



Estado aparente y movilidad fragmentada: un análisis zavaletiano del transporte urbano en Cochabamba

The Apparent State and Fragmented Mobility: A Zavaleta-inspired Analysis of Urban Transportation in Cochabamba

Estado Aparente e Mobilidade Fragmentada: Uma Análise Zavaletiana do Transporte Urbano em Cochabamba

Antony Fabricio Lobatón Delgadillo

Laboratorio de Investigación en Comunicación y Humanidades
Universidad Privada Boliviana. Bolivia



<https://orcid.org/0009-0009-1857-1446>

Contacto: lobatonfabricio7@gmail.com

Cómo citar: Lobatón, F. (2025). Estado aparente y movilidad fragmentada: un análisis zavaletiano del transporte urbano en Cochabamba. *Revista IBU*, (02), 48-73. <https://doi.org/10.63815/h743fy20>

Resumen

Este artículo analiza el sistema de transporte urbano de Cochabamba a través de un enfoque de economía política inspirado en la noción zavaletiana de sociedad abigarrada. Mediante un ensayo analítico, sustentado en fuentes secundarias—complementadas con observaciones de campo puntuales—se argumenta que la coexistencia conflictiva entre operadores “formales” e “informales” refleja una modernidad periférica donde las exclusiones estructurales moldean estrategias económicas populares. El texto explora cómo los sindicatos de transportistas despliegan prácticas cuasi-estatales de regulación territorial, mientras el gobierno municipal ejerce una permisividad selectiva que asegura gobernabilidad sin modificar el patrón de acumulación. Al inscribir el caso cochabambino en la tradición crítica de René Zavaleta Mercado, se muestra que la fragmentación de la movilidad no es un fallo técnico, sino la expresión de una formación social heterogénea que superpone lógicas capitalistas y comunitarias. El artículo concluye destacando la importancia analítica de esta mirada abigarrada para comprender fenómenos urbanos latinoamericanos análogos.

Palabras clave

Transporte urbano, economía política, sociedad abigarrada, informalidad, Cochabamba



Abstract

This article examines Cochabamba's urban-transport system through a political-economy lens inspired by René Zavaleta Mercado's notion of *sociedad abigarrada* ("motley society"). Drawing on an analytical essay grounded in secondary sources—supplemented by selective field observations—it argues that the conflictual coexistence of "formal" and "informal" operators embodies a peripheral modernity in which structural exclusions shape popular economic strategies. Transport unions deploy quasi-state territorial controls, while municipal authorities exercise selective forbearance that preserves governability without altering the accumulation pattern. Framing the Cochabamba case within Zavaleta's critical tradition reveals that mobility fragmentation is not a technical failure but the expression of a heterogeneous social formation that overlays capitalist and communal logics. The paper concludes by underscoring the analytical value of this *abigarrada* perspective for understanding analogous Latin-American urban phenomena.

Keywords

Urban transport, political economy, *abigarrada* society, informality, Cochabamba

Resumo

Este artigo analisa o sistema de transporte urbano de Cochabamba a partir de uma abordagem de economia política inspirada na noção zavaletiana de sociedade *abigarrada*. Por meio de um ensaio analítico fundamentado em fontes secundárias—complementadas por observações de campo pontuais—argumenta-se que a convivência conflituosa entre operadores "formais" e "informais" exprime uma modernidade periférica em que exclusões estruturais moldam estratégias econômicas populares. Os sindicatos de transportadores exercem controles territoriais quase estatais, enquanto as autoridades municipais adotam uma tolerância seletiva que garante governabilidade sem alterar o padrão de acumulação. Ao situar o caso cochabambino na tradição crítica de René Zavaleta Mercado, evidencia-se que a fragmentação da mobilidade não é um fracasso técnico, mas a manifestação de uma formação social heterogênea que sobrepõe lógicas capitalistas e comunitárias. O artigo conclui destacando o valor analítico dessa perspectiva *abigarrada* para compreender fenômenos urbanos latino-americanos análogos.

Palavras-chave

Transporte urbano, economia política, sociedade *abigarrada*, informalidade, Cochabamba

Introducción

La ciudad de Cochabamba se caracteriza por un sistema de movilidad que se puede considerar fragmentada, con la predominancia del transporte colectivo –micros, minibuses, *trufis*, entre otros– operado por sindicatos y cooperativas privadas, en detrimento de un sistema integrado y planificado por el Estado (Cabrera y De Marchi, 2022). Desde una perspectiva de economía política, este fenómeno refleja estructuras sociales y de poder particulares: en Bolivia coexisten formas modernas¹, populares y a veces informales de organización económica, lo que René Zavaleta Mercado (1986, 2013) denominó “sociedad abigarrada”, es decir, una sociedad en la que se yuxtaponen, de manera asimétrica, distintas culturas y modos de producción. En consecuencia, la prestación del transporte urbano en Cochabamba resulta en una amalgama heterogénea de lo formal y lo informal, lo que genera tensiones en la organización social, el uso del espacio público y en el contrato social implícito entre ciudadanos y Estado (Zavaleta Mercado, 1986; García Linera, 2009).

Este estudio se centra en un análisis estructural y político de la movilidad fragmentada en Cochabamba, fundamentándose en las ideas teóricas de Zavaleta Mercado y complementado con estudios de caso realizados en América Latina, África y Asia. Se incorporan comparaciones con ciudades como Lima y Bogotá –donde la proliferación de “combis” y “busetas” informales presenta paralelos notables–, así como con casos de transporte colectivo en contextos africanos (por ejemplo, *matatus* y *danfos*) y asiáticos (*jeepneys* en Manila, minibuses en el sur de Asia). El análisis se enfoca en tres dimensiones interrelacionadas: (1) la organización social de la movilidad, es decir, cómo se estructura y reproduce el sistema de transporte informal; (2) el uso del espacio público, en tanto el transporte fragmentado redefine la función de las calles y la gestión urbana; y (3) el contrato social en torno a la movilidad, comprendiendo las expectativas y obligaciones entre el Estado, los operadores y la ciudadanía. Asimismo, se reflexiona sobre las políticas de regulación del transporte colectivo y su relación con la expansión urbana periférica (Cervero, 2000; Jauregui-Fung et al., 2020).

Siguiendo una estructura académica, este trabajo se organiza en tres secciones principales. En primer lugar, se presenta un encuadre teórico que articula los aportes de Zavaleta Mercado sobre el concepto de “estado aparente” y la coexistencia de múltiples formas económicas que no están totalmente integradas al Estado formal pero tampoco son completamente informales, con las perspectivas contemporáneas sobre economías populares que analizan las dinámicas de interdependencia, reciprocidad y cooperación en sectores no formalizados. En segundo lugar, se exponen los hallazgos del estudio, detallando las características del sistema de transporte fragmentado en Cochabamba, su comparación con otros contextos internacionales y sus implicaciones socioespaciales. Finalmente, se ofrecen conclusiones que sintetizan la comprensión

¹ Por “formas modernas” se entiende aquí a los modos de organización económica y social que siguen los patrones del capitalismo formal occidental. Sin embargo, como señala Dussel (1994), la modernidad latinoamericana presenta características particulares al estar atravesada por la colonialidad desde 1492, lo que genera una coexistencia asimétrica entre lo formal y lo informal. En este sentido, la “informalidad” no constituye una anomalía o rezago premoderno, sino una forma específica de la modernidad periférica latinoamericana, donde las estrategias económicas populares responden a las exclusiones estructurales del sistema formal.

obtenida y plantean recomendaciones para una posible reconfiguración del contrato social de la movilidad urbana.

Encuadre teórico desde la economía política

El estudio se fundamenta en el marco teórico de René Zavaleta Mercado sobre la sociedad abigarrada, con el objetivo de matizar algunos sesgos interpretativos en el análisis de la informalidad urbana que han caracterizado tanto los estudios urbanos que contribuyeron. Generalmente, la informalidad urbana se interpretó con una connotación negativa y contraria al discurso oficial, entendiéndola como producto de prácticas antiestatales y de quienes decidieron voluntariamente actuar fuera del sistema regulatorio, al analizar los costos y beneficios de ambos sistemas formal-informal (Maloney, 2004). Mediante una metodología cualitativa, se combinó revisión de literatura académica, análisis de datos secundarios (estadísticas vehiculares, normativas y reportes periodísticos) y estudios de caso comparativos (Lima, Bogotá, Manila y contextos africanos). Este enfoque permitió examinar la estructura socioeconómica del transporte informal en Cochabamba, caracterizado por Cabrera y De Marchi (2022) como un sistema fragmentado donde predominan organizaciones colectivas (sindicatos y cooperativas) que operan según lógicas híbridas entre lo formal y lo informal, siguiendo la conceptualización zavaleteana de formas económicas no plenamente integradas al Estado formal. La triangulación de fuentes combinó análisis documental de normativas municipales, revisión de reportes periodísticos sobre conflictos tarifarios y negociaciones sindicales, y sistematización de datos secundarios sobre cobertura de rutas y estructura organizacional de operadores. Esta metodología buscó equilibrar perspectivas institucionales y actoriales, evitando reduccionismos al destacar la agencia de los operadores de transporte colectivo dentro de un sistema que, según Cervero (2000), presenta características ambivalentes: alta cobertura territorial y accesibilidad económica, pero con limitaciones en integración modal y planificación urbana sistemática.

La sociedad abigarrada y el Estado aparente

La noción de formación social abigarrada, propuesta por René Zavaleta Mercado (1986, 2013), resulta fundamental para comprender la coexistencia de lógicas formales e informales en Bolivia. Lo formal refiere a las estructuras organizacionales que operan bajo la mediación estatal y el régimen de equivalencias monetarias del capitalismo, mientras que lo informal designa aquellas formas de organización social y económica que, aunque articuladas al mercado, funcionan mediante códigos normativos propios y relaciones de reciprocidad no mercantilizadas. Como señala Tapia (2010):

La estructura económica del Estado [...] conlleva a un profundo replanteamiento [...] de la concepción de la economía y su rol en la sociedad [...] desde el principio pluralista [...] no hay 'una' lectura ni interpretación del fenómeno económico [...] sino una visión más flexible, moldeable y práctica del tratamiento de las políticas y estrategias económicas estatales en función de la sociedad plural" (pp. 130-131)

Esta distinción no describe estadios de desarrollo sino modalidades simultáneas de la modernidad periférica boliviana: lo informal no es la ausencia de modernidad sino su expresión específica en un contexto donde el Estado no logra constituirse como articulador hegemónico de la totalidad social, generando espacios de autorregulación que operan con autonomía relativa respecto a los marcos institucionales oficiales.

