

# Nuevas alturas en El Alto y espacios transformados

Gloria Villarroel Salgueiro

*PachaKamani. Colectivo de investigación, antropología y patrimonio cultural*

## Abstract

The implementation of the cable car system in the city of El Alto significantly transformed the urban dynamics, producing processes of articulation and interaction that transcend the incorporation of new infrastructure. Its presence has reconfigured the landscape and driven economic, social, and cultural changes, generating new interpretations within the collective imaginary of the social groups that inhabit—permanently or seasonally—the areas surrounding the stations. This research corresponds to the moment when some of the cable car lines began operating while others were still under construction. This article focuses on the panorama articulated by the most emblematic line: the *Jach'a Qhathu* or Gran Feria, better known as the Red Line. However, given the impact of the other lines, references to the Blue Line are also included in order to offer a more complete picture of the context studied. The experiences of the people interviewed reflect these new interactions, which nevertheless remain deeply rooted in the Aymara identity. Their testimonies show how the coexistence of tradition and modernity is being redefined and revitalized with the arrival of this cable transport system.

## Keywords

*Cable Car, Red Line, commerce, transportation, urban space, El Alto*

## Resumen

La implementación del teleférico en la ciudad de El Alto transformó significativamente la dinámica urbana, produciendo procesos de articulación e interacción que trascienden la incorporación de una nueva infraestructura. Su presencia ha reconfigurado el paisaje y ha impulsado cambios económicos, sociales y culturales, generando nuevas interpretaciones dentro del imaginario colectivo de los grupos sociales que habitan —de manera permanente o estacional— los alrededores de las estaciones. La investigación corresponde al momento en que algunas de las líneas de los teleféricos comenzaron a operar mientras que otras se encontraban aún en construcción. Este artículo se centra en el panorama articulado por la más emblemática: el *Jach'a Qhathu* o Gran Feria, mejor conocida como Línea Roja. No obstante, dada la incidencia de las otras líneas, se incluyen también referencias a la Línea Azul con el objeto de ofrecer un retrato más completo del contexto estudiado. Las experiencias de las personas entrevistadas reflejan estas nuevas interacciones que, no obstante, no dejan de estar arraigadas en la identidad aymara. Sus testimonios muestran cómo la convivencia entre tradición y modernidad se resignifica y dinamiza con la llegada de este sistema de transporte por cable.

### Palabras clave

Teleférico, Línea Roja, comercio, transporte, espacio urbano, El Alto

## Introducción

Esta investigación ofrece un panorama sobre los inicios del funcionamiento y la existencia de los teleféricos en la ciudad de El Alto. El estudio se realizó entre los años 2016 y 2017 y abarca tanto el total de las estaciones construidas como las que estaban en construcción. Me enfoco especialmente en la Línea Roja —el *Jach'a Qhathu* o Gran Feria—, que, por haber sido la primera en operar, presenta particularidades que merecen una atención especial. La investigación de campo siguió una dirección cualitativa y procesual. Fueron importantes tanto los testimonios de los técnicos de la empresa Mi Teleférico como las experiencias referidas por los habitantes de las estaciones, los comerciantes y los transportistas. Adicionalmente, se incluye una breve historia del transporte en el departamento de La Paz, con especial énfasis en la ciudad de El Alto y, dentro de este contexto, se discuten temáticas pertinentes a la planificación urbana. Al mismo tiempo, y con mayor interés, se detallan las implicancias sociales y económicas de la presencia del teleférico, las reinterpretaciones del contexto y el modo en que su construcción transforma

el espacio donde los actores, a la vez que construyen nuevas formas de vivencias, enfrentan nuevas problemáticas. En suma, este estudio permite comprender cómo el teleférico ha transformado la movilidad urbana y la vida cotidiana de los alteños, así como los cambios urbanos que ha generado y su impacto en la integración territorial y la dinamización de la economía local.

Finalmente, mediante el uso de metodologías de la antropología urbana, se establece la relación entre el espacio urbano y las prácticas de sus habitantes, destacando cómo estos actúan como agentes de apropiación de los espacios de la ciudad y el uso del entorno. La antropología urbana estudia barrios y grupos sociales; en este caso, desde una perspectiva de adaptación o conflicto, considerando las diversas afiliaciones culturales o étnicas. Consecuentemente, la noción de cultura, concebida como resultado de las interacciones sociales, conduce a investigar cómo distintos grupos conviven y se relacionan en los espacios urbanos y, a la vez, se apropián de ellos.

## Enfoque metodológico

La investigación se enmarca en un enfoque cualitativo de tipo antropológico urbano, orientado a comprender los significados, usos y disputas simbólicas en torno al teleférico en la ciudad de El Alto. Se optó por una perspectiva que privilegia la voz de los actores sociales inmersos en la dinámica cotidiana del espacio urbano. Esto, con el objeto de interpretar las transformaciones urbanas desde las experiencias vividas. Se priorizó a informantes que experimentan directamente los beneficios, tensiones o conflictos derivados de la instalación del teleférico.

