

El teleférico como transporte público inclusivo

Hugo Daniel Málaga (*)

Resumen: La presente investigación analiza en qué medida el proyecto de transporte público de la empresa estatal de Bolivia Mi Teleférico, más específicamente, las líneas amarilla y verde que conectan las ciudades de La Paz con El Alto pueden considerarse como un sistema de transporte público inclusivo a partir de un enfoque fenomenológico de observación de la vestimenta en las estaciones y su contexto. Este componente trata de analizar si el teleférico estaría cumpliendo un rol de inclusividad social y cultural. Las estaciones que se van a analizar dentro del recorrido de ambas líneas son las de Ciudad Satélite, Sopocachi e Irpavi, las cuales tienen la mayor afluencia de gente y que además son las que mayores conexiones a puntos urbanos tienen entre ambas ciudades. Como parte del método se trabajará con tablas que nos revelan la variable observable que es la ropa y también podremos hacer algunas precisiones de tiempo y acceso. Los resultados permiten ver la existencia o no de una mayor integración y acceso a diferentes grupos sociales. El estudio contribuye a la comprensión del teleférico como un transporte que pueda promover inclusión social en el marco de un transporte público en ciudades de altas tasas de informalidad.

Palabras clave: transporte público – inclusión – teleférico – vestimenta

[Resúmenes en inglés y portugués en la página 172]

(*) Ver CV de Hugo Daniel Málaga en página 173

Fundamentación

En Bolivia las tres ciudades más grandes y de mayor importancia económica y política son El Alto, La Paz y Santa Cruz. Estas tres ciudades son las de mayor inmigración. La Paz fundada en 1548 comprendía al Alto como parte de su municipio. Tras la guerra federal en 1899 se convierte en sede de gobierno donde el mayor flujo migratorio empieza en los 1950 alcanzando un pico para la década de 1980. A causa de esta gran inmigración emer-

gió La ciudad de El Alto como una ciudad independiente fundada en 1985 bajo ley 728 sancionada en el congreso nacional (GAMEA, 2022). Santa Cruz por su parte después de los años 90 empezó con un boom económico que la llevo a ser la primera ciudad de mayor crecimiento en Bolivia. La presente investigación se centra en las ciudades de La Paz y El Alto cuales son ciudades vecinas divididas por un gran peñasco que deja al Alto en el vasto altiplano (4000msnm) y a La Paz en un valle (3500msnm) rodeado de ríos y montañas. Este desnivel entre ambas ciudades hace del transporte por cable algo bastante atractivo y eficiente. Hasta hace unos 40 años atrás El Alto se consideraba como un barrio dormitorio de obreros que bajaban a trabajar a la “ciudad” estigmatizados como una población de clases baja. Sin embargo, El Alto a cobrado, sin duda, una relevancia política y económica en el país donde el comercio y la industria formaron grupos de poder económicos y políticos, pero los problemas de discriminación y pobreza aún persisten.

La Paz y El Alto mantienen una relación de interdependencia natural. Ambas, contiguas territorialmente, se han conectado históricamente mediante proyectos carreteros que las vinculan. El proyecto de integración más reciente, desarrollado en la última década, es el sistema de transporte por cable de la empresa Mi Teleférico, el cual cuenta con tres líneas directas que conectan ambas ciudades. El presente estudio se centra en tres estaciones específicas que pertenecen a las líneas amarilla y verde y conectan las zonas de Ciudad Satélite (El Alto), Sopocachi y Sur (La Paz). Estos Barrios han estado conectados históricamente mediante vías terrestres ya sea por la ruta central que conecta la zona sur de La Paz con el Alto pasando por el centro paceño mediante la autopista -siendo la ruta más larga, antigua y la más importante- o por otras dos vías más directas por las zonas de Pasankeri o Llojeta. Por la topografía entre ambas ciudades estas vías son complejas y con altas pendientes. Para el año 2014 se construyen las líneas amarilla y verde del teleférico que van a conectar los barrios residenciales de ciudad satélite en El Alto con Sopocachi y Calacoto en La Paz. Sopocachi es uno de los barrios residenciales más antiguos de La Paz donde antes de los años 50 se establecieron familias adineradas que poco a poco fueron emigrando hacia la zona Sur dejando a Sopocachi como un barrio residencial y bohemio de clases medias que cuenta con fácil acceso a instituciones gubernamentales y privadas (Arce Camacho, 2021). Por otro lado, Ciudad Satélite comienza con la construcción de planes de vivienda social y era conocida como una ciudad dormitorio para trabajadores de los sectores fabriles, mineros, y otros afectados durante la relocalización, pero que con el tiempo dio paso a uno de los barrios residenciales más cotizados en El Alto (elaltodigital, 2022). En los últimos años Ciudad Satélite ha crecido mediane un boom de construcciones, principalmente en el sector de vivienda (Ruddy Mullisaca, 2023). En el caso de la Zona Sur de La Paz, es una zona residencial que se caracteriza por ser de familias más adineradas. Sus calles más conocidas son las de San Miguel y la Montenegro que también comenzaron su urbanización con proyectos de vivienda social. Por lo cual podemos ver que estos barrios están fuertemente vinculados por el tema residencial pese a las diferencias en composición de base social económica.