Históricamente, Bolivia ha combinado modos de producción modernos (como el capitalismo urbano y la industria) con formas económicas que, aunque articuladas al mercado capitalista, operan mediante lógicas organizacionales distintas a las del capitalismo formal (por ejemplo, la economía campesina orientada al mercado, el comercio minorista y el transporte urbano informal). Estas últimas no constituyen formas precapitalistas en sentido estricto —pues están orientadas a la acumulación y generación de excedentes—, sino modalidades específicamente latinoamericanas del capitalismo que combinan la búsqueda de ganancia con formas de organización social no plenamente mercantilizadas: redes familiares, sistemas de reciprocidad y autorregulación gremial.

Esta heterogeneidad estructural produce lo que Zavaleta Mercado denomina un "Estado aparente": un Estado cuya presencia es superficial o incompleta, incapaz de articular de manera orgánica a todos los sectores sociales bajo un orden formal único. Esta condición no deriva de una mera insuficiencia técnica o administrativa, sino de una contradicción estructural irresoluble: el Estado boliviano emerge históricamente como una superestructura moderna impuesta sobre una base social que permanece irreductible a la lógica estatal-nacional. La "apariencia" del Estado radica precisamente en que debe simular una unidad nacional que no existe materialmente, operando como si fuera el Estado de una sociedad integrada cuando en realidad administra fragmentos sociales que mantienen sus propias temporalidades y racionalidades. En el ámbito específico del transporte urbano, esta condición se traduce en una tolerancia forzosa hacia formas organizacionales que el Estado no puede ni eliminar ni integrar plenamente: los sindicatos de transporte operan con normativas propias, sistemas de redistribución interna y mecanismos de autoridad que funcionan paralelos y muchas veces en tensión con las regulaciones estatales. Como señala un entrevistado en el estudio de Wanderley (2009), en el contexto boliviano las organizaciones sociales ejercen un poder directo sobre la política: "Nosotros siempre nomás por lo que hacemos marchas, manifestaciones con eso nos defendemos, hacemos las leyes, hacemos anular a los presidentes, los botamos nosotros..." (p. 75). El Estado aparente no es, entonces, un Estado débil, sino un Estado que ha aprendido a gobernar sobre la base de su propia imposibilidad constitutiva, transformando su incapacidad de síntesis hegemónica en una modalidad específica de ejercicio del poder que incorpora la fragmentación como principio organizador.

En el ámbito de la movilidad urbana, esta configuración genera que el vacío dejado por la ausencia de un sistema público integrado sea ocupado por organizaciones que operan bajo lógicas económicas híbridas (Cabrera y De Marchi, 2022). Los sindicatos de transportistas y cooperativas funcionan como unidades de acumulación capitalista —orientadas a la generación de excedentes y la maximización de beneficios— pero estructuradas mediante formas organizacionales que escapan al modelo empresarial clásico: propiedad colectiva de rutas como activos económicos, sistemas de rotación y cuotas que redistribuyen oportunidades de ingreso, y mecanismos de autorregulación que combinan competencia de mercado con solidaridad gremial. Esta modalidad económica no constituye un estadio evolutivo hacia la formalización, sino una forma madura de organización capitalista periférica que ha desarrollado sus propias instituciones para la gestión del conflicto, la acumulación de capital y la reproducción social. El resultado es un sistema de transporte que funciona eficientemente en términos de cobertura territorial y accesibilidad económica, pero que opera según principios organizacionales que desafían tanto las expectativas de planificación estatal como las lógicas del mercado puro, constituyendo una forma específica de modernidad económica urbana.

Luis Tapia Mealla (2008) amplía esta perspectiva al sostener que, en Bolivia, los movimientos sociales y las organizaciones de base han ocupado ese "subsuelo político" excluido de las

estructuras estatales, ampliando así la participación en la esfera pública. Aplicado al ámbito del transporte, la formación de sindicatos y federaciones de transportistas representa esta ocupación del espacio político, pero sin escapar a las contradicciones inherentes a todo proceso de democratización popular. Estas organizaciones, si bien emergen como respuesta colectiva a la exclusión estatal, simultáneamente consolidan un modelo de negocio altamente rentable que reproduce nuevas jerarquías internas: se sigue manteniendo la jerarquía, la primacía constitucional, el llamado derecho positivo que define el núcleo, y al resto se le considera complementario y secundario (Tapia, 2011). Los dirigentes sindicales acumulan capital político y económico controlando el acceso a rutas lucrativas, mientras las bases quedan subordinadas a decisiones tomadas por cúpulas que operan según lógicas empresariales encubiertas bajo discursos de solidaridad gremial. García Linera reconoce esta tensión al señalar que los procesos de democratización popular deben enfrentar la necesidad de sostenerse económicamente dentro del sistema capitalista existente, generando formas híbridas que combinan participación horizontal con concentración vertical del poder (García Linera, 2015). Esta "invasión" no violenta del espacio público refleja así una reconfiguración ambivalente del contrato social: los ciudadanos acceden a la movilidad gracias a actores privados colectivos, en lugar de depender exclusivamente de un Estado que cumpla de forma cabal su rol de proveedor (Zavaleta Mercado, 1986; Cabrera y De Marchi, 2022).

En consecuencia, la economía política de la movilidad en Cochabamba se caracteriza por una tensión constante entre un Estado aparente, que reglamenta de manera parcial sin gestionar directamente el servicio, y una autoorganización popular que reproduce dinámicas monopolísticas mediante barreras económicas concretas y documentadas. Un joven chofer pagó 7 mil dólares para ingresar a una línea que recorre toda la Av. Ayacucho hasta la zona de Pacata, considerada "mina de oro" (Los Tiempos, 2019a), evidenciaba cómo el acceso a rutas rentables requiere inversiones prohibitivas que excluyen a sectores sin capital. Los sindicatos ejercen control territorial y económico sistemático: cobran (antes del incremento del 2025) 2.00 bolivianos por pasaje cuando la tarifa oficial es de 1.90 bolivianos, apropiándose de un margen adicional permanente durante más de cinco años (Los Tiempos, 2019b), mientras que establecen cuotas de ingreso al sindicato y hojas de ruta diarias, generando flujos económicos que incentivan a los dirigentes a maximizar nuevos integrantes y negociar otorgación de rutas no siempre de forma transparente (Observatorio La Paz Cómo Vamos, 2016). Esta estructura concentra el poder en oligopolios que controlan las avenidas troncales más lucrativas, relegando a transportistas individuales a circuitos marginales.

No obstante, esta misma capacidad organizativa revela potencialidades para la gestión colectiva de bienes comunes urbanos que trascienden el corporativismo actual. La coordinación sindical demuestra competencias avanzadas para gestionar recursos territoriales compartidos (rutas, horarios, frecuencias) que podrían reorientarse hacia objetivos de servicio público universal antes que maximización de beneficios privados. El asambleísmo sindical mantiene vivas prácticas de democracia directa, toma de decisiones colectivas y rendición de cuentas que contrastan con la verticalidad estatal, sugiriendo posibilidades de incorporar participación ciudadana más amplia en decisiones sobre movilidad urbana. La capacidad de movilización unitaria evidencia un poder constituyente popular capaz de suspender el orden urbano y articularse con otras luchas por derechos ciudadanos, como demostró históricamente en las jornadas contra la privatización del agua o las movilizaciones de octubre de 2003. Sin embargo, esta transformación hacia comunes urbanos requiere democratizar el acceso eliminando barreras económicas, transparentar la gestión mediante control social ciudadano, y abrir la toma de decisiones incorporando voces usuarias, especialmente de sectores que enfrentan mayores barreras de movilidad como mujeres, estudiantes y adultos mayores.

Movilidad, contrato social y espacio público

El contrato social clásico implica que el Estado garantiza derechos y servicios a la población (por ejemplo, transporte público seguro y accesible) a cambio de la obediencia a las leyes y el pago de impuestos. En Cochabamba y muchas urbes del Sur global, dicho contrato se ha reconfigurado: el transporte urbano masivo no es garantizado por el Estado, sino por miles de pequeños propietarios y choferes organizados; a cambio, la autoridad tolera esta informalidad y la regula solo parcialmente. Esto genera conflictos sobre la legitimidad y obligación de cada parte. Por un lado, los ciudadanos consideran que el gobierno descuida su obligación de proveer y regular el transporte público, anteponiendo el interés privado al público. Como señala Harvey (2012), "la transferencia de activos y responsabilidades públicas al sector privado representa una forma de acumulación por desposesión que erosiona el contrato social tradicional" (p. 87). Esta tensión se manifiesta en lo que Swyngedouw (2005) denomina "governance-beyond-the-state", donde "las responsabilidades estatales se desplazan hacia actores privados y de la sociedad civil, generando nuevas formas de conflicto sobre la legitimidad democrática" (p. 1998). En contextos urbanos del Sur global, esta reconfiguración del contrato social crea lo que Graham y Marvin (2001) identifican como *urbanismo astillado*, donde "la privatización de servicios públicos esenciales fragmenta la ciudadanía y genera múltiples contestaciones sobre el derecho a la ciudad" (p. 267).

Por otro lado, los sindicatos de transporte en Cochabamba se perciben a sí mismos como prestadores imprescindibles, reclamando derechos adquiridos (rutas, tarifas acordadas) y resistiendo intentos estatales de control que amenacen sus ingresos. Este arreglo es precario: carece de la planificación integral propia de un sistema público formal, pero opera mediante una suerte de pacto de facto entre autoridades y transportistas. Desde esta perspectiva, la ampliación real de la ciudadanía se materializa cuando sectores históricamente marginados del ámbito formal acceden y transforman el espacio público, generando presiones para la reformulación de marcos normativos más inclusivos. En el ámbito del transporte, esto implicaría la incorporación de transportistas informales dentro de esquemas formales negociados (como cooperativas legalizadas, subsidios o mecanismos compensatorios) que redefinan el contrato social de la movilidad urbana.

El espacio público urbano es el escenario donde se materializa esta pugna. Las calles, avenidas y plazas de Cochabamba se han convertido en los puntos de trabajo de miles de vehículos de transporte informal. Por ejemplo, según el artículo periodístico de Los Tiempos titulado *El negocio del transporte público en Cochabamba* (2019), se registraron aproximadamente 42.641 unidades de transporte público en el año 2017. De esta cifra, se desglosa que cerca de 1.900 corresponden a micros, 6.300 a minibuses y más de 5.800 a taxis trufi. Estos datos reflejan una respuesta al vacío institucional, ya que la carencia de un sistema estatal integral ha permitido que miles de pequeños propietarios y choferes organicen de manera autónoma el servicio (Los Tiempos, 2019a).