El trabajo de campo se basó en la realización de entrevistas semiestructuradas a un conjunto de actores seleccionados por su vinculación directa con las áreas de influencia del teleférico. Se entrevistó a personas residentes en las cercanías de las estaciones, a comerciantes, tanto ambulantes como ya establecidos, y a choferes del transporte público, todos ellos involucrados en las distintas maneras de apropiarse del espacio. Con el objeto de conocer la perspectiva de los ejecutores de la construcción, se entrevistó también a funcionarios de la empresa Mi Teleférico. Con esto, se exploraron percepciones sobre el cambio en la movilidad, el uso del espacio público, la seguridad, la economía y la identidad urbana desde la construcción del teleférico. Estos relatos ofrecen una comprensión de cómo los habitantes de El Alto reinterpretan y reconfiguran su ciudad desde el aire.

## 1. ¿Por qué instalar un teleférico? Antecedentes de la problemática del servicio de transporte

El siglo XX presenta en Bolivia incrementos significativos de unidades de transporte terrestre. Esto debido al uso de combustible GNV (gas natural vehicular), sumado a la importación de vehículos usados que podían adquirirse a precios accesibles. En las décadas de 1980 y 1990, la importación de automóviles usados originó un periodo de auge en el mercado de autos, especialmente de minibuses,<sup>1</sup> que reemplazaron paulatinamente a los buses. De acuerdo con datos presentados en el trabajo de Koch et.al., entre 1998 y 2009 el número de vehículos en el eje central de Bolivia (La Paz, Santa Cruz y Cochabamba) aumentó de 96.634 a 910.333. Para el 2009, el número de minibuses se había incrementado en 150% y el de microbuses<sup>2</sup> en 31%. Cornejo (citado en Salvatierra) denominó a este proceso la “miniaturización” del transporte público urbano.<sup>3</sup>

En Bolivia, el servicio público de transporte está organizado en sindicatos, asociaciones y cooperativas. Actualmente, el transporte público terrestre está compuesto por diferentes tipos de vehículos, incluyendo microbuses, colectivos, minibuses, carry,<sup>4</sup> trufis,<sup>5</sup> taxis y radiotaxis. A esta diversidad del sistema de transporte público se suma la problemática generada por la ausencia de una adecuada planificación del transporte automotor urbano.

En lo que respecta a El Alto, el mayor incremento corresponde a la adquisición de automóviles usados y a la circulación de automóviles antiguos. Los vehículos de los años 1991-1995 representan el 27,27% del total; los anteriores a 1991 corresponden al 52%; y solo el 0,09% son automóviles de

---

<sup>1</sup> Es más pequeño que un microbús o un colectivo urbano y tiene capacidad para 14 pasajeros.

<sup>2</sup> El microbús se diferencia del colectivo por su menor tamaño. Tiene capacidad para hasta 30 pasajeros, entre quienes viajan sentados y quienes van de pie. El colectivo, en cambio, puede transportar hasta 40 pasajeros.

<sup>3</sup> En este contexto, por “miniaturización” se entiende la fragmentación del transporte público en unidades más pequeñas (por ejemplo, incremento de minibuses).

<sup>4</sup> Suzuki Carry en versión wagon con capacidad para 7 pasajeros.

<sup>5</sup> El trufi es un tipo de taxi de servicio que sigue una ruta o tramo específico. Su capacidad de servicio es para 4 pasajeros y tiene tarifa fija. Se diferencia del taxi en que este último, también con capacidad para 4 pasajeros, circula de acuerdo con la demanda del usuario y tiene tarifa diferenciada en función de la distancia recorrida.

los años 2006-2008 (Koch et. al., 26). El análisis del destino de los automóviles revela que estos se introdujeron para el servicio público (*Ibid.*, 34).

Los períodos de los años arriba señalados coinciden con tiempos de dificultades económicas para la población boliviana, reflejadas en la migración, la falta de empleo y el aumento del comercio informal. Esto contribuyó a que se aprovechara el acceso a la compra de vehículos para destinarlos al servicio público. En el entramado de identidad cultural, actividades económicas, demandas sociales y el nacimiento de nuevas urbanizaciones, el transporte constituye un factor de desigualdad y conflicto. En algunas zonas de El Alto, sus habitantes encuentran diariamente dificultades para movilizarse. De acuerdo con la descripción precisa de Mariela Díaz:

La población para conseguir una movilidad, tiene que caminar 8 cuadras como mínimo y como máximo 19 cuadras. Sin embargo, no es lo mismo caminar 8 cuadras en calles de cemento que de tierra e irregular. Si uno camina desde la carretera a la urbanización, tiene que transitar 8 cuadras de tierra, con piedras en el camino, todo en subida, luego unas cuadras en bajada y otra vez en subida, lo que resulta agotador con un clima frío con alta amplitud térmica no sólo según las estaciones del año sino en el mismo día, con un verano lluvioso y un invierno con heladas y sequías, y alto grado de radiación solar debido a su proximidad a la zona tórrida equatorial y la baja densidad atmosférica. No hay que olvidar que esta caminata hacia la carretera se torna más compleja en momentos de lluvia, donde el piso de tierra se convierte en barro y greda. (2013, 13)

La población enfrenta cotidianamente dificultades para movilizarse, producto no solo del deterioro de las calles y de la lejanía de los puntos de acceso al transporte, sino también de la irregularidad del servicio: la falta de vehículos en determinadas horas, días o zonas. A ello se suma el incumplimiento de rutas y la interrupción del servicio de algunas líneas, especialmente durante la noche. Adicionalmente, las ferias comerciales agravan el problema al generar congestión vehicular. En estos casos, se observa una alta congestión vehicular, especialmente de minibuses que buscan alcanzar la máxima capacidad de pasajeros antes de continuar su recorrido, incrementando con esto el tiempo de salida y llegada a destino. Así, estos sitios de comercio se constituyen en nudos urbanos donde confluyen peatones, centros comerciales y transporte en medio de un conglomerado de automóviles que compiten entre sí por pasajeros y vías de acceso. En la actualidad (2025), estas características no han cambiado.

