, es un conglomerado humano heterogéneo en su composición, características sociales, económicas, entre otras.

A nivel de su organización social, este sector gremial está estructurado a partir de una infinidad de organizaciones “sindicales”: cada línea de servicio transporte es un sindicato que aglutina, moviliza y promueve la defensa y conquista de áreas de trabajo en el espacio público.

Estas organizaciones, distintas en composición y estructura dirigencial, están aglutinadas y subordinadas a entidades matrices mayores, como las federaciones del autotransporte a nivel departamental y las confederaciones a nivel nacional.

En la ciudad de Cochabamba, existen dos entes federativos. La más antigua y tradicional, desde 1954 (Resolución Suprema N° 62065) se denominaba “Federación Sindical

de Trabajadores del Autotransporte Cochabamba”. El 2013 cambió de Razón Social para denominarse “Federación Sindical del Autotransporte de Cochabamba”. La otra federación de más reciente creación (2001) es la “Federación Especial de Transporte Libre del Departamento de Cochabamba”.

Además, debe considerarse a la Asociación de Radio Móviles de Cochabamba – Aramco (fundada en 1997) que aglutina a 85 empresas de radio taxis afiliadas (Zona Norte 17, Zona Sud 20, Zona Este 19, Zona Oeste 23, Interprovinciales 6).

Las modalidades de transporte público de pasajeros que reconoce y autoriza la Municipalidad de Cochabamba en su jurisdicción son: Buses, Microbuses, Minibuses, Trufis, Taxi de ruta fija y Radio Taxis.

Para nuestro interés, se identifican dos tipos de actores sociales, transversales a las federaciones y sindicatos: los “propietarios de las movilidades” de servicio público y los “trabajadores del volante” de los mismos. Entre estos operados del transporte público en la ciudad existen relaciones cooperativas, utilitarias y conflictivas. Y en ese contexto general desempeñan un rol importante los dirigentes sociales de los transportistas de diversas instancias (sindicato, federación, confederación), que aglutinan, canaliza y movilizan a sus afiliados.

a) Los propietarios de movilidades

En la “comunidad de distintos”, como podemos denominar a los sindicatos y federaciones de transportistas, destaca el grupo de los propietarios o dueños de los vehículos de transporte público. Ellos son propietarios¹⁴ de una o varias movilidades que trabajan en una o varias líneas en la ciudad y otros municipios¹⁵; por lo que también integran varios “sindicatos”.

El periodista Christian Burgo de Los Tiempos, señala las características de los empresarios dedicados al negocio del transporte público. Nos permite tener una mejor idea de este grupo de personas que han hecho del espacio público (calles y avenidas) el ámbito de negocios prósperos y fuente de poder en muchos aspectos (social, político, económico e ideológico).

Son cuatro los perfiles identificados en el negocio del transporte público. La mayoría depende de unos cuantos, algunos son “sus propios jefes”, pero una minoría es la que se lleva la mejor y mayor tajada de la torta.

14 Los que tienen en propiedad más de una movilidad e incluso solo una y no trabajan como conductores en sus propias movilidades, necesitan de la colaboración de personas que conduzcan sus movilidades. En algunos casos los colaborados son trabajadores-familiares del empresario o personas expresamente contratadas.

15 Ser propietario implica prever, entre otros detalles del oficio, el área de parqueo de los vehículos en horario nocturno o cuando no trabajan; considerar el servicio mecánico y el mantenimiento de las unidades; estar atento a la limpieza de los coches e insumos para ello; pensar y dotarse de suministros y repuestos básicos para no parar el trabajo; asistir a reuniones de su organización gremial y participar de movilizaciones cuando se los demande, entre otros aspectos que garanticen regularidad en la marcha del “emprendimiento” y asegure una cohesión social entre afiliados.

De acuerdo a información proporcionada por diversas fuentes del sector, en un sindicato grande existen entre 10 a 15 dirigentes “eternizados en poder y control” de los cuales “solo tres o cuatro” manejan los “asuntos importantes”. El resto, que su mayoría son choferes asalariados, no tienen derecho a opinar.

Expolíticos, empresarios, importadores de repuestos automotrices y “personas que cuentan con millonarias cifras de dinero” son quienes manejan el transporte público en Cochabamba y el resto del país. (Base de datos, INCISO, Los Tiempos, Registro N° 23).