En todo caso la problemática del transporte en dos ciudades tan conectadas como son La Paz y El Alto es álgido y carecen de un plan integral de transporte metropolitano; sus políticas responden principalmente a la regulación del transporte sindicalizado, el cual cubre

la mayor parte de los viajes cotidianos. Según un artículo del Diario Digital Opinión, la demanda de viajes en ambas ciudades alcanza aproximadamente 3,2 millones de desplazamientos diarios. En 2014, un 75% de la población se movilizaba en transporte público (sindicalizado), un 19% a pie y solo el 6% en transporte privado. Pese a la magnitud de la demanda, el teleférico únicamente cubre alrededor del 4% de los viajes totales (Opinión Bolivia, 2018). De la misma manera según los datos del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP) en sus estadísticas del año 2014 se tiene que en la región metropolitana el 75% de los usuarios tienen como preferencia el transporte público para llegar a su actividad principal -valga la aclaración que este transporte en realidad es privado y sindicalizado- siendo que solo un 4% se transporta en sus propias movilidades y un 19% a pie, dejando a la bicicleta en un 0%. Las ocupaciones que más consumen el transporte fueron un 34% de estudiantes, 17% microempresarios y otros 17% de empleados públicos o privados, quedando un 10% de empleados de actividades pequeñas y obreros, para finalmente un 7% de amas de casa. Se calcula que los usuarios a la fecha eran de un millón de los cuales casi 900 mil se trasladan dentro o hacia la ciudad de La Paz, donde unos 540 mil son del mismo municipio, unos 270 mil provienen del alto y unos 60 mil de otros municipios. Los tres mayores propósitos de viaje son el retorno al domicilio un 48%, ir a la fuente laboral un 24% y desplazarse al centro de estudios 17%. Se calcula que entre La Paz y El Alto hay unos 18 millones de tramos siendo que La Paz tiene unos 12 millones y El Alto 6 millones de tramos semanales. De los 11 millones de tramos que pasan por La Paz el 95% está copado por el transporte sindicalizado Micros, Minis y Trufis y se concentran en tres horas picos, de siete a ocho de la mañana, doce a dos de la tarde, y seis a ocho de la noche (GAMLP, 2015).

Para poner en contexto la lectura, este transporte sindicalizado comienza en los años 1940 en respuesta a las necesidades del crecimiento poblacional y la mancha urbana. En sus inicios se puede decir que este transporte era más organizado y tenía mayores consideraciones con el usuario, siendo así que fue desplazando al transporte público de la época, el tranvía. Poco a poco se fueron formando varios sindicatos que tomaron el monopolio del transporte en ambas ciudades para dar paso a repetidos abusos al usuario. Como hace mención Alemán Vargas (2011) en su artículo sobre empresarios al volante, el transporte en La Paz es caótico y no cuenta con empresas ni públicas ni privadas que puedan encargarse de un sistema mucho más ordenado. Además de ser un transporte que se consolida en la época de la dictadura en los años 70 cuando a cambio de favores políticos estos gobiernos negocian la exoneración del pago de impuestos, el subsidio a la gasolina y pagos diferidos a la importación de repuestos. Después de las dictaduras Bolivia cae en un proceso de crisis que termina por aplicar un decreto liberal (21060) que acaba cerrando las empresas estatales incluidas las de transporte público (Agencia de Noticias Fides, 2011). Esto repercute directamente en la falta de empleo y la reducción de transporte que incrementa el poder de los sindicatos de transporte y el número de afiliados. Estos sindicatos al tener un gran número de afiliados se han consolidado en una fuerza económica y política dentro de las ciudades y el país. Para el 2019 en una más de sus demostraciones de poder los choferes de los sindicatos bloquearon la ciudad de La Paz por 17aba vez en contra del transporte público que el municipio había instaurado desde el 2014 (Cabildeo Digital,