Los nudos urbanos especialmente congestionados son La Ceja,<sup>6</sup> la Plaza Ballivián,<sup>7</sup> la Plaza Carlos Palenque, la Plaza de El Minero, el Cruce de Río Seco y el Cruce entre la Av. Bolivia y la carretera a Viacha. La Ceja y la Plaza Ballivián abren vías de acceso a la ciudad de La Paz, generando, como observa Indaburu Quintana, “congestionamientos vehiculares durante todo el día, pero principalmente en las horas pico —congestionamientos que bien pueden extenderse de 15 minutos hasta una hora en un ámbito reducido de 4 o 5 cuadras”— (34). Otra vía de conexión con La Paz, pero menos conflictiva, es la Av. 9 de Abril, que en El Alto conecta con Villa Dolores, Ciudad Satélite, las zonas residenciales de Santa Rosa y Rosas Pampa, el barrio 1º de Mayo y Villa Adela. Finalmente, la Av. Marcelo Quiroga Santa Cruz conecta también con Ciudad Satélite.

Pereira Morató, refiriéndose al estudio de Benavides Castro, indica que, de acuerdo con el “Diagnóstico del Transporte y Vialidad de la Ciudad de El Alto”, se estima que la población que se traslada de El Alto a La Paz consta de 20.196 personas por hora, mientras que las que van de La Paz a El Alto son 7.071. El autor hace también referencia al estudio de Urquiza, quien, basado en el “Plan Urbano de Tráfico y Transporte”, señala que aproximadamente el 20% de la población total de El Alto pasa diariamente por el Casco Urbano Central de La Paz (Pereira Morató 138). De la misma manera, el paso por El Alto es obligatorio para los residentes paceños que se dirijan a cualquier punto del departamento de La Paz o, incluso, a cualquier lugar del país.

Según un reporte de Rosío Flores para el medio de prensa *La Razón* (pp. A10-A11), la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana indica en un informe que las líneas de transporte público autorizadas para operar en El Alto son 2.100, de las cuales 1.100 son minibuses. De acuerdo con Reynaldo Cusi, entonces Secretario de Movilidad Urbana de la Alcaldía de El Alto, el incremento es significativo si consideramos que el total de líneas de transporte en 2015, incluyendo minibuses, trufis, taxis y demás modalidades, era menor a 1.000 (citado en Flores).

---

<sup>6</sup> Entre los principales puntos de conexión con la ciudad de La Paz, La Ceja destaca como una zona de comercio permanente. En ella se concentran centros administrativos y bancarios, además de una amplia oferta de servicios que explican el constante flujo de personas.

<sup>7</sup> Durante la investigación, se observó que la Plaza Ballivián es otro lugar de alta conflictividad vehicular. Esto debido a que conecta El Alto con zonas de intenso comercio en la ciudad de La Paz (por ejemplo, Garita de Lima, Cementerio, Calle Buenos Aires y El Tejar) y, por el lado de El Alto, con la Av. Panorámica, la 16 de Julio y la Alfonso Ugarte.

Los horarios más congestionados coinciden con el inicio (horario matutino) y el final (horario nocturno) de la jornada laboral. En el horario nocturno, es usual que varias líneas de transporte terrestre suspendan su servicio en El Alto. El trameaje<sup>8</sup> es, de hecho, una práctica común y persistente.

Para ofrecer una representación visual de la problemática descrita, se presenta a continuación una referencia geográfica de *Google Maps* que muestra el área de mayor conflictividad en la ciudad de El Alto (Figura 1). En la figura se resaltan las principales zonas conflictivas mediante líneas rojas; las estaciones de teleférico se señalan con flechas amarillas; y los puntos de ingreso a El Alto y de descenso hacia La Paz —que también constituyen focos de conflictividad del transporte terrestre— se indican con flechas rojas numeradas. Estas numeraciones corresponden a las siguientes zonas: 1: Zona Ballivián; 2: La Ceja; 3: Faro Murillo; 4: Av. Marcelo Quiroga Santa Cruz.



**Figura 1: Referencia Geográfica**

Fuente: Elaboración propia a partir de una vista del área tomada de *Google Maps*

<sup>8</sup> En el contexto de La Paz y El Alto, el “trameaje” ocurre cuando un vehículo de transporte público no sigue su ruta establecida. En lugar de ello, opera únicamente en ciertos tramos del recorrido para luego regresar a la parada de inicio; o bien, presta servicio solo en tramos cortos o incluso suspende el servicio después de cubrir una distancia menor. Con frecuencia, los choferes incrementan el costo del pasaje, hecho repudiado por la población. La práctica del trameaje es ilegal.