Los que se han dedicado al negocio del transporte, cuidan asegurar la marcha normal de sus movilidades, y por lo mismo tener siempre un chofer a su servicio. En un estudio realizado en la ciudad de El Alto (La Paz), se presenta una caracterización de la composición de los gremios de choferes y los problemas que deben enfrentar los propietarios de vehículos.

... el 57,1% de los chóferes encuestados son propietarios trabajadores por cuenta propia (TCP) y el 42,9% son chóferes trabajadores a destajo (TA). Entonces, la mayoría de los que trabajan en este sindicato son chóferes propietarios. La situación de la sobre oferta de servicio que atraviesa este gremio micrero, permite comprender que existan más propietarios, lo cual refleja que aún es relativamente conveniente o rentable trabajar en esa condición, pero no es conveniente hacer trabajar con otro Chofer que no sea uno mismo porque no es rentable. El Chofer propietario trabajador por cuenta propia, retiene la totalidad de los ingresos económicos que genera en el día. Pero estos ingresos sólo llegan a cubrir algunas necesidades básicas de su unidad doméstica. El mantenimiento de su movilidad les resulta costoso, impidiendo la capacidad de ahorro. (: 58)

La afiliación a la organización de transportistas se hace a partir de la condición de propietario del vehículo y el pago de derecho de vía que tiene un alto costo económico. De esa manera, los propietarios de vehículos tienen bajo su control y tutela a las organizaciones sociales de choferes.

Los “dirigentes de los choferes” representan los intereses de sus afiliados, es decir, intereses de empresarios pequeños, medianos y grandes del servicio de transporte público, los que buscan capitalizar sus inversiones y ampliar sus áreas de trabajo en la ciudad. En ese contexto, la pelea por las líneas más rentables y la constitución de otras es fuente generadora de problemas entre ellos.

b) Los trabajadores del volante

Los que trabajan para los propietarios de las movilidades de servicio público, son un grupo de trabajadores que no gozan de derechos laborales básicos y deben desarrollar sus actividades en situación de precariedad laboral.

La ausencia de empleo formal o informal, y la urgencia de tener uno, es la principal causa para la emergencia de un competitivo mercado laboral de choferes¹⁶. El grueso de trabajadores del volante son personas jóvenes y de mediana edad, en este último tiempo han incursionado en este rubro algunas mujeres.

La forma de trabajo más común, que responde a las necesidades y expectativas del sector patronal y al que deben someterse los choferes asalariados si quieren generar ingresos, es el “trabajo a destajo”, común en medianas y grandes ciudades del país. Esta modalidad de trabajo consiste en conducir un automóvil durante una jornada de trabajo (un día) a cambio de un monto de dinero establecido entre el propietario y el trabajador “contratado”. Este tiene que trabajar intensa y competitivamente para poder cubrir la cuota para el propietario de la movilidad y generar su “ganancia”, que depende exclusivamente de las habilidades, destrezas y riesgos que debe superar del conductor de micros, trufis, taxi trufis y taxis.

Los chóferes trabajadores a destajo, considerados como aquellos que poseen sólo su fuerza de trabajo, llegan a generar, según encuesta realizada, un ingreso promedio bruto de 220 Bs. en el día. De este monto se tienen que restar los costos del combustible, costo de alimentación, pago al agente de parada, pago al ayudante, quedando un monto de 118 Bs. En el día el carro genera alrededor de 70-80 Bs. como renta para el propietario y los ingresos para el Chofer oscila entre 40-50 Bs./día. Desde la visión del Chofer trabajador a destajo suele ser conveniente porque no tiene que correr con los gastos del mantenimiento de la movilidad. Mientras, el propietario tiene que cubrir los gastos de mantenimiento con la renta del día y le es desfavorable porque la renta que obtiene tiene que ir destinado a cubrir las necesidades de su unidad doméstica, además tiene que llegar a cubrir los costos de reparación de su movilidad. (: 58-59)

Lo presentado hace referencia a la realidad de la ciudad de El Alto. En la ciudad de Cochabamba, se señala que estos trabajadores “castigan” en extremo las movibilidades a su cargo, en la perspectiva de cubrir en primera instancia la renta para el propietario y después la renta para el propio conductor.

En un sondeo realizado por Los Tiempos, en el que se consultó a 20 choferes de dos líneas que recorren la avenida Oquendo, se evidenció que 18 de ellos (90%) no eran dueños de los vehículos que manejan y solo trabajan en calidad de choferes.