2019). Lo que representa claramente una defensa agresiva del monopolio que han formado sobre el transporte urbano. Al ser un monopolio está claro que conlleva los vicios del mismo ya que ellos imponen de manera arbitraria las rutas y los precios que ven conveniente pese a que tendría que haber un control municipal sobre los mismos, pero al final ellos terminan imponiéndose a la normativa. En un artículo del Periódico La Razón (Gutiérrez, 2025) nos habla de cómo el 2023 los choferes incrementaron el pasaje de un día al otro sin ninguna consulta en aproximado del 30% además de que sus movilidades al no ser masivas crean mucha congestión vehicular en las calles y avenidas. Por lo que también es lógico que no hagan inversiones en sus movilidades para que estas puedan brindar un mejor servicio o puedan ser más inclusivas con personas de la tercera edad, niños o discapacitados, siendo que estas movilidades son mal adaptadas para llevar pasajeros teniendo gradas altas, asientos pequeños y puertas pesadas que los mismos pasajeros tienen que abrir y cerrar. Teniendo una idea de lo que representa este sector, queremos hacer énfasis en un criterio bastante llamativo y propio de la ciudad de Paz y El Alto que es la vestimenta. El uso de la pollera, hoy en día es tomado como un símbolo cultural y de lucha social no solo por la reivindicación indígena si no por el de la mujer ante el machismo. Históricamente la pollera ha representado a la mujer indígena como parte de la herencia de la colonia española, siendo así que esta fue estigmatizada como una vestimenta de clases bajas obreras y empleadas. Con el paso del tiempo mediante el comercio, la industria y la alta migración del campo a las ciudades el indígena fue copando espacios de poder político y económico. La pollera pasa a ser en ciertas instancias de clases indígenas altas y en otras de clases bajas. Una pollera para las clases altas indígenas puede tener costos exorbitantes en el mercado, de hasta incluso sobrepasando dos a tres veces un sueldo mínimo sin tomar en cuenta el costo de otras indumentarias como la manta y la joyería. Pero esta indumentaria no es muy cómoda ni liviana, una pollera en realidad está compuesta de varias faldas que la hacen pesada y grande, por lo que las nuevas generaciones han optado más por el uso del jean, el pantalón o el deportivo, siendo así que muchas veces la pollera ya la han dejado por completo o solo se ha convertido en una indumentaria de gala.

La presente investigación se centra y le interesa la vestimenta del cotidiano vivir, ya sea el jean, el deportivo, o la pollera del día a día, porque son ellas las que se trasladan en el transporte público o sindicalizado. La mayor parte de los transportistas tienen las mismas raíces de esa pollera, son personas que vienen del campo o que sus padres o abuelos lo fueron, pero esto no ha formado una conciencia en el trato a esa pollera del día a día. Estas movilidades no cuentan con buenos accesos, ni buenas comodidades lo que también hace que la vestimenta de la pollera se haga aún más compleja de usar.

Empresa estatal de transporte por cable mi teleférico

El año 2014 entra en escena un medio de transporte revolucionario para las ciudades de El Alto y La Paz, La Empresa Estatal por Cable Mi Teleférico dio origen a tres líneas, la Roja, Amarilla y Verde. El teleférico en sus primeros proyectos, las líneas Roja y Amarilla unieron ambas ciudades, la primera que une dos puntos comerciales importantes, la estación central en La Paz y la feria 16 de julio en El Alto, la segunda que junto a la línea Verde conectan las zonas residenciales de Sopocachi y la Zona Sur en La Paz con Ciudad Satélite en El Alto. Según la empresa este proyecto tiene varias de las cualidades que lo hacen inclusivo y sustentable. El teleférico no ha necesitado mayor subvención del gobierno que la de su construcción, fuera de aquello se lo considera autosuficiente y sostenible ya que funciona a partir de energía limpia. Es considerado también como un transporte accesible ya que minoriza costos y tiempo para los usuarios, especialmente para los trabajadores que diariamente van desde El Alto hacia La Paz. Por otro lado, conecta áreas urbanas socio-económicamente y culturalmente diferentes, impulsa la relación e intercambio entre las ciudades y localmente alrededor de las estaciones (Global Infrastructure Hub, 2018). El proyecto del transporte público metropolitano entre La Paz y el Alto es un sueño de muchos ciudadanos y casi se hace realidad de la mano del teleférico y los buses municipales Puma Katari en La Paz y Huayna Bus en El Alto. Sin embargo, por razones políticas no se pudo concretar este transporte integrado. Según la ANF (2025) los vecinos esperaban tener un transporte metropolitano integrado que sea más económico para la población apostando a un solo pasaje que dé paso a la integración, la inclusión y tarifas únicas. Si bien esto no fue posible aún no se pierde la esperanza ya que los primeros pasos están dados.