Este fenómeno cuestiona el derecho a la ciudad, concepto acuñado por Henri Lefebvre (1968) que define como "una demanda... [de] un acceso transformado y renovado a la vida urbana" (Harvey, 2008), el cual trasciende el simple acceso a recursos urbanos para constituirse en un derecho colectivo a participar en la producción del espacio urbano. Desde la perspectiva lefebvriana, el conflicto entre el interés colectivo (movilidad ordenada) y los intereses particulares de los transportistas (maximizar ingresos) evidencia lo que Harvey (2008) reinterpreta como una tensión fundamental: "el derecho a la ciudad es mucho más que la libertad individual de acceder

a recursos urbanos: es un derecho a cambiarnos a nosotros mismos cambiando la ciudad". En el contexto sociocultural específico de Cochabamba, esta tensión se materializa a través de una forma particular de *cogobierno* del espacio público, donde la debilidad institucional genera lo que podríamos denominar, siguiendo a Lefebvre, una apropiación fragmentada del espacio urbano. Las autoridades locales permiten deficiencias operativas a cambio del cumplimiento de ciertas normas básicas por parte de los transportistas, creando un equilibrio precario que se mantiene mediante negociaciones constantes y puede romperse cuando alguna de las partes percibe una violación de los acuerdos establecidos —tanto formales como informales— resultando en huelgas o bloqueos que revelan la naturaleza contestada del derecho colectivo al espacio urbano.

Perspectiva comparada: informalidad y fragmentación global

El caso de Cochabamba no es único, sino representativo de dinámicas presentes en muchas ciudades del Sur global. Estudios urbanos coinciden en describir un patrón general de paratransito (transporte paratransitario o popular): sistemas fragmentados en propiedad y operación, con vehículos de baja capacidad, gestionados por privados bajo regulación débil (Behrens et al., 2016; Cervero y Golub, 2007). Robert Cervero (2000) definió el transporte informal por el uso de vehículos de capacidad variable —desde automóviles hasta minibuses— y de bajo rendimiento operados por particulares sin credenciales completas, que llenan vacíos dejados por la insuficiencia del transporte formal.

El concepto de "contrato social urbano" en el contexto del transporte público se refiere al acuerdo implícito entre el Estado y los ciudadanos sobre la provisión de servicios esenciales de movilidad (Paget-Seekins & Tironi, 2016). Este contrato establece responsabilidades del Estado respecto a la calidad, accesibilidad y asequibilidad del transporte, mientras los ciudadanos aportan mediante impuestos y tarifas. Su ruptura ocurre cuando el Estado abdica de sus responsabilidades regulatorias y de inversión, dejando que actores privados informales llenen el vacío (Poiani & Stead, 2018). En este contexto, aunque los transportistas operan como propietarios privados individuales, su organización sindical les permite funcionar como un sector reconocido dentro del marco constitucional plural. Cada transportista es propietario de su propio negocio (no es asalariado) y el sindicato sirve solamente para el control de una o varias rutas y el poder de negociación con las autoridades sobre rutas y tarifas. Esto configura un modelo híbrido donde el Estado no abandona sus responsabilidades, sino que las ejerce mediante esquemas de cogestión con estos actores privados organizados colectivamente, redefiniendo las características del contrato social urbano en un marco que institucionaliza la participación de múltiples formas organizativas económicas.

En Lima, la falta de inversión pública durante los años 1980–90 facilitó que miles de microbuses y *combis* tomaran la ciudad, mientras las políticas de libre mercado de Fujimori privatizaron las rutas y liberalizaron el acceso al servicio público mediante importaciones masivas de vehículos usados baratos, disparando el sector informal a niveles dominantes (Flores Dewey, 2019). Como consecuencia positiva, Lima obtuvo una cobertura casi total, con "minibuses y combis proliferando por toda la ciudad, convirtiéndose en los modos principales, ofreciendo esperas cortas, tarifas bajas y sin transbordos para llegar a casi cualquier destino" (Bielich, 2009, p. 45). Esto resultó en que hacia 2010, más del 90% de los viajes en transporte público se realizaban en vehículos informales, frente a menos del 2% en sistemas masivos formales (Matute et al., 2013).

Datos más recientes muestran una evolución modesta: para 2022, el sistema BRT Metropolitano y el Metro de Lima atendían aproximadamente el 8% de la demanda total, mientras que el 92%

restante seguía siendo cubierto por combis y colectivos informales (Lima Cómo Vamos, 2023). Esto ilustra un contrato social reconfigurado donde el Estado delegó su rol durante dos décadas, permitiendo que la movilidad fuera cubierta por el mercado popular, el cual desarrolló sistemas capaces de abastecer las periferias urbanas donde los sistemas formales no lograron llegar. Esta configuración responde a necesidades reales de accesibilidad y satisfacción de demanda en zonas marginales que el transporte público tradicional no atendía eficientemente. Actualmente, Lima intenta reconstituir el contrato social clásico mediante corredores BRT y reforma de rutas, pero enfrenta el desafío de integrar los sistemas existentes que ya cubren sectores desatendidos, más que simplemente combatir una supuesta "informalidad" impuesta, reconociendo que estos operadores cumplieron una función de servicio público ante la ausencia estatal (Vega Centeno et al., 2022).

Bogotá ofrece un caso de hibridación interesante donde, hasta fines de los 1990, el transporte urbano estaba dominado por "busetas" privadas que competían ferozmente por pasajeros –un sistema descrito como "olla a presión" por su caótico dinamismo (Ardila, 2008)– hasta que la intervención estatal llegó con la creación del sistema BRT TransMilenio en 1999-2000 y, posteriormente, con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en 2012, que buscó incorporar a todos los operadores tradicionales bajo concesiones reguladas (Hidalgo y King, 2014).

En teoría, el SITP sustituiría gradualmente la flota antigua por buses modernos integrados tarifariamente con TransMilenio, pero la transición ha sido difícil. Más de 10 años después, subsiste un porcentaje importante de buses "provisionales" (antiguas busetas operando con efectivo, sin colores oficiales) fuera del sistema, representando en 2017 alrededor del 11% de los viajes en Bogotá (Guzmán et al., 2018). Para 2023, este porcentaje había disminuido al 7%, pero sigue siendo significativo (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2023). Esto refleja que la integración no logró absorber totalmente la informalidad debido a problemas financieros y resistencias, con muchos pequeños propietarios que no se integraron o empresas concesionarias que quebraron, manteniendo vivo un mercado semi-informal que compite por el espacio vial y los pasajeros (Hidalgo y Kash, 2014).

La enseñanza de este caso es que formalizar un sector atomizado requiere no solo voluntad política sino soluciones económicas viables para los operadores y un periodo de ajuste largo, o la informalidad tenderá a reaparecer para llenar nichos de mercado desatendidos (Schalekamp & Behrens, 2013).

Un aspecto crucial que alimenta esta fragmentación es la percepción de los usuarios sobre la calidad del servicio, la cual sigue un proceso cognitivo que determina sus decisiones de movilidad. Rodríguez-Valencia et al. (2022) identificaron que la satisfacción se desarrolla secuencialmente: primero la percepción de condiciones del sistema (limpieza, infraestructura), seguida por aspectos de seguridad y finalmente la evaluación del servicio, encontrando paradójicamente que usuarios del sistema semi-formalizado reportaron mayor satisfacción (3.15/5.00) que el BRT formal (2.69/5.00). Esta aparente contradicción refleja expectativas diferenciadas: los sistemas formales generan expectativas más altas que luego no logran cumplir consistentemente, mientras que servicios menos regulados pueden responder de manera más flexible a necesidades inmediatas como reducción de tiempos de viaje y mayor frecuencia. En Lima, donde solo el 26.8% de usuarios está satisfecho con el transporte público (Lima Cómo Vamos, 2024), esta dinámica explica por qué los servicios informales persisten como alternativa funcional ante sistemas formales que no integran eficazmente las dimensiones que los usuarios

priorizan en sus decisiones cotidianas de movilidad. Este descontento generalizado refleja las deficiencias tanto del sector formal como del informal.

El transporte informal es un fenómeno predominante en África subsahariana, ejemplificado por los *danfo* de Lagos y los *matatu* de Nairobi, sistemas que comparten con Cochabamba características como la propiedad fragmentada, la ausencia de subsidios públicos y rutas adaptables a la demanda, aunque enfrentan problemas de seguridad y congestión (Klopp y Cavoli, 2019). La regulación estatal suele ser escasa, con conductores operando independientemente, aunque han surgido asociaciones o uniones que establecen normas internas y distribuyen rutas, como en Kenia donde desde 2010 los *matatu* deben agruparse en cooperativas (SACCOs) (Salon y Gulyani, 2019).

A pesar de existir regulaciones formales, las limitadas capacidades de control estatal resultan en incumplimientos generalizados, pero estos sistemas de transporte cumplen un rol fundamental al proporcionar acceso a servicios esenciales para millones de personas en ausencia de alternativas públicas, convirtiéndose en parte vital del contrato social urbano (Cevero y Golub, 2007). Según Ndiritu (2022), esto implica que no pueden ser simplemente prohibidos o regulados, sino que deben ser mejorados mediante enfoques que reconozcan su importancia socioeconómica.

En Manila, los *jeepneys* -minibuses adaptados de jeeps militares tras la Segunda Guerra Mundial- se convirtieron en la columna vertebral del transporte urbano durante décadas, operados por pequeños propietarios en rutas flexibles (Pojani, 2020). El reciente plan gubernamental de "modernización" busca reemplazarlos con buses ecológicos más grandes administrados por empresas, lo que ha generado huelgas y protestas de los conductores, quienes consideran que esta iniciativa encubre un *faseo corporativo* que favorece a grandes corporaciones a costa de sus medios de subsistencia (Boquet, 2022).

Los conductores argumentan que, como proveedores de un servicio público esencial, el Estado debería ayudarlos a modernizarse mediante financiamiento para tecnologías más ecológicas, en lugar de excluirlos (Klang et al., 2023). Este conflicto pone de manifiesto la tensión entre los objetivos de eficiencia y sostenibilidad ambiental frente a la preservación de miles de empleos, subrayando la necesidad de un transporte justo que integre a los operadores informales en sistemas mejorados sin destruir su sustento (Enoch et al., 2020).

La dimensión ambiental de estos sistemas fragmentados representa un desafío significativo. Estudios en Bogotá estiman que los buses informales emiten hasta 2.3 veces más CO₂ por pasajero-kilómetro que los buses de TransMilenio, debido a la antigüedad de las flotas y la ineficiencia operacional (Echeverry et al., 2005). En Lima, la flota informal contribuye al 38% de las emisiones totales de material particulado (PM10), a pesar de representar solo el 23% del parque automotor (MINAM, 2021). Estos impactos han acelerado las políticas de formalización, pero a menudo sin considerar las implicaciones socioeconómicas para los operadores tradicionales.