“El transporte ya no es un negocio y ya no significa grandes ganancias. Ahora se trabaja para sostener a la familia y llevar el pan de cada día a nuestros hijos, es una forma de sustento para nuestras familias no es una forma de ganancias millonarias como muchos piensan”, afirma José Luis Flores, ejecutivo de la Federación del Transporte Libre de Cochabamba.

16 El requisito básico y habilitante para trabajar, es poseer la licencia de conducción de categoría profesional tipo “A”. Obtener este preciado documento implica tomar cursos, aprobar exámenes y dar pruebas prácticas de conducción. Todo eso supone realizar gastos e inversiones económicos, entre otras. Tener una licencia de conducción profesional es, para muchas personas, estar habilitado para ejercer una profesión que permite el sustento personal y familiar.

Sin embargo, Marcelo, un padre de familia que trabaja siete años como chofer de un trufi, aseguró que los enriquecimientos se dan en los “dueños de más de tres carros que con seguridad tienen ganancias diarias de más de mil bolivianos”.

Juan (nombre ficticio), un chofer que empezó a trabajar hace dos años, dijo que es empleado de una persona dueña de tres micros y dos taxi trufis. “Tienen privilegios en sus sindicatos, ganan mucho dinero a costa del trabajo de nosotros. Yo me rompo la espalda por 120 bolivianos diarios, después de trabajar de ocho de la mañana a ocho de la noche”, relata.

Daniel, que también trabaja como chofer, confirmó la información que brindaron sus compañeros. Explica que cada día recibe 100 bolivianos y que el resto de las ganancias se van para el dueño del motorizado.

(...)

Pero también hay pérdidas. Carlos Durán, dueño de dos autos Toyota Ipsum que operan en una de las codiciadas líneas que recorre la avenida Ayacucho, no negó que el negocio del transporte sea rentable para él aunque también asegura que “hay temporadas de muchas pérdidas”.

“De ganar se gana bien, pero tienes que administrar el negocio. Los repuestos no los regalan, son cada vez más caros y nadie regula los precios. Cuando contratas choferes a veces son personas irresponsables, destrozan los autos y no los cuidan, pueden atropellar y también matar. Si se vuelca el auto se escapan, manejan borrachos. Hay que saber administrar para que sea buen negocio, no es así no más”, indica. (Base de datos, INCISO, Los Tiempos, Registro N° 23).

La reposición de fuerza de trabajo del trabajador precarizado es deficiente, con graves efectos futuros en su salud y estabilidad familiar si tiene dependientes. Un problema evidente y objeto de estudio de instancias de salud pública es el relativo al sobrepeso de los conductores y enfermedades derivadas como la diabetes y problemas cardíacos. Además, mientras conducen y circulan raudamente por avenidas y calles, están sometidas al estrés proveniente de su actividad laboral al interior de movilidades improvisadas e inadecuadas (caso de trufis y taxi-trufis), y discusiones permanentes con pasajeros que reclaman y protestas, lo mismo que con otros choferes que circulan en la ciudad.

En esa situación, calles y avenidas de la ciudad son escenarios de una feroz y desenfadada competencia entre choferes del servicio de transporte público y los del sector privado. La generación de ingresos económicos provoca una competencia sin contemplaciones que busca capturar el mayor número posible de pasajeros, realizar la mayor cantidad de vueltas al recorrido de la línea y llegar a tiempo a los numerosos puestos de control (“reloj”) dispuestos en la ciudad. Derivado de lo señalado, y dramas propios de la ciudad (como marchas, bloqueos, comerciantes en vías, entre

otros), se configura una situación de caos, congestionamiento vehicular y contaminación acústica/sonora¹⁷.

Cuando de defender sus fuentes y área de trabajo se trata, choferes asalariados y propietarios de los vehículos se manifiestan y actúan de forma arrolladora y violenta. Las bases de las organizaciones sociales de transportistas no están legítimamente representadas por sus sindicatos y federaciones gremiales. Los choferes “asalariados” constituyen el rostro social de las poderosas organizaciones gremiales de propietarios.

c) Los dirigentes sociales

La dirigencia social de los transportistas es numerosa, experimentada y articulada entre sí y con otras instancias sociales e institucionales de la ciudad y más allá. Todas las organizaciones de transportistas son reconocidas y avaladas, institucional y legalmente por instancia municipal y otras con las que interactúan¹⁸. Ser reconocidos legalmente permite influir y orientar las políticas urbanas y otros niveles de la gestión municipal.