El teleférico y la inclusión

El teleférico podría, pero no constituye una solución a la problemática del transporte urbano inclusivo y sostenible, en un análisis bajo ópticas de modelos de transporte que están tratando de modelar ciudades bajo esa perspectiva como ser el transporte orientado al desarrollo (TOD por sus siglas en inglés) o un modelo de estaciones multimodales de conexión (PEM por sus siglas en Francés) permiten identificar algunas de las características y el potencial que tiene el teleférico como catalizador de procesos de sostenibilidad, inclusión y eficiencia urbana. Una de sus ventajas más evidentes es la reducción del tiempo de viaje. Como ya se lo había mencionado, La Paz es un valle que tiene muchas pendientes especialmente las rutas que conectan con El Alto y esto ha hecho que tenga mucha eficiencia el teleférico que no tiene que surcar la montaña, sino que lo hace de manera directa conectando diferentes barrios. El acortar tiempos y distancias en el transporte genera beneficios directos para comunidades en situación de desventaja al ampliar su acceso a salud, educación y empleo (Suarez & Serebrisky, 2017). Por ello, abordar este tema y su perfeccionamiento puede contribuir a la construcción de un plan integral de transporte sostenible, así como a la revitalización socioeconómica de sus entornos urbanos. En este

marco, se plantea que el teleférico, por su localización estratégica y su eficiencia operativa, puede considerarse no solo un sistema de movilidad modelo, sino también un elemento inicial de un plan integral de transporte urbano sustentable e inclusivo.

Como ya se había mencionado el tema de la inclusión en ambas ciudades no está resuelto. Queda por lo tanto exponerlo y ver en qué medida estos se agravan o se resuelven. Para lo cual primero vemos que la inclusión en términos generales es dar acceso a las personas sin discriminación de edades, genero, etnia, condición socioeconómica, etc. a los espacios físicos, económicos, sociales, culturales, cognitivos, tecnológicos, políticos de la ciudad. Como bien lo menciona Petrova (2025) los criterios de inclusión tienen mucha relación con las condiciones económicas y/o sociales de una o un grupo de personas que no pueden estar limitadas al acceso de los diferentes lugares que ofrece la ciudad. También guardan mucha relación con los criterios del desarrollo sostenible urbano y el derecho humano de bienestar e igualdad. Se debe tomar en cuenta que la movilidad inclusiva no solo favorece al usuario, sino que también permite que los trabajadores en general puedan gozar de mejores condiciones de trabajo de manera decente y digna (Martínez et al., 2022). Por otro lado, se cuenta con los aciertos de un diseño inclusivo que es hacer los equipamientos y sus contextos a escala humana y no así para la escala industrial (Kunstler, 1993). La ciudad por lo tanto tiene el fin de ser democratizada y que las personas puedan tener acceso al disfrute de los servicios que ofrecen y de la participación ciudadana dentro de una estructura social económica (Lefebvre, 1968). En todo caso es importante ver que la inclusión maneja los elementos de uno y otro lado. Se tiene también que reflexionar que, dentro de la movilidad urbana, un transporte abusivo con los pasajeros también resulta ser abusivo con los propios conductores. Esto es uno de los puntos más álgidos de comprensión de lo que es la inclusión para el general de la población, y no solo para ciertos sectores, donde usuarios y proveedores se vean beneficiados. Por lo cual se trata de crear ese lugar-físico e intelectual- de discusión de la ciudad entre actores interesados- *ese espacio de dialéctica y planificación urbana del transporte.*