## 2. Proceso de construcción del primer teleférico y planificación del transporte por cable: Estudios de demanda y estudios de mercado

La estación de la Línea Roja en El Alto se encuentra en la Urbanización 16 de Julio del distrito 6,<sup>9</sup> el mismo donde se instala, cada jueves y domingo, la gran Feria 16 de Julio. De acuerdo con el reportaje de Díaz Frías para *Prensa Latina-Bolivia*, esta Feria constituye —con más de 400 cuadras de puestos de comerciantes y su oferta incommensurable de una enorme variedad de productos— el mercado popular más grande de Sudamérica. No se puede separar su crecimiento de la historia de la Urbanización.<sup>10</sup> Esta última se levantó sobre los terrenos que, a inicios del siglo XX, pertenecieron a Jorge Balanza, latifundista de la región que contribuyó a la formación urbana de la zona desde la llegada de los primeros migrantes en 1930 (Espinoza et al., 99). La 16 de Julio fue una de las primeras urbanizaciones planificadas de la ciudad de El Alto (Choque Quispe 24) y reconocida como tal desde 1996.

La Línea Roja del teleférico contribuyó a su crecimiento y transformación. Con su inauguración el 30 de mayo de 2014, fue la primera en finalizarse. Antes de iniciarse la construcción de sus estaciones, se realizaron estudios de demanda y mercado para identificar las necesidades de movilidad y los principales puntos de desplazamiento.<sup>11</sup> El proceso fue conflictivo debido, por un lado, al tipo de ingeniería requerida para la construcción y, por otro, a la incidencia social que tendría el teleférico en la zona. Si bien se cuenta

<sup>9</sup> El Alto consta de nueve distritos municipales: uno rural y ocho urbanos. El distrito 6, pese a ser el menos extenso, presenta una elevada densidad poblacional. Entre sus urbanizaciones se encuentran Alto Lima, 16 de Julio, Ferroviaria y Los Andes (Choque Quispe 17, 23-24).

<sup>10</sup> La Urbanización 16 de Julio debe su nombre a la fecha de su fundación: 16 de julio de 1950 (“Historia de la zona”). Su origen como urbanización data, sin embargo, de 1944, año en que Jorge Rodríguez Balanza subdividió su latifundio en tres barrios. Uno de ellos se denominó 16 de Julio, conocido en sus inicios como Villa 16 de Julio. La primera Junta Vecinal de los tres barrios, formada en 1948, fue autorizada en 1950 por la Alcaldía Municipal de La Paz, y no fue sino hasta 1973 que la Municipalidad accedió al reconocimiento oficial de los tres barrios. Fue recién en 1996 que la Villa 16 de Julio pasó a denominarse Urbanización 16 de Julio por Ordenanza Municipal (Díaz 2015, 4).

<sup>11</sup> Los estudios de demanda y mercado definen las rutas óptimas. Se traza el recorrido del teleférico, determinando la ubicación de estaciones y torres intermedias. Para ello, se considera la factibilidad, la accesibilidad y la disponibilidad de terrenos. Cada estación requiere un área de 3.000 m<sup>2</sup>. Adicionalmente, se evalúan los predios considerados, sean estos privados o municipales. Las áreas disponibles más apreciadas son aquellas que, por su extensión, pueden recuperarse para su uso por vecinos y usuarios.

actualmente con personal calificado, capaz de reparar, reanudar y mantener el funcionamiento de las líneas, el emplazamiento de la ingeniería del sistema requería de un conocimiento que era nuevo para los ingenieros bolivianos. La magnitud del proyecto demandaba, por ello, la conformación de un equipo de ingenieros extranjeros y nacionales.

Adicionalmente, la ejecución de los trazos de la ruta para la instalación de las torres requirió la expropiación de terrenos en las áreas correspondientes, lo que derivó en un conflicto social, reflejado en tensiones en torno al efecto que tendría el teleférico en los espacios afectados o beneficiados. Según Alberto Aguirre<sup>12</sup> —Ingeniero Arquitecto Fiscal de la empresa Mi Teleférico y fuente directa de esta información— uno de los mayores desafíos para la ejecución del primer proyecto fue el diálogo con la población afectada. Al tratarse de una obra sin precedentes en el país, una gran parte de la población desconocía el alcance de sus posibles impactos, tanto favorables como adversos. Por ello, fue necesario abrir un proceso de continuas reuniones informativas y espacios de negociación, orientados a construir confianza, aclarar dudas y, finalmente, consolidar la aceptación social del proyecto (Ingfis-Alberto).

Cuenta Aguirre que, de las 19 torres proyectadas para la Línea Roja, cuatro se ubicaban en terrenos de propiedad privada, mientras que las restantes se instalarían en predios municipales. Las gestiones para la adquisición de los predios municipales resultaron especialmente difíciles en los casos correspondientes a la ciudad de La Paz (Ingfis-Alberto). En aquel entonces, el gobierno municipal de la ciudad, presidido por Luis Revilla Herrero<sup>13</sup> del partido Movimiento Sin Miedo (MSM), y el gobierno nacional estaban encabezados por frentes políticos rivales, lo que dificultó las gestiones para el caso de La Paz.