El empoderamiento histórico de los transportistas en Bolivia: análisis de su consolidación como actor político y social

La consolidación de los transportistas como actor político-económico en Bolivia representa un caso paradigmático de lo que Zavaleta Mercado denominó *sociedad abigarrada*. En este contexto, las estructuras representativas liberales-institucionales del Estado moderno, si bien formalmente presentes a través de la Asamblea Legislativa Plurinacional, han perdido centralidad tras la crisis de representatividad, de credibilidad y confianza que resultó en que un 90% de los

partidos políticos tradicionales hayan dejado de tener existencia legal. Esta reconfiguración política coexiste con formas de representación gremiales-corporativas que, como señala García Linera (2005), operan desde espacios de movilización social que trascienden los canales formales de participación política. García Linera analiza cómo estos actores sociales desarrollan *estructuras de movilización* propias que les permiten incidir directamente en las decisiones estatales sin necesariamente pasar por los mecanismos representativos tradicionales. La diferencia radica en que mientras las estructuras liberales-institucionales operan a través de la mediación electoral y parlamentaria, las formas gremiales-corporativas ejercen poder mediante la movilización directa, el control territorial y la capacidad de paralizar servicios esenciales. Esta sección analiza cómo los transportistas evolucionaron desde una posición subordinada hasta convertirse en un poder territorial capaz de condicionar políticas públicas, especialmente en Cochabamba, donde su influencia ha sido determinante en el diseño urbano y la gobernanza del espacio público.

El empoderamiento de los transportistas como actor político relevante en Bolivia hunde sus raíces en la expansión de la automovilidad y la conformación gremial a partir de la posguerra del Chaco, pero alcanza una verdadera consolidación después de la Revolución Nacional de 1952, cuando los sindicatos de choferes emergen como interlocutores válidos del Estado bajo un régimen de capitalismo de Estado que, a pesar de sus logros en infraestructura y rutas, mantiene la lógica de un "Estado aparente" zavaleteano —es decir, una burocracia fuerte en normativa pero débil en integración social y territorial (Alemán Vargas, 2025). Sin embargo, fue después de la Revolución Nacional de 1952 cuando los sindicatos de transportistas iniciaron su consolidación como fuerza social significativa (Alemán Vargas, 2009). Este proceso se produjo en un contexto donde el Estado boliviano comenzaba a configurarse bajo los principios del capitalismo de Estado, pero manteniendo características de lo que Zavaleta Mercado conceptualizaba como "Estado aparente": una estructura estatal que no logra articular orgánicamente a toda la sociedad ni ejercer soberanía plena sobre el territorio.

La creación de la Confederación Sindical de Choferes de Bolivia en 1954 marcó un hito organizativo que sentó las bases para la posterior articulación nacional del sector. Como señala Ticona (2000), la sindicalización del transporte urbano siguió una lógica corporativista análoga a la que el Estado aplicó en otros sectores durante el período post-revolucionario. Al analizar el movimiento rural de la época, Ticona (2000) señala que el sindicalismo se convirtió en "un instrumento de control y de intermediación entre el Estado y el campesinado" (p. 37), un modelo donde los gremios se constituyeron en los interlocutores privilegiados y funcionales al poder. Esta relación privilegiada con el Estado permitió a los transportistas consolidar un poder que trascendía lo meramente económico para proyectarse en la esfera política.

En Cochabamba específicamente, este período vio surgir los primeros sindicatos de "colectiveros" y taxistas que operaban principalmente en el casco central de la ciudad. Según datos del Archivo Histórico Municipal de Cochabamba (AHMC, 2018), entre 1952 y 1960 se registraron 12 sindicatos de transporte en la ciudad, sumando aproximadamente 800 afiliados. Para la década de 1970, esta cifra había crecido a 28 sindicatos con más de 2.500 miembros, evidenciando un aumento proporcional a la expansión urbana (AHMC, 2018). El modelo sindical adoptado reproducía la lógica minera: estructuras verticales con asambleas como máxima autoridad y dirigentes con alta capacidad de convocatoria y movilización.

El período neoliberal iniciado en Bolivia tras la crisis de los años 80 marcó un punto de inflexión en la configuración del poder de los transportistas. La implementación de políticas de ajuste estructural debilitó al Estado como prestador de servicios públicos, generando un vacío que fue

ocupado por actores privados, entre ellos los sindicatos de transporte. En este nuevo escenario, las organizaciones sociales se vieron forzadas a redefinir su rol, ya que, como analiza García Linera (2020), "la privatización de las empresas estatales y la desregulación de los mercados laborales pulverizaron las antiguas bases materiales de la acción colectiva obrera y campesina" (p. 23).

Este poder se materializó en el control efectivo de las rutas urbanas e interurbanas, la capacidad para determinar tarifas y, fundamentalmente, en la construcción de un capital político basado en la capacidad de movilización y paralización. Su formidable influencia se explica por una combinación de factores históricos, estructurales y políticos. Como detallan Choque y Quispe (2023), la Confederación de Chóferes de Bolivia nació al calor de la Revolución Nacional de 1952 (p. 39), consolidando desde entonces una estructura que "agrupa a todas las federaciones departamentales, regionales y sindicatos de base del país" (p. 43). Esta organización de alcance nacional le otorga la capacidad de "negociar con el gobierno de turno y lograr la atención de las demandas del sector, llegando en algunos casos a cogobernar y definir políticas públicas" (p. 41).

La relocalización minera derivada del Decreto Supremo 21060 (1985) también contribuyó al fortalecimiento del sector transportista, ya que muchos mineros desempleados encontraron en el transporte informal una alternativa laboral. Como documenta García Linera (2010), "el transporte público, que en las ciudades ha crecido precisamente a costa de la proletarianización de ex campesinos y de la reconversión laboral de ex mineros y fabriles que acuden al sector informal de la economía" (p. 237).

En el siglo XXI, los transportistas han consolidado su capacidad de influencia política mediante tres mecanismos principales: la presión directa a través de bloqueos y paralizaciones, la negociación corporativa con autoridades, y la participación electoral directa. Como señalan Méndez et al. (2024), los transportistas se han convertido en uno de los sectores con mayor capacidad de influencia en las políticas públicas urbanas. Su poder radica en su estructura organizativa y su rol indispensable en la movilidad, lo que les permite ejercer una presión significativa sobre las autoridades, ya que "el servicio de paratransito es un actor clave, con poder de decisión y de presión para la implementación de políticas públicas" (p. 147).

Este poder adquirió dimensiones formales con la creación de espacios institucionales de negociación, como las mesas técnicas y los comités interinstitucionales, donde los representantes de los transportistas participan directamente en la toma de decisiones sobre políticas de movilidad. Estos espacios, supuestamente técnicos, terminan funcionando como arenas de negociación política. En ellos, las posiciones de los transportistas prevalecen gracias a su poder fáctico. Como analiza Mayorga (2020), el gobierno se vio forzado a considerar "la palabra y la acción de los movimientos sociales convertidos en poderes fácticos con capacidad de veto sobre las políticas públicas" (p. 144).

Durante el gobierno de Evo Morales (2006-2019), los transportistas mantuvieron una relación compleja con el Estado, beneficiándose de subsidios e importaciones mientras preservaban su autonomía organizativa. Como analiza Mayorga (2020), el gobierno "fue un aliado y un rival de las organizaciones sociales" (p. 143), lo que explica esa dualidad de cooperación y conflicto. Esta capacidad de resistencia se manifestó en Cochabamba con el bloqueo exitoso al proyecto de tranvía, un ejemplo de cómo, según Méndez et al. (2024), "la gobernanza del transporte en el área metropolitana de Cochabamba está marcada por la ausencia del Estado y el poder de los sindicatos" (p. 145).

El poder de los transportistas tiene además un importante componente económico que revela las contradicciones de un sector aparentemente "cooperativo" pero adherido a lógicas capitalistas. Desde el enfoque de la economía política, estas organizaciones funcionan más como carteles empresariales que controlan territorios urbanos para maximizar rentas individuales, que como verdaderas cooperativas de autogestión. Sus prácticas evidencian cómo la fragmentación urbana se convierte en una forma específica de acumulación que combina discursos gremiales con dinámicas de mercado concentradas, planteando interrogantes sobre las nuevas relaciones de poder en el capitalismo periférico boliviano.

Hallazgos: movilidad fragmentada en Cochabamba

Organización social del transporte informal

El transporte urbano en Cochabamba opera bajo un marco normativo establecido por la Ley General de Transporte (Ley 165 de 2011), sin embargo, la aplicación efectiva de esta regulación presenta serias deficiencias. Según artículos del periódico *opinión* (2011), al menos 47 líneas del transporte público fueron identificadas por infringir la legalidad y el orden, evidenciando el incumplimiento sistemático de la normativa vigente, un sistema compuesto por múltiples sindicatos y asociaciones que actúan como unidades empresariales autónomas. Según datos de la dirección de Tráfico y Vialidad, en Cochabamba hay más de 120 líneas de transporte libre y federado registradas, aunque este registro oficial presenta serias inconsistencias con la realidad operativa del sector. La Ordenanza Municipal Nro. 2808 del 12/04/2002 aprueba oficialmente solo 86 líneas de transporte urbano (microbús 24, minibús 30, *taxitrufi* 7), evidenciando una brecha significativa entre el marco normativo municipal y las más de 120 líneas que operan actualmente. En 2017, la ciudad contaba con aproximadamente 42.641 vehículos de transporte público (incluyendo 1.923 microbuses, 6.300 minibuses y 5.800 taxis *trufi*), casi duplicando la flota de ciudades más grandes como La Paz o Santa Cruz. Esta proliferación de líneas no autorizadas formalmente refleja un sistema donde el registro "oficial" coexiste con una realidad operativa que excede ampliamente el marco legal establecido. El sector representa cerca del 16% del PIB departamental, constituyéndose como un pilar económico fundamental que genera empleo e ingresos para miles de familias. Su importancia económica se traduce en influencia política, con representantes y aliados en todos los niveles gubernamentales que les permiten influir en políticas favorables, como congelamiento de impuestos vehiculares y obtención de concesiones ventajosas.