La vestimenta

Como ya lo habíamos mencionado, en los tiempos de la colonia y hasta hace algunas décadas atrás la pollera estaba estigmatizada por pertenecer a las clases bajas. No fue hasta después de la revolución de 1952 que el indígena cobra protagonismo en las ciudades y hasta los años 1990 que se tiene una primera representación de la pollera en la política con la entrada de Remedios Loza a la cámara de diputados. Hoy en día es difícil saber si la pollera en realidad nos muestra a una mujer de clase económica alta o baja o si esta es un símbolo de resistencia o pertenencia. Hasta la elección de Evo Morales en la década de los 2000 la pollera estaba asociada más a un vínculo laboral-comercial, a las “caseritas del mercado”. Después de ese momento político, la pollera cobra otros escenarios. Desde los medios de comunicación, hasta los bancos, *todos querían tener una cholita de imagen.* Quisimos hacer esta introducción con la pollera, pero lo cierto es que la ropa te distin-

güe de los demás, te hace sobresalir en el grupo, pero también te hace parte de él. Según Aghaei et al. (2017) la ropa comunica una pertenencia y un mensaje dentro de un grupo, crea una primera imagen y te lleva a socializar con un grupo identitario, aquellos que visten de similar manera. Para el caso boliviano existe una tendencia de seguir patrones europeos o estadounidense que las clases medias o medias altas tratan de imitar y así se sigue una tendencia general en las ciudades, sin dejar de lado lo que la colonia dejó como patrón en los sectores populares que es el uso del pantalón y la pollera. Hasta hace unas décadas atrás en el país los grupos eran más fáciles de catalogar. El comerciante mercader normalmente mujer de pollera, el oficinista profesional de traje entero y corbata, el escolar de guardapolvo, el universitario de jean. En las últimas décadas la vestimenta se fue transformando. La propaganda política con el fin de conservar y consolidar su voto creó falsos slogans dirigidos a dividir la sociedad, y esta empezó a ver y sentir el enfrentamiento social creado entre “la corbata” y la “pollera”, una cicatriz que aún queda en la sociedad y que debe ser borrada. A raíz de este tipo de fenómenos y la misma evolución de la moda en el tipo de vestimenta, la gente fue buscando alternativas diarias. Pero, Bolivia guarda una identidad bastante enraizada, pese a que diferentes grupos se quieran distinguir unos de otros, se puede ver que en fiestas patronales la tendencia cobra un respiro de añoranza. Van Diemen (2024) explica que, el caso boliviano tiene un tinte arraigado a la historia de la colonia donde las mismas clases altas que definen la moda en esta sociedad, son aquellas mismas que las fiestas de carnavales visten las ropas indígenas bailando sus propias danzas. Para la presente investigación nos arriesgamos a catalogar la ropa para hacer un acercamiento a las configuraciones de las identidades que se tienen en los usuarios del teleférico y cuan inclusivo este pudo ser entre personas que puedan identificarse con un grupo u otro. Por lo que la caracterización que hacemos es la siguiente. Clasificaremos tres grupos tomando en cuenta: a) un grupo identitario, b) una pertenencia y c) un mensaje. *El primer grupo es el de la pollera, representa una identidad arraigada al indígena migrante a la ciudad, una pertenencia laboral hacia el comercio, y un mensaje de empoderamiento y respeto a la mujer indígena. El segundo grupo es el del jean, representa una identidad del ciudadano casual tendiente a la clase media en transición, tiene una pertenencia juvenil, y tiene un mensaje de rebeldía ante los extremos. El tercer grupo es el del traje, representa una identidad del formal oficinista tendiente a la clase alta, tiene una pertenencia hacia el sector profesional y lleva el mensaje de dar confianza.* Es importante recalcar que estos grupos no muestran las características como tal de una clase social u otra, sino de una aspiración y de una creación imaginaria de identidad la cual te puede representar ante un grupo en la intención de llevar un mensaje. Como lo menciona Marchand (2009), que en los mercados de La Paz se puede observar una transición de la pollera hacia el vestido, de madres a hijas, siendo que las primeras generaciones de comerciantes no se separaron del tipo de vestimenta, sin embargo, muchas de sus hijas fueron criadas bajo el vestido en búsqueda de una nueva identidad. Aquí se puede ver con claridad que no necesariamente estamos hablando de clases sociales sino más bien de ciertas aspiraciones.