---

<sup>12</sup> Si bien aquí se consigna el nombre completo de la persona entrevistada, en otros casos aparecerá únicamente el nombre de pila. Asimismo, en las referencias y en la bibliografía, las entrevistas se presentan mediante un sistema de codificación que alude a un rasgo identificador —por ejemplo, “Ingfis” para “ingeniera fiscal” o “Rojo” para las entrevistas vinculadas a la Línea Roja del teleférico—. Esta codificación responde a dos propósitos: primero, señalar la relación de la persona entrevistada con el objeto de estudio; y, segundo, preservar el anonimato de quienes así lo solicitaron.

<sup>13</sup> Luis Revilla fue alcalde de La Paz por dos gestiones consecutivas; aquí se hace referencia a la primera (2010–2015). En ese mismo periodo, el alcalde de El Alto era Edgar Patana Ticona, del Movimiento al Socialismo (MAS). Al pertenecer al mismo partido político que el gobierno nacional, la gestión para la adquisición de predios en la ciudad de El Alto se llevó a cabo con mayor rapidez.

En el caso de El Alto, la asignación de predios municipales se enfrentó a la resistencia de los vecinos. En la zona se encontraba una cancha de fútbol y varios terrenos de propiedad privada que debían ser adquiridos para la ejecución del proyecto.<sup>14</sup> La cancha, cercada y con suelo de tierra, abría los fines de semana, coincidiendo con la feria gremial del sector. Era un espacio de alta concurrencia, donde se organizaban partidos desde la mañana hasta entrada la noche, constituyéndose en un punto de encuentro y recreación para la comunidad. Estas jornadas deportivas coincidían con la presencia de vendedoras de comida, artículos diversos y bebidas alcohólicas. Al concluir los partidos, los propios jugadores se convertían en los principales consumidores. La posibilidad de perder este espacio generó resistencia vecinal, dado el valor que la comunidad otorgaba a las jornadas deportivas. Consecuentemente, la Junta de Vecinos organizó un grupo de choque,<sup>15</sup> inicialmente para oponerse a la intervención de la cancha y, posteriormente, para defender sus viviendas. A pesar de estos inconvenientes, el terreno fue cedido casi de inmediato gracias a la influencia del Gobierno Municipal de El Alto, cuyo alcalde, Edgar Patana Ticona, pertenecía al partido político gobernante. A pocos metros del lugar se encuentran otras canchas de menor dimensión que no fueron afectadas y que actualmente continúan en funcionamiento.

El acceso a los predios privados resultó aún más complejo. Los vecinos se negaban a ceder las áreas correspondientes a sus viviendas, pese a las múltiples reuniones informativas realizadas por los funcionarios del proyecto. En esa primera fase, la empresa Mi Teleférico contaba con un equipo de gestión encargado de socializar la iniciativa y promover acuerdos con la población. Gloria Islas, ingeniera fiscal de los teleféricos rojo y morado, enmarca claramente la complejidad de la situación. En una entrevista personal, comentó lo siguiente:

. . . en algunos casos fuimos hasta apedreados, pero, analizando esto, ves que era normal porque el proyecto era nuevo obviamente . . . La primera fase fue muy traumática. En algunos casos nos llevó más de un año . . . liberar el espacio, e inclusive comprometía la propia conclusión del proyecto de la [línea] roja el no liberar una torre. No podíamos ni dormir, porque una torre nos podía perjudicar en el funcionamiento de la línea . . . siempre fue a través de amenazas que nos relacionábamos con los vecinos, siempre así; nos

<sup>14</sup> En la actualidad, esta zona está ocupada por la estación del teleférico.

<sup>15</sup> Se denomina “grupos de choque” a colectivos de personas que, armadas con palos, piedras u otros objetos, actúan para desalojar o confrontar a quienes perciben como una amenaza a sus intereses.

paraban siempre la obra . . . si querían algo nos paraban la obra.  
(Ingfis-Islands)

Según informa Gregoria Paxi, también en entrevista personal, durante la construcción de la Línea Roja se interviniieron los predios de cuatro vecinos, quienes fueron remunerados por la adquisición de sus propiedades. En estos casos, los residentes fueron directamente afectados y reubicados de manera permanente. En cambio, otros vecinos permanecieron en el área (Rojogregoria). Sobre ellos se profundizará en la siguiente sección, ya que la construcción referida transformó su forma de vida.

### 3. Reconfiguración del espacio urbano y cambios sociales generados por el teleférico

Los espacios públicos urbanos, entendidos como “espacios practicados”—de acuerdo con la definición de Michel de Certeau—, son constantemente apropiados por quienes los habitan y transitan, cuestionando así las estructuras impuestas por la planificación urbana. En este sentido, se evidencian los cambios producidos por la instalación de las estaciones del teleférico y las diversas formas en que estas apropiaciones dejan huellas en el espacio. Retomando nuevamente a De Certeau, dichas huellas pueden entenderse como estrategias de apropiación: inscripciones materiales y simbólicas que expresan modos de ser comerciante, transportista o vecino. Así, se abren disputas por el reconocimiento ciudadano y se generan conflictos y procesos de negociación en torno al espacio habitado. La ciudad, entendida como producto cultural, transmite a sus habitantes un sentido de pertenencia a través de sus materialidades (Gasca-Moreno y García-Gómez); en este caso, el teleférico se constituye como una de ellas.