La estructura interna del sistema de transporte público en Cochabamba se asemeja a un gremio corporativo. Según información de *Los Tiempos* en el reportaje "El negocio del transporte público en Cochabamba", las organizaciones de transporte (sindicatos, cooperativas o asociaciones) agrupan a propietarios y choferes afiliados, estableciendo reglas específicas para la operación de cada línea. Dos objetivos principales guían a estas organizaciones: prestar el servicio de movilidad de pasajeros y proteger la exclusividad de sus rutas frente a competencia externa. Para lograr estos objetivos, las agrupaciones funcionan con normas casi empresariales: cada ruta es considerada "propiedad común" de la organización, y su explotación resulta de negociaciones con los gobiernos municipales que frecuentemente carecen de transparencia. Esta falta de transparencia se ve facilitada por el débil control y regulación del Estado, creando un ambiente donde los dirigentes sindicales pueden otorgar derechos o permisos de operación a través de acuerdos opacos que no siempre siguen procedimientos transparentes ni están sujetos a escrutinio público. En la práctica, ingresar a operar en una línea supone pagar un costo de

afiliación elevado, constituyendo una barrera de entrada y una fuente de capitalización para el sindicato, proceso que también carece de criterios transparentes en su aplicación.

En Cochabamba, el acceso a las líneas de transporte más demandadas implica aportes económicos significativos regulados por los sindicatos, cuyos montos varían según el tipo de vehículo y la antigüedad de la ruta. Estos recursos son gestionados autónomamente por las organizaciones gremiales, destinándose parcialmente a proyectos colectivos —como infraestructura social o beneficios anuales para afiliados— lo que refleja un rol cuasi-institucional de los sindicatos al suplir vacíos estatales en protección laboral. Esta dinámica evidencia una economía paralela donde los sectores populares adquieren estructuras internalizadas de seguridad social, si bien los dirigentes deben responder ante sus bases —pues de lo contrario enfrentarían serias consecuencias internas— la ausencia de transparencia hacia el Estado y la ciudadanía en general limita la posibilidad de evaluar la eficiencia y legitimidad de estos sistemas de gestión económica paralelos que manejan recursos significativos del sector.

La estructura organizacional del gremio transportista revela una clara estratificación con cuatro grupos: 1) Choferes asalariados que reciben pagos fijos por manejar vehículos ajenos; 2) Choferes-propietarios que conducen sus propios vehículos obteniendo mayores ingresos; 3) Pequeños empresarios dueños de múltiples vehículos que contratan choferes; y 4) Dirigentes que gestionan políticamente el sindicato mientras poseen vehículos (Observatorio La Paz Cómo Vamos, 2016). Esta jerarquía demuestra que el sistema autogestionado por los sindicatos, al operar fuera de la regulación laboral estatal directa, reproduce relaciones de dominación económica estratificando a sus miembros según la propiedad de vehículos. Los dirigentes sindicales, en su afán de hacer crecer el patrimonio del sindicato, maximizan el ingreso de nuevos integrantes y negocian la otorgación de nuevas rutas, no siempre de forma transparente. Las tensiones internas emergen de esta desigualdad económica, aunque el gremio mantiene cohesión corporativa frente a autoridades municipales y de tránsito.

Esta modalidad permite una capacidad adaptativa de las organizaciones de transporte cochabambinas para atender la expansión urbana mediante la multiplicación de rutas y ramales. Se identificaron tres modalidades de relación entre nuevos asentamientos y transporte informal: barrios que crean su propio sindicato con vecinos-choferes estableciendo un monopolio local; líneas existentes que extienden su recorrido mediante acuerdos con juntas vecinales; y operadores que ofrecen servicios espontáneos a nuevas urbanizaciones como oportunidad de negocio. Esta relación simbiótica facilita el crecimiento urbano, donde el transporte actúa como un agente activo de expansión. Por un lado, se observan "fenómenos de extensión, subdivisión y creación de rutas de los servicios según la solicitud de cada vecindario, situación que promueve y define la expansión y consolidación de las áreas urbanas" (Méndez et al., 2024, p. 138). Esta dinámica confirma la idea de que el transporte no solo sigue al crecimiento, sino que es "un dispositivo que hace posible la urbanización" (Cabrera & De Marchi, 2022, p. 12). El fenómeno evidencia que estas organizaciones ejercen un poder territorial regulando quién provee transporte en "su" barrio, asumiendo una función cuasi-pública normalmente reservada al Estado.

El transporte informal de Cochabamba, a pesar de sus evidentes limitaciones, proporciona un nivel significativo de accesibilidad urbana. Según estudios recientes, este sistema de paratransito resulta "altamente eficiente" en conectar las periferias con los centros de actividad urbana. La extensa red de minibuses ofrece una cobertura y frecuencia que efectivamente reduce las desigualdades de acceso entre las zonas centrales y los barrios más alejados.

Esta situación plantea una paradoja interesante: mientras el sistema puede considerarse caótico y desorganizado, cumple eficazmente con su función principal de transportar a las personas a

través de una ciudad espacialmente extendida. Sin este transporte sindicalizado, la expansión urbana de Cochabamba probablemente habría intensificado la exclusión de los sectores más pobres de la ciudad formal.

El sistema de movilidad fragmentada, aunque surge de deficiencias estructurales, funciona como una solución práctica para la inclusión espacial de la población periférica. Los micros y *trufis* abundantes permiten que los residentes de zonas distantes puedan acceder a empleos, escuelas y mercados urbanos, en lugar de enfrentar largas caminatas o gastos elevados en taxis.

Esta característica no es exclusiva de Cochabamba; en ciudades como Lima, el transporte informal también ofrece cobertura amplia con alta frecuencia, lo que resulta en menores tiempos de espera y distancias más cortas a los paraderos. A nivel general, estos sistemas informales suelen ser el único medio de transporte disponible en asentamientos con infraestructura vial deficiente.

En síntesis, la organización social del transporte informal cochabambino ha desarrollado, con sus propios recursos y lógicas, una capilaridad de servicio que contribuye a reducir las brechas de acceso. Su naturaleza fragmentada representa simultáneamente su mayor fortaleza (en términos de flexibilidad y proximidad) y su principal debilidad (reflejada en la falta de integración y control adecuados).

Uso del espacio público: congestión y control difuso

El espacio público urbano en Cochabamba refleja una movilidad fragmentada, con miles de vehículos de transporte colectivo, muchos antiguos, generando congestión y deterioro ambiental. Para 2022, la polución del aire había aumentado 168% respecto a años anteriores (Claros, 2022), atribuible en gran parte al parque automotor envejecido. En 2018 circulaban aún micros de los 70 y 34 buses fabricados antes de 1969. La calidad del aire en Cochabamba es un problema crítico. Un informe de la Contraloría General del Estado (K2/GP02/E23-G1) confirma que la calidad del aire del valle cochabambino supera consistentemente los límites recomendados y requiere medidas efectivas. Un estudio académico publicado en Scielo (2012) es aún más contundente, al señalar que el 86% de la contaminación atmosférica en la ciudad proviene de emisiones vehiculares, especialmente de vehículos en mal estado.

El envejecimiento del parque automotor es un factor central en esta problemática. Según un reportaje de Los Tiempos (2023), el Sindicato de Micros y Colectivos de Cochabamba informó que para junio de 2023 circulaban 900 micros Dodge de la década de 1970; de estos, el 30 % superaba los 50 años de antigüedad y alrededor de 90 estaban inoperativos por deterioro. Esta situación local es un reflejo de una tendencia nacional, donde, según datos del INE, el 34.9% del parque automotor presenta más de 31 años de antigüedad (Visión 360, 15 de abril de 2024), lo que evidencia la magnitud del problema.

Esta falta de renovación afecta emisiones, seguridad y calidad del servicio. Los sindicatos admiten que la renovación completa "es difícil" económicamente: muchos choferes apenas cubren gastos familiares y no pueden adquirir vehículos nuevos, mientras los incentivos gubernamentales han sido insuficientes. Un plan de 50 millones USD (Dólares Americanos) en créditos prometido en 2013 nunca se ejecutó. A pesar de esto, aproximadamente 30% de transportistas renovaron sus unidades por cuenta propia, mostrando que con apoyo adecuado es posible modernizar la flota, lo que reduciría la contaminación y potencialmente el número de vehículos, al reemplazar varios minibuses con unidades de mayor capacidad.

La distribución espacial de los vehículos genera problemas de ordenamiento urbano en Cochabamba. Sin terminales formales en los distritos, los minibuses utilizan esquinas concurridas o plazas como puntos de parada y espera, mientras los *trufis* suelen estacionarse en fila ocupando carriles enteros hasta llenarse, creando cuellos de botella en el tráfico.

Aunque la municipalidad intenta regular mediante la designación de paradas autorizadas y zonas prohibidas para estacionamiento, estas medidas tienen efectividad limitada. Los transportistas no proporcionan información sobre rutas, frecuencias ni paradas, dificultando la coordinación tanto para usuarios como para reguladores. En consecuencia, el uso del espacio público responde más a la costumbre y dinámica de mercado (concentración de pasajeros) que a criterios de planificación técnica.

A nivel macro, la saturación del centro urbano de Cochabamba por parte de los transportistas ha desatado disputas entre la Federación Sindical del Autotransporte de Cochabamba y la Federación Especial de Transporte Libre, que compiten por la asignación de rutas con acceso al área central. Los intentos de las autoridades municipales de restringir el ingreso de vehículos al centro histórico —mediante proyectos de acceso condicionado por placas o límites de horarios— afrontaron enérgica resistencia gremial, pues ambos sindicatos suelen recurrir a paros y bloqueos que paralizan la ciudad al rechazar medidas gubernamentales (Abya Yala, 2025).

Los paros de 48 horas convocados por los transportistas de carga en Bolivia han demostrado su capacidad de paralizar la economía y forzar concesiones gubernamentales: en junio de 2024, un bloqueo de dos días en Sutiocollo generó pérdidas estimadas en Bs 833 millones y obligó a levantar los puntos de protesta tras intensas negociaciones municipales (Opinión, 2024; Swissinfo, 2023). La amenaza de 48 horas de corte vial se ha convertido en una herramienta ritual para dictar la agenda política nacional, pues bastan dos días de paro para que las autoridades revoquen medidas impopulares —como la implementación de la Ley de Aduanas o el incremento del precio del diésel— y atiendan las demandas del sector (Agencia de Noticias Fides, 2024; Los Tiempos, 2023). Según García Linera, Chávez León y Costas Monje (2010), estos sindicatos trascienden la definición de gremios laborales al actuar como movimientos sociales capaces de expandir la democracia a su modo y de construir un “poder paralelo” mediante el control político del espacio público. Al asumir funciones que normalmente corresponden al Estado —como regular quién transita por rutas o barrios específicos—, los dirigentes de transporte imponen un orden alternativo y ejercen un control tangible sobre el territorio urbano (Svampa y Stefanoni, 2007; Linera, 2008). De esta manera, estos paros no solo revelan quién detenta el verdadero control de la movilidad, sino que desafían directamente la capacidad estatal para aplicar ordenanzas sin el consentimiento de los transportistas (Página/12, 2023; Linera, 2008).