Método

El método de la presente investigación es fenomenológico descriptivo de observación estructurada. Lo que se pretende observar es la interacción entre tres variables vinculadas a la vestimenta diaria de la población en las ciudades de La Paz y El Alto que son: la pollera, el jean y el traje con una escala valorativa del 1 al 5 donde se tiene la siguiente tabla:

Tabla 1.
Valores y definiciones de cada valor

VALOR	DEFINICIÓN
1	Ayuda mutua explícita (ceder paso, sostener puerta, asistencia física)
2	Conducta no evitativa (proximidad natural, contacto visual normal, ingreso compartido)
3	Conducta neutra (sin interacción, sin señales de evitación)
4	Conducta evitativa (cambio de fila, distanciamiento corporal evidente, evitar contacto)
5	Maltrato (gestos despectivos, empujones, comentarios negativos)
A (5.5)	Frecuencia Alta (5-6 pasajeros)
M (3.5)	Frecuencia Media (3-4 pasajeros)
B (1.5)	Frecuencia Baja (1-2 pasajeros)

Para lo cual se genera una matriz de tres por tres, donde se podrá valorar cada una de estas interacciones de la siguiente forma:

Tabla 2.
Matriz de relaciones e interacción entre tipos de vestimenta identitaria

	JEAN	POLLERA	TRAJE	FRECUENCIA
Jean	JJ	JP	JT	
Pollera	PJ	PP	PT	
Traje	TJ	TP	TT	

Donde la observación nos dará resultados dentro de la matriz por cabina, observando cual es la interacción entre los grupos identitarios por tipo de vestimenta siendo que al final de varias observaciones tendremos que los puntajes altos de interacción significan que existe una intolerancia o una exclusión manifiesta entre grupos y los puntajes bajos nos muestran que existe empatía o una inclusión, siendo así que los valores medios nos dan

una inclusión débil. Donde se espera que, independientemente de la configuración vestimentaria, el ingreso a cabinas del teleférico se caracteriza por interacciones no evitativas ni conflictivas. El proceso de registro se hará mediante unas fichas con la matriz, el horario y número de cabina.

Tabla 3.
Resultado ponderado de todas las estaciones por promedios y porcentajes

	JEAN	POLLERA	TRAJE	PROMEDIO	FRECUENCIA PROMEDIO DE PASAJEROS POR CADA 10 CABINAS	REPRESENTACIÓN EN %
Jean	2.3	1.7	2.3	2.1	53	57%
Pollera	2.5	2.5	2.7	2.6	13	14%
Traje	2.5	2.7	2.2	2.4	26	29%
Total					92	

Mediante la observación de los pasajeros podemos ver en la Tabla 3 los resultados ponderados por promedios y porcentajes, la cual representa las observaciones durante 4 semanas solo en horarios pico de los días laborales. Cada uno de los valores de relación está basado en el criterio de la Tabla 1. Y los resultados son los promedios de todas las observaciones hechas durante las 4 semanas. *Como se puede observar en la tabla de resultados tenemos que el Jean tiene una frecuencia mayor a las de las demás vestimentas con un 57%, grupo el cual tiene la conducta menos evitativa con el resto de los grupos, siendo que se muestran más cooperativos con el grupo de la vestimenta de pollera. En el caso de la pollera se tiene la menor frecuencia con un 14%, grupo el cual tiene una conducta de mayor neutralidad con los otros grupos siendo que su mayor neutralidad es con los pasajeros que visten de traje. En el caso de los pasajeros que visten traje tienen una frecuencia media de 29%, este grupo tiene una conducta intermedia a los pasajeros que visten de jean, sin embargo, presentan el mismo valor de neutralidad con la pollera.* Entre otras cosas que se puedo observar tenemos que dentro de las cabinas los pasajeros se sienten bastante relajados cuando están solos y se nota cierta tensión cuando solo hay dos personas que se alejan lo más que pueden especialmente si son de diferente género sin importar el tipo de vestimenta que puedan tener. También observamos que los operadores y guardias de las estaciones son bastante amables con todos los pasajeros, especialmente si son mayores de edad sin importar el tipo de vestimenta. También se pudo observar de manera general que existe una tendencia a tomar en grupos ya formados a las cabinas como ser familiares o amigos donde si se observa mayor afinidad en vestimenta. Y entre otras observaciones de las estaciones como tal, pudimos ver

que las estaciones del teleférico tienen un diseño bastante inclusivo, tiene indicaciones en diferentes idiomas, cuenta con ascensores, rampas y ayuda de los trabajadores cuando hay gente de la tercera edad, discapacidad o madres con niños. El mayor problema en realidad es llegar a los teleféricos. En un recorrido de 5 minutos alrededor de los teleféricos se puede observar que hay problemas graves de acceso. Las calles no son accesibles y el tránsito vehicular es complejo y caótico. A esto se suma el mal estado de las calles y mal diseño sin tomar en cuenta grupos vulnerables. Tampoco se tiene una luminaria continua en ciertos sectores del recorrido creando una fuerte percepción de inseguridad.