Las líneas de teleférico, tanto en La Paz como en El Alto, reciben nombres en idioma aymara, en correspondencia con el contexto cultural compartido por ambas ciudades. La Línea Roja, cuya estación principal en El Alto se ubica en la zona 16 de Julio, fue denominada *Jach'a Qhathu* [Gran Feria], en alusión a la intensa actividad comercial que caracteriza al lugar. *Jach'a Qhathu* entró en funcionamiento el 30 de mayo de 2014, tras un prolongado periodo de construcción que generó gran expectativa. La línea cuenta con cuatro estaciones: tres en la ciudad de La Paz —entre ellas *Ajayuni* [lugar de las almas o espíritus], situada en la zona del Cementerio, y *Taypi Uta* [Casa Central], ubicada en la ex-estación de ferrocarriles— y una en la ciudad de El Alto.

Antes de la construcción del teleférico, el paisaje del lugar se caracterizaba por ser un sitio semivacío; el tránsito peatonal era escaso y, en consecuencia, la oferta de transporte público era limitada, a lo que se sumaba la falta de seguridad policial. Solo durante los días de feria la Av. Panorámica se llenaba de vendedores y compradores, transformando temporalmente la dinámica del área. Recordando el lugar, Edson, en entrevista personal, lo describe de la siguiente manera: “Hace diez años esto era riel nomás, ni la parte de la Panorámica estaba asfaltada, ni cemento rígido, nada, totalmente era tierra” (Edsonrojo).

En este contexto, la sección que sigue analiza cómo vecinos, choferes, usuarios, funcionarios del teleférico y otros actores entrelazan prácticas y relaciones que dan lugar a procesos de resignificación, apropiación y adaptación del ejercicio social en el marco de la nueva infraestructura urbana.

### 3.1. Relaciones socioeconómicas originadas por el funcionamiento de las estaciones del teleférico

Con la puesta en marcha de los teleféricos, los distintos actores de El Alto —entre otros, transportistas, comerciantes y vecinos— han configurado nuevas formas de convivencia y de relacionamiento con el espacio urbano.

#### *El caso del transporte público*

La participación en el transporte público constituye una de las principales fuentes de empleo para los migrantes aymaras, especialmente para los varones. Es importante destacar que estos migrantes no rompen sus vínculos con sus comunidades rurales de origen, sino que mantienen una doble residencia entre lo rural y lo urbano. Con la puesta en funcionamiento de la Línea Roja, se establecieron tres sindicatos de transporte de trufis en las inmediaciones de la estación: 16 de Julio, Ballivián y San Cristóbal. Todos ellos gestionaron ante las instituciones correspondientes los permisos necesarios para contar con una parada permanente en el lugar. Edson describe el proceso del siguiente modo:

Estamos haciendo el servicio de taxi desde hace dos años ya, desde que ha entrado en funcionamiento el rojo, desde ahí. Se ha inaugurado, ya hemos entrado a trabajar a transportar a los vecinos y servicios. Aeropuerto, terminal interprovincial e interdepartamentales. Primero se ha pedido permiso a la alcaldía y después a la junta de vecinos para trabajar acá y tener una parada. Hemos sacado permiso y ya nomás hemos sacado orden de tránsito, como por

ejemplo tener seguridad, placas interiores, placas externas, todo lo que se necesita para trabajar y dar seguridad a los clientes. (Rojoedson)

En el sitio de la estación concurren actualmente vehículos de servicio público que no necesariamente pertenecen a los sindicatos asentados, lo cual genera conflictos, ya que usurpan su espacio y no cumplen las rutas establecidas.

Los trufis se dirigen desde la estación del teleférico hacia la Zona Ballivián y otras zonas de El Alto, cobrando una tarifa doble.<sup>16</sup> El trayecto entre el teleférico y la Ballivián es corto y no está regulado por el Gobierno Municipal. Por otro lado, existen intentos de otros sindicatos por establecer una parada en tal área, pero los grupos ya autorizados no lo permiten, lo que ha generado discusiones y enfrentamientos. En La Ceja hay, además, otras paradas de minibuses que se dirigen a la Zona Ballivián; estos pasan por el teleférico, donde ofrecen sus servicios para ese mismo tramo.

Con el tiempo, las líneas autorizadas han establecido un control permanente para impedir el ingreso de otros sindicatos. Sin embargo, a pocos metros del área designada merodean otras líneas con el fin de atraer pasajeros, especialmente durante las horas pico —desde temprano en la mañana hasta alrededor de las 9 a.m., y nuevamente por la noche—. Esta competencia genera conflictos que pueden volverse violentos, llegando incluso a apedreamientos y chicotazos, aunque esto no ocurre diariamente.

En lo cotidiano, las líneas de teleférico son la primera opción, especialmente por la noche, cuando las líneas de minibuses están ausentes. Sin embargo, la mayor concentración de gente esperando transporte terrestre la conforman quienes se dirigen a zonas donde no llega el teleférico.