Sin embargo, el uso del espacio público por el transporte informal cumple también una función social valiosa. Las paradas espontáneas en múltiples esquinas, aunque desordenadas, garantizan proximidad del servicio para los usuarios, quienes pueden acceder al transporte a pocos pasos de sus hogares. La abundancia de vehículos aumenta la frecuencia y reduce tiempos de espera, permitiendo “sacar la mano” y conseguir transporte en minutos.

Este aprovechamiento intensivo del espacio vial forma parte integral de la accesibilidad lograda, materializando una autogestión popular del transporte donde el Estado no garantiza plenamente ese derecho. La solución requeriría que el Estado reasuma su rol conductor en la organización espacial, desarrollando infraestructura adecuada (terminales intermedias, paradas con bahías, carriles exclusivos) en colaboración con los operadores informales, ordenando el espacio sin sacrificar la capilaridad del servicio.

Contrato social y políticas de regulación

La situación descrita configura un contrato social implícito en la movilidad de Cochabamba: los ciudadanos reciben un servicio de transporte accesible en precio y amplio en cobertura, brindado por privados, mientras el Estado se limita a reglamentar mínimamente y a mediar en conflictos. Sin embargo, este contrato es frágil y está siendo cuestionado. Las encuestas de percepción confirman el descontento de los usuarios: los habitantes de Cochabamba son los menos satisfechos con el servicio que presta el transporte público en relación a otras urbes que forman parte del eje central del país (Los Tiempos, 2019c), mientras que estudios específicos revelan que los usuarios califican el servicio como deficiente en un 60% de los casos, evidenciando insatisfacción con la calidad del servicio que incluye buses atestados, manejo temerario, falta de respeto a paradas y vehículos vetustos (Revista Journal Boliviano de Ciencias, 2020).

Los transportistas, por su parte, argumentan que operan sin apoyo estatal, comprando sus propios vehículos, pagando mantenimiento y enfrentando diversas formas de presión económica informal, incluyendo extorsiones, cuya magnitud exacta en Cochabamba no ha sido documentada sistemáticamente por las autoridades competentes. Si bien no existen datos oficiales sobre el impacto de las extorsiones en el transporte cochabambino, el contexto regional evidencia la gravedad del problema: en Perú, más del 50% de las empresas de transporte público son víctimas de cobro de cupos según la Asociación Nacional de Integración de Transportistas (ANITRA), Martín Valeriano, presidente de ANITRA, denunció que más de la mitad de empresas de transporte son amenazadas por cobro de cupos. Los delincuentes obligan a los dueños de las compañías a realizar un pago a cambio de dejarlos trabajar, de no hacerlo, son los cobradores y choferes de los buses los que más peligro corren y las denuncias por extorsión aumentaron 165% entre 2022 y 2023. Esta ausencia de datos oficiales en Bolivia sobre extorsiones al transporte puede interpretarse tanto como una manifestación de la limitada capacidad institucional para documentar fenómenos de economía informal, como una posible subestimación del problema por parte de las autoridades locales.

En Cochabamba ha habido intentos de regulación y reforma del transporte informal, con resultados limitados. Por un lado, se instituyó cierta formalidad básica: cada vehículo debe tener una ruta autorizada y pertenecer a una línea reconocida; las tarifas urbanas son fijadas por la municipalidad en concertación con las federaciones (el pasaje estándar está regulado); se realizan inspecciones técnicas vehiculares anuales (aunque muchas unidades antiguas las pasan de forma cuestionable) y operativos de tránsito para verificar documentación. De esta manera, no es un sistema completamente "pirata": gran parte de los minibuses operan bajo alguna licencia municipal. Los transportistas admiten una regulación formal parcial –es decir, aceptan pagar permisos y someterse a ciertas normas básicas– pero no facilitan el control público de aspectos operativos clave (itinerarios, paradas, frecuencias). La información sobre su operación es opaca, lo que dificulta implementar mejoras o fiscalizar eficientemente.

La resistencia sindical a cambios estructurales en el transporte público se manifiesta consistentemente en diversos contextos urbanos latinoamericanos y africanos. En Bolivia, el Tren Metropolitano de Cochabamba, iniciado en 2017, enfrentó oposición significativa de sindicatos de transporte que temían el impacto en sus operaciones, llegando las autoridades municipales a expresar preocupación sobre posibles perjuicios a los sindicatos federados (Redacción Los Tiempos, 2019), situación que escaló hasta episodios de hostigamiento directo por parte de grupos de choferes para impedir el servicio (Redacción Los Tiempos, 2024). De manera similar, en

Lima, los intentos de modernización del transporte público generaron lo que se conoce como "guerra del centavo", caracterizada por una competencia feroz entre operadores en busca de pasajeros, mientras que los esfuerzos gubernamentales para retirar gradualmente combis y cústers enfrentaron 27 procesos judiciales interpuestos contra la reforma (Bielich, 2009). En Nairobi, el patrón se repite con los *matatus*, donde los intentos de prohibir su acceso al distrito central de negocios resultaron en amenazas de huelgas por parte de los operadores en 2018, y las prohibiciones implementadas duraron apenas un día debido a la dependencia de muchos kenianos en este medio de transporte (Omondi, 2018).

Las políticas coercitivas (multas, decomisos, vetos de circulación) han demostrado eficacia limitada. En Kenia, como señalaba Ndiritu (2022), los reguladores aplicaron principalmente medidas punitivas, suspendiendo licencias por incumplimientos, pero la escasa aplicación y la capacidad de reorganización de los informales hicieron que esos castigos no transformarían el sistema. De modo similar, en Cochabamba, operativos policiales aislados contra *trufis* "truchos" (no registrados) logran solo sacar unos pocos vehículos de circulación temporalmente, mientras el resto sigue operando.

Un camino alternativo que han intentado algunas ciudades es la integración cooperativa, que consiste en formalizar a los operadores informales otorgándoles concesiones o incorporándolos en empresas estructuradas. En Bogotá, este proceso se implementó parcialmente cuando, tras las negociaciones surgidas de un paro de transportadores en 2010, se acordó la inclusión de antiguos operadores entre las empresas licitantes del SITP, acompañado de proyectos de *chatarización para los buses muy antiguos que no pudieran entrar al sistema* (Fernández Prieto, 2018). En Ciudad de México, la privatización del transporte público ha permitido que empresas privadas operen rutas convertidas en "corredores" bajo el esquema empresa-ruta, donde el gobierno otorga concesiones a operadores que se constituyen como empresas (HistoriMex, 2023), proceso que ha incluido la transformación de antiguos ruteros en conductores de empresas constituidas, quienes deben sustituir sus unidades con vehículos equipados con GPS y cámaras (Infobae, 2023). En Cochabamba, aunque se han propuesto esquemas similares de empresas mixtas donde sindicatos aporten vehículos y gestión mientras el Estado invierte en infraestructura, la implementación ha enfrentado obstáculos significativos debido a la desconfianza mutua entre actores: los transportistas temen perder autonomía y ventajas económicas, mientras el Estado muestra reticencia a coadministrar un sector caracterizado por la falta de transparencia.

La regulación también debe abordar la expansión urbana. Como vimos, el transporte informal ha sido combustible para el crecimiento urbano disperso y de baja densidad hacia la periferia, conectando nuevos barrios. Pero esto plantea desafíos de planificación: barrios extendidos implican recorridos más largos, más consumo de combustible, más tiempo muerto para el chofer en retornos vacíos, etc. A futuro, la sostenibilidad económica de las rutas periféricas podría decaer si la mancha urbana sigue creciendo sin densificación, lo que plantearía un dilema de contrato social: ¿quién debe garantizar transporte a urbanizaciones dispersas? Actualmente son los informales quienes asumen el costo, pero podrían abandonarlas si dejan de ser rentables, creando "desiertos de transporte". En Lima y Bogotá, se han identificado zonas a las que ni siquiera el informal llega por malas vías o inseguridad, evidenciando vacíos donde el Estado tendría que intervenir. En África, ciudades como Johannesburgo o Lagos están explorando subsidios o apoyo a operadores de minibuses para que cubran ciertas rutas socialmente necesarias, aunque no lucrativas, como parte de un nuevo contrato social de la movilidad que reconozca al transporte como servicio público independientemente de quién lo preste.

En síntesis, las políticas hacia el transporte informal en Cochabamba y ciudades análogas enfrentan el reto de equilibrar ordenamiento con equidad. Una regulación autoritaria que simplemente intente eliminar la informalidad puede destruir medios de vida y dejar sin servicio a sectores vulnerables. Pero la ausencia de regulación profundiza la fragmentación, con sus secuelas de congestión, contaminación y servicio variable. La salida parece estar en construir un modelo híbrido donde los actuales operadores informales se transformen gradualmente en formales bajo reglas claras y apoyo de inversión, mientras el Estado recupera su rol conductor en la planificación. Esto implica renegociar el contrato social: que el transporte sea considerado un derecho ciudadano garantizado por una alianza entre Estado y transportistas, y no solo un negocio privado tolerado. Experiencias como la de los *jeepneys* en Manila muestran la importancia de la participación de los propios choferes en el diseño de la transición, para evitar percepciones (y realidades) de injusticia social en nombre de la modernización. Del mismo modo, los postulados de Zavaleta y García Linera instan a incluir a los sectores populares (como los transportistas) en la construcción de soluciones estatales, aprovechando su conocimiento y capacidad organizativa en vez de intentar aplastarlos.

Conclusiones

El análisis zavaletiano del transporte cochabambino requiere comprender la categoría de sociedad abigarrada como marco teórico específico para sociedades donde el capitalismo no se ha extendido completamente y carecen de un modelo de regularidad unificado. En este contexto, el transporte urbano no puede analizarse con esquemas convencionales porque responde a lógicas múltiples que coexisten sin síntesis hegemónica. El concepto de Estado aparente cobra relevancia al mostrar cómo la estatalidad boliviana intenta imponer formas organizativas modernas mientras desconoce las formas propias de las comunidades, resultando en una nación que existe, pero carece de conciencia articulada de sí misma.