Conclusiones

Al finalizar esta investigación uno se puede percatar que el teleférico es un transporte bastante inclusivo. Se puede ver que se tuvo el cuidado en el diseño y la capacitación del personal. El mayor problema está en el contexto urbano que no es inclusivo ya que las calles y las aceras no tienen un buen diseño y están bastante deterioradas, además de tener un tránsito vehicular muy caótico. Sin embargo, en la práctica se puede observar que, desde una observación fenomenológica de la vestimenta y su comportamiento en los grupos identitarios, los pasajeros que se identifican con cierta vestimenta no tienen una marcada fricción entre los mismos, de hecho, los grupos tienen una conducta más cercana a la inclusión ya que no son evitativos entre unos grupos y otros. No se ha visto en ningún momento algún tipo de maltrato ni conductas evidentes evitativas. Si se puede decir que la conducta predominante es la neutra como un estándar de conducta más regulada, la cual también parece estar marcada por la tranquilidad del viaje, los horarios y la ayuda de los operadores y empleados del teleférico.

Bibliografía

- Agencia de Noticias Fides. (2011, junio 24). *La evolución del transporte paceño: de las carretas al teleférico*. ANF Bolivia. Recuperado de <https://anf.bo>
- Aghaei, M., Parezzan, F., Dimiccoli, M., Radeva, P., & Cristani, M. (2017). *Clothing and People – A Social Signal Processing Perspective*. 2017 12th IEEE International Conference on Automatic Face & Gesture Recognition (FG 2017) (pp. 532–537). IEEE. <https://doi.org/10.1109/FG.2017.71>
- Alemán Vargas, L. V. (2011). *Empresarios al volante: La producción del servicio de transporte público en la ciudad de La Paz - Bolivia, el caso del grupo "hito 45" del Sindicato Mixto de Transportes "Litoral"*. Revista de Ciencias Sociales, Universidad Mayor de San Andrés. Recuperado de Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3960976> (dialnet.unirioja.es in Bing)
- ANF. (2025, November 30). *Pumakatari, Wayna Bus y Teleférico apuestan por la integración*

- y debaten la “tarifa única” - *Agencias de Noticias Fides*. Agencia de Noticias Fides - Bolivia. https://www.noticiasfides.com/la-paz/pumakatari-wayna-bus-y-teleferico-apuestan-por-la-integracion-ya-se-debate-una-34tarifa-unica-34-382206?utm_source=chatgpt.com
- Arce Camacho, D.G. (2021). *Impacto Socio Espacial del proceso de Gentrificación urbana del Barrio de Sopocachi en La Ciudad de la Paz*. Repositorio Institucional de la Universidad Mayor de San Andrés. <http://repositorio.umsa.bo/xmlui/handle/123456789/29289>
- Cabildeo Digital. (2019, August 28). *Choferes bloquearon la ciudad por los PumaKatarí tres veces por año desde 2014*. Cabildeodigital.com. https://www.cabildeodigital.com/2019/08/choferes-bloquearon-la-ciudad-por-los.html?utm_source=chatgpt.com
- Elaltdigital. (2022, June 22). *Mi barrio: Ciudad Satélite de El Alto - El Alto Digital*. El Alto Digital. https://elaltdigital.com/mi-barrio-ciudad-satelite-de-el-alto/?utm_source=chatgpt.com#google_vignette
- GAMEA, Gobierno Autónomo Municipal de El Alto. (2022). *Elalto.gob.bo*. <https://www.elalto.gob.bo/historia/>
- GAMLP, Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2015). *Movilidad intraurbana en la Región Metropolitana de La Paz*. Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo, Dirección de Investigación e Información Municipal. <https://www.lapaz.bo>
- Global Infrastructure Hub. (2018). *Mi Teleférico Cable Car: Inclusive infrastructure and social equity case study*. Sydney: Global Infrastructure Hub.
- Gutierrez, D. (2025, February 26). *La Razón*. La Razón. https://larazon.bo/ciudades/2025/02/26/choferes-se-comprometen-a-mejorar-el-servicio-tras-el-incremento-de-pasajes-en-la-paz/?utm_source=chatgpt.com
- Kunstler, J. H. (1993). *The geography of nowhere: The rise and decline of America's man-made landscape*. Simon & Schuster.
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Anthropos.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad* (3ra ed.). Ediciones Península.
- Marchand, V. (2009). *Pollera y vestido, le langage socioethnique du vêtement : migration, génération, profession et instruction*. *Cahiers des Amériques latines*, (60–61), 221–239. <https://doi.org/10.4000/cal.1459>
- Martínez, R., Maldonado, C., & Schönsteiner, J. (2022). *Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género*. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/f668d5e7-f15b-40dd-8a3e-26e73e6a18b0/content>
- Opinión Bolivia. (2018, February 28). *Opinión Bolivia*. Opinión Bolivia. <https://www.opinion.com.bo/articulo/el-pais/seg-uacute-n-proyecci-oacute-n-telef-eacute-rico-pumakatari-s-oacute-atienden-6-ciento-pasajeros/20180228072700605903.html>
- Petrova, E. (2025). The Influence of Public Transport Accessibility on Social Inclusion. *Journal of Socialomics*, 14(2), 1–2. <https://doi.org/10.35248/2167-0358.25.14.269>
- Ruddy Mullisaca. (2023, April 3). “Boom” de edificios: Ciudad Satélite, en El Alto, crece de forma vertical. *La Razón*. https://hemeroteca.larazon.bo/ciudades/2023/04/03/boom-de-edificios-ciudad-satelite-en-el-alto-crece-de-forma-vertical/?utm_source=chatgpt.com
- Suarez, A., & Serebrisky, T. (2017). *¿Los teleféricos como alternativa de transporte urbano? Ahorros de tiempo en el sistema de teleférico urbano más grande del mundo: La Paz-El*