Con la llegada del teleférico, los transportistas alteños ajustaron su actividad laboral a las nuevas dinámicas. Para mantener y ampliar su fuente de trabajo frente a los cambios urbanos, reorganizaron rutas, gestionaron permisos y establecieron nuevas paradas cercanas a las estaciones. Esta adaptación no estuvo exenta de tensiones, ya que el control del espacio y la defensa de las rutas se convirtieron en escenarios de disputa, reflejando la capacidad colectiva de negociación, resistencia y apropiación del territorio.

---

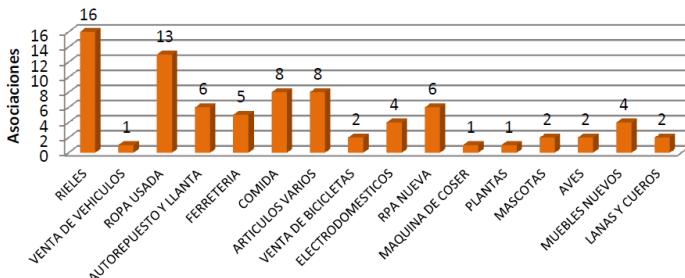
<sup>16</sup> Estos son trufis autorizados. Aunque esta autorización no está regulada formalmente por la Alcaldía de El Alto, su funcionamiento es aceptado de manera convencional tanto por la población como por la propia Alcaldía.

### *El caso de los gremiales*

Las estaciones del teleférico en El Alto —la Línea Roja, en la zona 16 de Julio (estación *Jach'a Qhathu*), y la Línea Azul, en la Plaza La Paz (estación La Paz)— deben buena parte de su popularidad a la histórica Feria 16 de Julio. Como se mencionó anteriormente, esta feria se extiende por cientos de cuadras, concentrando su mayor actividad en el Distrito 6. Además de la 16 de Julio, existen otras ferias más pequeñas distribuidas en distintos sectores de la ciudad, que se instalan en días diferenciados y bloquean temporalmente el tránsito vehicular. Adicionalmente, el Distrito 6 colinda con el Distrito 1, donde se encuentra La Ceja, el área de mayor actividad comercial permanente y acceso a servicios. En 2011, la Feria 16 de Julio llegó a reunir 84 asociaciones, una cifra muy superior a la de cualquier otra feria identificada en El Alto. Actualmente, se registran aproximadamente 23.144 afiliados, de los cuales 14.986 son mujeres. En toda la ciudad de El Alto existen 388 ferias itinerantes (Quispe Alvarado et al.). Más recientemente, el Informe Productivo del Municipio de El Alto, elaborado por el Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural, reporta que en la Feria 16 de Julio participan alrededor de 90.000 vendedores (Estado Plurinacional de Bolivia). Entre ellos, las mujeres han consolidado su presencia mediante la instalación de puestos callejeros, que constituyen su principal fuente de ingresos.

En este contexto, la organización de las asociaciones gremiales ha translocado la forma organizativa del *ayllu*. Su sistema de elección es rotativo, de modo que cada integrante asume, en algún momento, la responsabilidad de representar y servir a la colectividad. Este cargo se sostiene en el principio de reciprocidad, que busca la integración de los intereses de todos los miembros. A su vez, la gestión está sujeta al control social y al prestigio asociado con el ejercicio de la representación.

Podemos distinguir tres tipos de comerciantes: los propietarios de establecimientos ubicados en una vivienda, los propietarios de puestos en la vía pública y los vendedores ambulantes. La feria presenta un carácter multifacético, y la venta de artículos varios se organiza en distintos rubros, como se ilustra en la Figura 2.



**Figura 2: Rubros de venta de productos de la Feria 16 de Julio**

Fuente: Gráfica tomada de la Tesis de Gustavo Díaz Machicado

<https://repositorio.umsa.bo/xmlui/handle/123456789/6561?show=full>

La existencia de la feria no es casual, sino que responde a las necesidades de la población. Su origen se explica tanto por la intensa dinámica migratoria como por el elevado índice de desempleo. El Alto se caracteriza por acoger a migrantes provenientes de provincias cercanas e incluso de otros departamentos del país. Esta situación, sumada a los des niveles educativos, convierte al comercio en la principal y más accesible fuente de trabajo. Además, las oportunidades de empleo digno son escasas y limitadas debido a la falta de inversión en educación y en el sector productivo.

La instalación de la Línea Roja generó nuevas dinámicas de ocupación entre los gremiales. Los comerciantes permanentes, propietarios de puestos de venta en la vía pública, ocupaban áreas establecidas antes de la construcción del teleférico y, por ello, cuentan con autorización municipal. Estos feriantes pueden vender también durante la semana, incluso en los días en que la feria no se instala, aunque el flujo comercial en esas jornadas es considerablemente menor. Por su parte, muchas vendedoras itinerantes participan tanto en la Feria 16 de Julio como en otras de la ciudad de El Alto. Los vendedores ambulantes, en cambio, comenzaron a ubicarse en las mismas zonas que los permanentes desde el inicio del funcionamiento del teleférico. Sin embargo, su presencia es temporal y depende del permiso otorgado por las Juntas Vecinales, por lo que en los días de feria deben volver a su condición de ambulantes. Así lo describe Julia, vendedora ambulante de la zona:

Soy ambulante; nos prohíbe, solamente ambulante somos. Las que tienen puesto nos botan, de allá nos botan, la alcaldía nos bota.