El proyecto del Estado Plurinacional, si bien constituye un avance significativo en el reconocimiento de la diversidad, mantiene una configuración donde las figuras del autogobierno chocan a menudo con el objetivo de los gobiernos, como se vio en los casos de Evo Morales y Rafael Correa de construir Estados activos y fuertes. Así, se evidencia que Bolivia es un país donde coexisten desarticuladamente varias civilizaciones, pero donde la estructura estatal recoge la lógica organizativa de una sola de ellas, la moderna mercantil capitalista. Esto sugiere que la plurinacionalidad, pese a su potencial inclusivo, aún no ha logrado constituirse en la síntesis hegemónica capaz de articular coherentemente las múltiples temporalidades y formas organizativas que caracterizan la realidad boliviana.

La temporalidad múltiple característica de la sociedad abigarrada se manifiesta claramente en el transporte cochabambino a través de la superposición de tres tiempos históricos irreductibles. El tiempo sindical-corporativo opera bajo lógicas organizativas gremiales que incorporan elementos de reciprocidad, rotación de cargos y territorialidad que, si bien pueden resonar con patrones organizativos andinos, se articulan principalmente a través de estructuras sindicales modernas consolidadas desde la Revolución de 1952. El control territorial sigue códigos internos de autoridad basados en prestigio y solidaridad gremial que combinan tradiciones organizativas con marcos sindicales nacionalistas, creando una forma híbrida de organización que trasciende las categorías étnicas para constituirse en una identidad sectorial específica. El tiempo estatal-moderno corresponde a los intentos de autoridades departamentales por imponer regulaciones técnicas y marcos jurídicos del Estado-nación moderno, pero sin la fuerza material para implementarlos efectivamente. El tiempo mercantil-popular combina cálculo capitalista de

maximización de ganancia con lógicas redistributivas familiares y vecinales de ayuda mutua y solidaridad económica.

El problema epistemológico fundamental que identifica Zavaleta es la dificultad de autoconocimiento de la sociedad abigarrada, lo que explica por qué los diagnósticos técnicos sobre el transporte sistemáticamente fallan al intentar aplicar categorías unificadas a una realidad que opera bajo racionalidades múltiples. El transporte informal no es simplemente irracional desde una perspectiva técnica, sino que responde a una racionalidad otra que articula necesidades de reproducción social, formas de organización territorial y estrategias de supervivencia económica que no pueden subsumirse en la lógica del transporte público moderno sin violencia simbólica y material.

La aparente tolerancia estatal hacia la informalidad del transporte revela una crisis de hegemonía estructural donde el Estado no logra constituirse como instancia articuladora de la totalidad social. Los pactos implícitos con organizaciones populares no son coyunturales sino estructurales: el Estado cede funciones públicas de regulación, control territorial y prestación de servicios a cambio de legitimidad política y control social. Los sindicatos de transporte operan como instancias de mediación entre el Estado aparente y la sociedad civil, canalizando demandas populares, pero también conteniendo conflictos sociales más amplios.

La perspectiva zavaletiana reconoce que las organizaciones populares desarrollan formas de conocimiento específicas sobre el territorio urbano que el Estado no posee. Los sindicatos acumulan saberes sobre flujos de pasajeros, dinámicas económicas barriales, geografías de la pobreza urbana y necesidades de movilidad que escapan a las metodologías técnicas convencionales. Este conocimiento territorial está estructurado por racionalidades organizativas propias que incluyen sistemas de información informal, redes de reciprocidad, mecanismos de control social y formas de toma de decisiones colectivas que constituyen una inteligencia social alternativa a la planificación estatal.

La superación de la fragmentación del transporte no puede seguir la vía desarrollista clásica de formalización y modernización porque esto implicaría la destrucción de formas sociales que efectivamente resuelven necesidades populares masivas. El marco zavaletiano propone una superación dialéctica que preserve la vitalidad organizativa popular mientras articula estas formas con marcos regulatorios más amplios, reconociendo que las organizaciones sindicales son sujetos políticos con legitimidad propia que deben incorporarse como co-gestores de políticas públicas.

El contrato social explícito de la movilidad debe entenderse como negociación entre racionalidades legítimas que permita articular el conocimiento territorial popular con recursos técnicos y financieros estatales, creando formas híbridas de gestión que respeten la heterogeneidad constitutiva de la sociedad boliviana. Esta lectura revela que el transporte cochabambino no es un problema a resolver sino una expresión condensada de las contradicciones estructurales de la modernidad periférica boliviana, donde la construcción de alternativas pasa necesariamente por el reconocimiento y articulación de la diversidad social existente antes que por su homogenización forzada.

Referencias bibliográficas

- Abya Yala. (2025, junio 6). Transporte Libre de Cochabamba anuncia bloqueos a partir del lunes por falta de atención a su pliego petitorio. Abya Yala. Recuperado de <https://abyayala.tv.bo/transporte-libre-de-cochabamba-anuncia-bloqueos-a-partir-del-lunes-por-falta-de-atencion-a-su-pliego-petitorio/>
- Agencia de Noticias Fides. (2024, mayo 12). Transporte pesado confirma bloqueo de 48 horas para este martes. ANF. <https://www.noticiasfides.com/nacional/sociedad/transporte-pesado-confirma-bloqueo-de-48-horas-para-este-martes-291185>
- Alemán Vargas, L. V. (2025). El paso hacia la automovilidad y el surgimiento del chofer en La Paz – Bolivia de 1920. *Revista de Estudios Urbanos y Territoriales IBU*, 1(1). <https://revistaibu.org/index.php/reut-ibu/article/view/4>
- Alemán Vargas, L. V. (2009). El caso del sindicalismo boliviano. *Revista de Ciencias Sociales*, 33(27), 79-93. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333027079007.pdf>
- Ardila, A. (2005). La olla a presión del transporte público en Bogotá. *Revista de Ingeniería*, (21), 56–67. <http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n21/n21a6.pdf>
- Ardila, A. (2008). Limitation of competition in and for the public transportation market in developing countries: Lessons from Latin American cities. *Transportation Research Record*, 2048(1), 8–15. <https://doi.org/10.3141/2048-02>
- Behrens, R., McCormick, D., & Mfinanga, D. (2016). *Paratransit in African cities: Operations, regulation and reform*. Routledge.
- Bielich, C. (2009). *La guerra del centavo: Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana*. Instituto de Estudios Peruanos. <https://cies.org.pe/publicaciones/la-guerra-del-centavo-una-mirada-actual-al-transporte-publico-en-lima-metropolitana/>
- Boquet, Y. (2022). Jeepney modernization in the Philippines: Urban transport policy and resistance from below. *Journal of Transport Geography*, 99, 103303. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103303>
- Cabrera, J. E., & De Marchi, B. (2022). Paratransito y expansión urbana: El transporte informal como dispositivo de urbanización. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 14, e20210408. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.014.e20210408>
- Cervero, R. (2000). *Informal transport in the developing world*. UN-HABITAT. <https://unhabitat.org/informal-transport-in-the-developing-world>
- Cervero, R., & Golub, A. (2007). Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*, 14(6), 445–457. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.04.011>
- Choque Aruquipa, N., & Quispe Vásquez, L. Y. (2023). *Modelo de seguridad y salud ocupacional en organizaciones sindicales de transporte público urbano. Caso: Sindicato Mixto de Transporte Laja* [Tesis de grado, Universidad Mayor de San Andrés]. Repositorio Institucional UMSA. <https://repositorio.umsa.bo/handle/123456789/31870>
- Contraloría General del Estado. (2023). *Informe de supervisión ambiental relativa a la gestión de la calidad del aire (K2/GP02/E23-G1)*. Gobierno Autónomo Departamental de

- Cochabamba. <https://www.contraloria.gob.bo/wp-content/uploads/2023/07/Inf-Sup-K2GP02E23-G1-Gestion-de-Calidad-del-Aire-Cbba comprimido.pdf>
- Dussel, E. (1994). *1492: El encubrimiento del otro: Hacia el origen del mito de la modernidad*. Plural Editores. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/otros/20111218114130/1942.pdf>
- Echeverry, J. C., Ibáñez, A. M., & Hillón, L. C. (2005). The economics of TransMilenio, a mass transit system for Bogotá. *Economía*, 5(2), 151–188. <https://doi.org/10.1353/eco.2005.0014>
- Enoch, M., Potter, S., Parkhurst, G., & Smith, M. (2020). *ITERATE: Informal transport systems in emerging economies*. Routledge.
- Fernández Prieto, M. A. (2018). Revisión de la implementación del SITP: la democratización y la provisionalidad. *Via Inveniendi Et Iudicandi*, 13(2). <https://doi.org/10.15332/s1909-0528.2018.0002.07>
- Flores Dewey, O. (2019). *Delivering the city: Public goods provision in the global south*. Oxford University Press.
- García Linera, Á., Chávez León, M., & Costas Monje, P. (2010). Sociología de los movimientos sociales en Bolivia: Estructuras de movilización, repertorios culturales y acción política. *Plural Editores / AGRUCO / NCCR Norte-Sur*. Recuperado de https://biblioteca.clacso.edu.ar/Bolivia/agruco/20171003032431/pdf_552.pdf
- García Linera, Á. (2008). La estructura de los movimientos sociales en Bolivia. *Revista Ecominga*, (11), 12–25. <https://ecominga.uqam.ca/PDF/BIBLIOGRAPHIE/GUIDE LECTURE 5/2/3.Garcia Linera.pdf>
- García Linera, Á. (2015). *Del Estado aparente al Estado integral*. Universidad Nacional de Córdoba.
- García Linera, Á. (2020). *La potencia plebeya: Acción colectiva e identidades indígenas, obreras y populares en Bolivia* (2.ª ed.). CLACSO; Prometeo. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20201230114718/La-potencia-plebeya.pdf>
- Gómez-Lobo, A., & Barrientos, J. (2019). Evaluación de experiencias de buses eléctricos en transporte público. *Documentos de Trabajo Departamento de Economía, Universidad de Chile*, N.º 485.
- Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge.
- Guzmán, L. A., Cantillo-García, V. A., Arellana, J., & Sarmiento, O. L. (2022). User expectations and perceptions towards new public transport infrastructure: Evaluating a cable car in Bogotá. *Transportation*, 50(2), 751–771. <https://doi.org/10.1007/s11116-021-10260-x>
- Guzmán, L. A., Oviedo, D., & Cardona, R. (2018). Accessibility changes: Analysis of the integrated public transport system of Bogotá. *Sustainability*, 10(11), 3958. <https://doi.org/10.3390/su10113958>
- Guzmán, L. A., Oviedo, D., & Rivera, C. (2018). Assessing equity in transport accessibility to work and study: The Bogotá region. *Journal of Transport Geography*, 58, 236–246. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.10.006>
- Harvey, D. (2008). The right to the city. *New Left Review*, (53), 23–40.