Alto (Bolivia). <https://doi.org/10.18235/0000789>

Van Diemen Seoane, M. (2024). *La vestimenta como herramienta de diferenciación y reivindicación social en Bolivia*. Ensayo, Universidad Mayor de San Andrés.

Abstract: This research analyzes the extent to which the Bolivian state-owned company Mi Teleférico, specifically the yellow and green lines connecting the cities of La Paz and El Alto can be considered an inclusive public transportation system. A phenomenological approach is used, observing clothing at the stations and its context in the areas with the highest concentration of people. This component seeks to analyze whether the cable car system fulfills a role of social and cultural inclusivity. The stations analyzed along both lines are Ciudad Satélite, Sopocachi, and Irpavi, which have the highest passenger volume and also offer the most connections to urban centers between the two cities. The methodology includes tables that reveal the observable variable (clothes), allowing also for some collateral analysis of time and accessibility. The results reveal whether or not there is greater integration and access for different social groups. This study contributes to the understanding of cable cars as a mode of transport that can promote social inclusion within the framework of public transportation in cities with high rates of informality.

Keywords: public transportation – inclusion – cable car – clothing

Resumo: A presente pesquisa analisa em que medida o projeto de transporte público da empresa estatal boliviana *Mi Teleférico*, especificamente as linhas amarela e verde que conectam as cidades de La Paz e El Alto, pode ser considerado um sistema de transporte inclusivo. O estudo adota um enfoque fenomenológico, observando a vestimenta dos usuários nas estações e seu contexto, para avaliar se o teleférico cumpre um papel de inclusão social e cultural. As estações analisadas — Ciudad Satélite, Sopocachi e Irpavi — foram escolhidas por sua alta afluência de pessoas e por oferecerem maiores conexões urbanas entre as duas cidades. O método inclui tabelas que revelam a variável observável (a roupa), além de dados sobre tempo e acesso. Os resultados permitem identificar a existência ou não de maior integração e acesso entre diferentes grupos sociais. A pesquisa contribui para compreender o teleférico como um transporte capaz de promover inclusão social em cidades com altas taxas de informalidade.

Palavras-chave: transporte público – inclusão – teleférico – vestimenta

Hugo Daniel Málaga: Economista con formación internacional y sólida experiencia en docencia, investigación y consultorías. Obtuvo la licenciatura en Economía en Cuba (Universidad de Pinar del Río 2007), además de dos maestrías: en Desarrollo Sostenible y Empresas (Universidad de Poitiers, 2011) y en Planificación Urbana (Universidad de Kansas, 2023). Cuenta con estudios de gerencia en proyectos y métodos cuantitativos para el análisis económico. Durante más de una década ha sido docente en la Facultad de Arquitectura de la UMSA, principalmente en la materia de Razonamiento Matemático, participando también en talleres, investigaciones y tribunales de tesis. Ha publicado guías de estudio, trabajos sobre vivienda social y economía.