En ese contexto, el rol de los dirigentes es importante para coordinar y movilizar a sus bases como para articular y negociar sus reivindicaciones y demandas. Dependiendo de las circunstancias e interés, los dirigentes orientan acciones que pueden garantizar la normalidad social o provocar situaciones de emergencia e inmovilización de personas cuando el servicio deja de funcionar y el gremio de choferes se moviliza y/o bloquea calles y avenidas con sus instrumentos de trabajo.

Todos los choferes que realizaron una inversión para poder operar en transporte público de Cochabamba, sea del sector Libre o del Federado, tuvieron que pagar grandes cantidades de dinero a los sindicatos pero ninguno de ellos sabe a dónde se destinan esos recursos económicos.

(...)

“No se sabe a dónde va el dinero, muchos dirigentes se enriquecen pues con esos dineros, son pocos los beneficios para nosotros. Nunca rinden cuentas ni nada, nosotros los choferes no sabemos nada, al final solo nos dedicamos a trabajar mientras los dueños se enriquecen con nuestro trabajo y los dirigentes se vuelven millonarios con los aportes y los ingresos que entran en cada sindicato. Tienen que ver no más sus casas que parecen mansiones y sus vagonetas modernas”, dijo otro conductor de quien no se revelará su nombre.

(...)

17 La Organización Mundial de la Salud (OMS) define como ruido cualquier sonido superior a 65 decibelios (dB). Dicho ruido se vuelve dañino si supera los 75 dB y doloroso a partir de los 120 dB. Lo recomendable es no superar los 65 dB durante el día; para un sueño reparador el ruido ambiente nocturno no debe exceder los 30 dB.

18 La organización social de los transportistas ha jugado y juega un rol determinante en la vida política del país y la ciudad: durante la dictadura militar, la caída de los gobiernos militares, la recuperación y consolidación de la democracia, y este último tiempo de crisis política y conflicto social.

Según datos de la dirección de Tráfico y Vialidad, en Cochabamba hay más de 120 líneas de transporte libre y federado registradas.

A estos datos se suma el hecho de que los transportistas se vuelven “dueños” completos de las calles ya que la ruta de toda una línea puede ser negociada “internamente” por cifras millonarias. (Base de datos, INCISO, Los Tiempos, Registro N° 23).

La privatización del espacio público, desde la lógica de las organizaciones gremiales y su dirigencia, se gesta desde la afiliación obligatoria a un sindicato de autotransporte, que implica el pago de un monto alto de dinero por el derecho de circulación en una ruta o línea de transporte público. Los dirigentes amparados en el control de sus afiliados y la capacidad de movilizarlos cuando se los demande, han estructurado un amplio repertorio para (re) negociar sus conquistas con circunstanciales actores políticos, institucionales y el sector privado del nivel local, departamental y nacional.

Conclusiones

Dos conglomerados de hechos periodísticos emergen de nuestra revisión hemerográfica respecto a la relación de la categoría transporte público urbano y espacio público en la ciudad de Cochabamba: *hechos noticiosos contextuales* y *hechos noticiosos específicos*. En la primera categoría, las noticias más relevantes son: el Tren Metropolitano (47,2%); Terminal de Buses (15,2%); y Corredor Quintanilla (13,5%). En la segunda categoría: Transporte y COVID-19 (54,8%); Conflictos en general (31,0%), que considera Conflictos por vías entre transportistas y Conflictos por vías con otros; y Ciclovía y Bicicletas (11,9%).

Todos los hechos noticiosos específicos están directamente vinculados con los efectos de la situación de crisis sanitaria, a la que se suman una crisis política y crisis económica-social, las que conjuncionadas, durante el 2019 y 2020, han afectado a transportistas del servicio público urbano de la ciudad de Cochabamba, entre otros conglomerados sociales y ciudadanía en general.

La restricción en la presencia de personas y la circulación de las mismas en el espacio público, derivado de las medidas sanitarias de contención de la COVID-19, ha tenido efectos directos en la sociedad y sectores sociales concretos, como es el caso de los transportistas de servicio público y comerciantes no han podido desplegar sus cotidianas actividades económicas-laborales y sociales en el espacio público. En ese contexto, poco a poco se ha vuelto a una “nueva normalidad”, en medio de resignación, la voluntad y disposición de superar cualquier dificultad.