- Harvey, D. (2012). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. Verso Books.
- Hidalgo, D., & King, R. (2014). Public transport integration in Bogotá and Cali, Colombia. *Research in Transportation Economics*, 48, 166–175. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.039>
- HistoriMex. (2023, julio 31). Guía Chilanga del Transporte Público Concesionado [Vagoneta, Microbús y Camión]. *HistoriMex*. <https://historimex.com/guia-chilanga-del-transporte-publico-concesionado/>
- Infobae. (2023, febrero 17). Estos serán los nuevos corredores de transporte en Xochimilco y Culhuacán. *Infobae*. <https://www.infobae.com/mexico/2023/02/17/estos-seran-los-nuevos-corredores-de-transporte-en-xochimilco-y-culhuacan/>
- Jauregui-Fung, F., Kenworthy, J., Almaroufi, S., & Pulido-Castro, N. (2020). Anatomy of an informal transit city: Mobility analysis of the metropolitan area of Lima. *Urban Science*, 3(3), 67. <https://doi.org/10.3390/urbansci3030067>
- Kenya National Union of Transport. (2022, september 12th). Exploring the role of informal transport in Africa's transition: A study. SLOCAT [Blog]. <https://slocat.net/exploring-the-role-of-informal-transport-in-africas-transition-towards-inclusive-sustainable-and-decarbonised-transport/>
- Klang, E., Pal, J., & Turner, J. (2023). Digital payment adoption in Manila's informal public transport sector. *Transport Policy*, 135, 111–123. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.02.004>
- Klopp, J. M., & Cavoli, C. (2019). Mapping minibuses in Maputo and Nairobi: Engaging paratransit in transportation planning in African cities. *Transport Reviews*, 39(5), 657–676. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1598513>
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Anthropos.
- Lima Cómo Vamos. (2024). *Lima y Callao según sus habitantes: Reporte urbano de percepción ciudadana – Edición 13*. Sistema Urbano. <https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2024/09/EncuestaLCV2023.pdf>
- Los Tiempos. (2019, febrero 3). Cochabamba, la menos satisfecha con el transporte público. *Los Tiempos*. <https://www.lostiempos.com/actualidad/economia/20190203/cochabamba-menos-satisfecha-transporte-publico>
- Los Tiempos. (2019, junio 18). El negocio del transporte público en Cochabamba. *Los Tiempos*. <https://www.lostiempos.com/especial-multimedia/20190610/negocio-del-transporte-publico-cochabamba>
- Los Tiempos. (2019, julio 2). El transporte público, un negocio en manos de pocos que acumulan dinero y poder. *Los Tiempos*. <https://www.lostiempos.com/especial-multimedia/20190701/transporte-publico-negocio-manos-pocos-que-acumulan-dinero-poder>
- Los Tiempos. (2023, junio 25). Más de 900 micros Dodge aún circulan, se estima que el 10% ya no está operable. *Los Tiempos*. <https://www.lostiempos.com/actualidad/cochabamba/20230625/mas-900-micros-dodge-aun-circulan-se-estima-que-10-ya-no-esta>

- Luján, J. L. (2012). Inventario de emisiones atmosféricas contaminantes de la ciudad de Cochabamba, Bolivia, año 2008. *Acta Nova*, 5(1), 53–73. http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1683-07892012000100002
- Maloney, W. F. (2004). Informality revisited. *World Development*, 32(7), 1159–1178. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2004.01.008>
- Matute, G., Cuervo, S., Salazar, S., & Santos, B. (2013). Del consumidor convencional al consumidor digital: El caso de las tiendas por departamento. Universidad ESAN.
- Ministerio del Ambiente del Perú. (2021). *Inventario nacional de gases de efecto invernadero del Perú, 2019*. Infocarbono. <https://infocarbono.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2023/01/Informe-INGEI-2019-VF.pdf>
- Mayorga, F. (2020). *Mandato y contingencia: Estilo de gobierno de Evo Morales*. CLACSO; Friedrich-Ebert-Stiftung. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20201215032049/Mandato-y-contingencia.pdf>
- Méndez, L. A., Cabrera, J. E., Gantier, R. L., & Gamarra, S. (2024). Paratransito y accesibilidad: Más allá de la movilidad urbana en el área metropolitana de Cochabamba. *Ensayo: Revista de arquitectura, urbanismo y territorio*, 1(4), 133–151. <https://doi.org/10.18800/ensayo.202404.007>
- Ndiritu, S. W. (2022). Business model innovation in the matatu transport sector in Kenya: Challenges and opportunities. *Research in Transportation Business & Management*, 45, 100795. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100795>
- Observatorio La Paz Cómo Vamos. (2016). Breve historia y retos del transporte público urbano. <https://lapazcomovamos.org/breve-historia-y-retos-del-transporte-publico-urbano/>
- Omondi, A. (2018, 26 de diciembre). Matatus elude center-city ban in Nairobi, Kenya—again. *Bloomberg CityLab*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-12-26/matatus-elude-center-city-ban-in-nairobi-kenya-again>
- Opinión. (2024, junio 5). 48 horas de bloqueo en Saticollo generan Bs 833 millones de pérdida y lío gremial. *Opinión*. <https://www.opinion.com.bo/articulo/pais/48-horas-bloqueo-bs-833-millones-perdida-lío-gremial-toma-posta/20240605000051947058.html>
- Página/12. (2023). El gobierno boliviano dice que hay “un comienzo de golpe de Estado”. *Página/12*. <https://www.pagina12.com.ar/742039-el-gobierno-boliviano-dice-que-hay-un-comienzo-de-golpe-de-e>
- Paget-Seekins, L. (2015). Bus rapid transit as a neoliberal contradiction. *Journal of Transport Geography*, 48, 115–120. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.08.015>
- Paget-Seekins, L., & Tironi, M. (2016). The publicness of public transport: The changing nature of public transport in Latin American cities. *Transport Policy*, 49, 176–183. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.05.003>
- Philippine Daily Inquirer. (2023, marzo 13). Looking at the transport strike through the lens of jeepney drivers [Carta al editor]. <https://www.inquirer.net>
- Pojani, D. (2020). *The urban transport crisis in emerging economies*. Springer. http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-43851-1_1

- Pojani, D., & Stead, D. (2018). Past, present and future of transit-oriented development in three European capital city-regions. *Advances in Transport Policy and Planning*, 1, 93–118. <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2018.07.003>
- Redacción Los Tiempos. (2019, 4 de febrero). Cochabamba, la menos satisfecha con el transporte público. *Los Tiempos*. <https://www.lostiempos.com/actualidad/economia/20190203/cochabamba-menos-satisfecha-transporte-publico>
- Redacción Los Tiempos. (2024, 28 de mayo). Piden garantías para operatividad de Mi Tren tras hostigamiento de choferes. *Los Tiempos*. <https://www.lostiempos.com/actualidad/local/20240528/piden-garantias-para-operatividad-de-mi-tren-tras-hostigamiento-de-choferes>
- Revista Journal Boliviano de Ciencias. (2020, junio 30). Percepción de usuarios y conductores del servicio de transporte colectivo en el municipio de Colcapirhua – Cochabamba, Bolivia. <https://revistas.univalle.edu/index.php/ciencias/article/view/344>
- Rodríguez-Valencia, A., Ortiz-Ramírez, H. A., Simancas, W., & Vallejo-Borda, J. A. (2022). Understanding transit user satisfaction with an integrated bus system. *Journal of Public Transportation*, 24, 100037. <https://doi.org/10.1016/j.jpubtr.2022.100037>
- Salon, D., & Gulyani, S. (2019). Commuting in urban Kenya: Unpacking travel demand in large and small Kenyan cities. *Sustainability*, 11(14), 3823. <https://doi.org/10.3390/su11143823>
- Schalekamp, H., & Behrens, R. (2013). Engaging the paratransit sector in Cape Town on public transport reform: Progress, process and risks. *Research in Transportation Economics*, 39(1), 185–190. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.06.012>
- Secretaría de Movilidad de Bogotá. (2023). *Encuesta de Movilidad 2022: Indicadores preliminares*. Alcaldía Mayor de Bogotá. <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/>
- Swyngedouw, E. (2005). Governance innovation and the citizen: The Janus face of governance-beyond-the-state. *Urban Studies*, 42(11), 1991–2006. <https://doi.org/10.1080/00420980500279869>
- Svampa, M., & Stefanoni, P. (2007). Entrevista a Álvaro García Linera. *Osai*, (22), 45–59. <https://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osai/osai22/AC22SvampaStefanoni.pdf>
- Swissinfo. (2023). Transportistas bloquean carreteras por 48 horas por falta de dólares y de combustible en Bolivia. *Swissinfo*. <https://www.swissinfo.ch/spa/segundo-d%C3%ADa-de-bloqueos-de-transportistas-por-la-falta-de-d%C3%B3lares-y-combustible-en-bolivia/79691114>
- Tapia, L. (2010). Consideraciones sobre el Estado Plurinacional (pp. 135-168). En *Descolonización en Bolivia: Cuatro ejes para comprender el cambio* (Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia & Fundación Boliviana para la Democracia Multipartidaria). <https://www.vicepresidencia.gob.bo/IMG/pdf/4-ejes.pdf>
- Tapia, L. (2011). Sociedad abigarrada: Repensando la democracia multicultural en Bolivia. *Nueva Sociedad*, 234, 65–78.

Ticona Alejo, E. (2000). *Organización y liderazgo aymara: La experiencia indígena en la política boliviana, 1979-1996*. Universidad de la Cordillera & AGRUCO. https://www.academia.edu/3591522/Organizaci%C3%B3n_y_liderazgo_aymara

Transporte Africa. (2021). Public transportation in Africa: Informal transport or paratransit. <https://www.transporteafrica.org>

Vega Centeno, P., Dextre, J. C., & Alegre, M. (2022). Movilidad urbana en Lima Metropolitana: El rol de las políticas públicas. *Revista de Arquitectura*, 24(1), 50–62. <https://doi.org/10.14718/RevArg.2022.24.1.34614>

Visión 360. (2024, 15 de abril). El 34,9 % del parque automotor de Bolivia tiene antigüedad de más de 31 años. *Visión 360*. <https://www.vision360.bo/noticias/2024/04/15/2611-el-34-9por-ciento-del-parque-automotor-de-bolivia-tiene-antiguedad-de-mas-de-31-anos>

Wanderley, F. (2009). Prácticas estatales y el ejercicio de la ciudadanía: Encuentros de la población con la burocracia en Bolivia. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 34, 67-79. <https://doi.org/10.17141/iconos.34.2009.334>