Para los transportistas (propietarios de movilidades y trabajadores conductor de motorizados) que han dejado de trabajar y generar ingresos económicos cotidianos, reactivar sus actividades en general se ha convertido en una necesidad urgente, incluso vulnerando recomendaciones sanitarias y arriesgando la vida personal, familiar y social en la ciudad de Cochabamba y el área metropolitana.

Retornar a la “normalidad” social-laboral cotidiana conocida y deseada del pasado, ha implicado para los transportistas de servicio público la estructuración de una “nueva normalidad”, caracterizada por el miedo, la desconfianza, la segregación y conflicto; siendo la situación la misma para el resto de la sociedad que buscar la “normalidad” a toda costa.

En el contexto de reactivación social y económica-laboral emergen una multiplicidad de conflictos entre los transportistas urbanos que ya desarrollaban sus actividades en el espacio público y otros grupos que han emergido a consecuencia de las múltiples crisis señaladas y la urgencia de generar ingresos económicos. Ese es el caso de los denominados *deliverys* (servicio de mensajería y entrega de mercaderías y encargos a domicilio) en motocicletas y otros medios de transporte como bicicletas y motorizados.

Los conflictos entre transportistas agremiados tienen relación con la invasión y competencia en sus áreas de trabajo (calles y avenidas, paradas), las que adquieren la forma de reclamos a instancias municipales para exigir el cumplimiento de normas y acuerdos, protestas callejeras de transportistas y acciones violentas entre ellos, con daños colaterales en otras personas y áreas de la ciudad. El conflicto de los transportistas con otros sectores sociales, particularmente, los comerciantes son por el acceso y circulación en el espacio público, lo mismo que con los ciclistas que han emergido en esta coyuntura y los transeúntes urbanos, que desde la perspectiva de los transportistas son “obstáculos” a superar.

La multiplicidad y heterogeneidad de grupos sociales constituidos por los choferes de servicio público urbano presentan distintas escalas y estructuras organizativas. La organización de base, micro social, está constituida por el Sindicato de transportistas aglutinados en torno a alguna de las líneas de servicio público que recorren la ciudad. Todos estos a su vez, están afiliados a algunas de la Federaciones existen, dos en el caso de la ciudad de Cochabamba. Estas federaciones constituyen a su vez las Confederaciones del gremio.

En ese marco la multiplicidad de dirigentes sociales, según sus niveles y competencias, buscan el logro de las demandas y reivindicaciones de sus respectivos sectores. Siendo un aspecto sensible y movilizador el acceso, conservación, uso y “propiedad” de áreas (recorridos) en el espacio público. En ese cometido, los dirigentes están bien articulados entre ellos en sus diversas escaladas y niveles, como lo están con otros actores sociales e institucionales, como es el caso particular de las instancias municipales, actores políticos del poder local, entre otros.

Las organizaciones gremiales de Choferes, si bien aglutinan en su seno a trabajadores transportistas (choferes) y propietarios de los medios de transporte. La organización al final responde de sobre manera a los intereses de los propietarios, los que tienen el monopolio de la dirigencia social.

Referencias bibliográficas

Banco Interamericano de Desarrollo. (2013). Plan de acción Área metropolitana de Cochabamba sostenible. Cochabamba, Sagitario.

Blanes, J. (2006). Bolivia: las áreas metropolitanas en perspectiva de desarrollo regional. *Revista Eure*, 32(95), 21-36. Santiago de Chile.

Corporación Andina de Fomento. (2004). Análisis de sector transporte de Bolivia. *Informes Sectoriales de Infraestructura*, 2(6).

Escobar, F. (2009). Reconvirtiendo ...aun seguimos en las rutas. Un estudio de caso del Sindicato Mixto de Transportistas. (Tesis de Licenciatura). Universidad Mayor de San Andrés.

Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba. (2019). Ley Muncipal de la Bicicleta. <https://es.scribd.com/document/279204288/LEY-MUNICIPAL-DE-LA-BICICLETA-LIMPIO-AL-21-DE-AGOSTO-pdf>.

Manzano, N. (2015). El complejo territorial de la región metropolitana de Cochabamba. Cochabamba, Kipus.