Ahora la alcaldía ya no viene. Los vecinos nos han llamado, hemos entrado por la junta de vecinos. Antes no podía haber nadie. La junta nos ha llamado. Ambulante no tenemos puesto; ambulante nomás. Los que tienen puesto venden, nosotros no salimos. La junta no nos cobra, ni diez centavos nos cobra. (Rojojulia)

Barrientos et al. aclaran esta descripción al referirse a la transformación del espacio. Según su planteamiento, el espacio se construye a través de su ocupación y uso, lo que a su vez genera una transformación del entorno. Esta relación es de influencia mutua: la sociedad moldea el espacio de acuerdo con sus necesidades y valores, y el espacio, a su vez, refleja las características de esa sociedad. Tal es el caso de la Feria 16 de Julio (Imagen 1).



**Imagen 1: Líneas Roja y Azul. Jueves en la Feria 16 de Julio**  
**Fotografía de autoría propia. El Alto, 2017**

Al extenderse por cientos de cuadras del espacio alteño, las calles se convierten en puestos de venta organizados por rubros. Cada una de ellas se dedica a un tipo de producto: llantas, ropa nueva y usada, línea blanca, muebles y una enorme variedad de artículos. Asimismo, el espacio da lugar a representaciones propias, fundadas en ideas y valores colectivos. Un ejemplo de ello son las asociaciones de gremialistas, que configuran modos específicos de habitar y desplazarse. De esta manera, los desplazamientos y la actividad comercial se constituyen en procesos estrechamente relacionados (Rojas Piérola; Copa Limachi; Rivas Huanca).

### *El caso de los vecinos*

La organización vecinal también conserva la estructura propia del *ayllu*, caracterizada por el liderazgo rotativo y representativo, el servicio a la comunidad, el principio de reciprocidad y el control social. En la dinámica social alteña, las Juntas Vecinales ejercen poder de decisión a nivel municipal e influyen en las determinaciones de instituciones gubernamentales. Son ellas, por tanto, las encargadas de autorizar el asentamiento de comerciantes.

En el área donde se instaló la primera estación del teleférico quedaron tres viviendas que ahora se encuentran entre las infraestructuras de las líneas Roja y Azul. Sus propietarios se resistieron a vender sus predios y, actualmente, expresan una profunda inconformidad por haber quedado ubicados detrás del teleférico Rojo. Gregoria, una vecina del área, relata su situación en los siguientes términos:

Nos sentimos bien, pero es incómodo por la construcción del teleférico porque nos hace sombra, ya no hay sol aquí. Eso sería incómodo, y la bulla del teleférico en la noche no deja dormir. Hay días que funciona hasta las doce, en sí todo el día; es molestoso, parece una chatarra vieja, como si estuviera sonando así, feíto es. En frente, el patio de comida antes nos molestaba, pero no hay gente, no hay nada; unito creo que está comiendo, ya no es mucho. Antes era mucho, era incómodo, sobre todo en la noche, amanecía toda la noche prendido con luz todo este pasillo. Algunas veces me he quejado a los de seguridad, diciendo que tiene que apagar. De eso había unas teles que funcionaban toda la noche, amanecía, y como decían que hay que cuidar el medio ambiente, pero ellos no obedecían eso, pero ahora ya no hay eso, es oscuro, está bien nomás. (Rojogregoria)

Una calle de aproximadamente 200 metros de largo permite el acceso a las viviendas. Esta tiene una puerta enrejada que garantiza la seguridad entre ambas estaciones. Las viviendas no reciben suficiente luz solar y el ruido del

funcionamiento de las cabinas resulta muy molesto para los propietarios. Anteriormente, las luces de las instalaciones del teleférico y la televisión en el área del patio de comidas permanecían encendidas durante toda la noche. La iluminación llegaba hasta las ventanas y el ruido de la televisión no permitía dormir a los habitantes. Tras varios reclamos a los guardias de seguridad, consiguieron que se apagaran las luces y la televisión durante la noche.

Sin embargo, no se resolvieron los problemas relacionados con la dificultad de acceso a las viviendas para la prestación de servicios públicos. Aunque el pago de estos incluye la recolección de basura, los habitantes la depositan en los contenedores de la estación del teleférico, ya que el camión recolector no puede ingresar al área. Lo mismo ocurre con el camión de abastecimiento de gas licuado en garrafas.

Existe, además, otro inconveniente: los propietarios son comerciantes y necesitan recibir los productos que les entregan los camiones distribuidores. Debido a que estos vehículos no pueden acceder al lugar, las descargas se realizan en la puerta enrejada, obligando a los residentes a trasladar la mercancía a pie hasta sus hogares. Por otro lado, la misma reja les brinda seguridad. Cada propietario dispone de una llave para ingresar y salir, lo que les brinda una sensación de resguardo, reforzada por la presencia de los guardias de seguridad de ambas estaciones.

En contraste, para los vecinos que viven a los costados y al frente de las estaciones Roja y Azul, el teleférico ha representado un gran beneficio. Dentro de la infraestructura de las estaciones se han instalado oficinas gubernamentales y agencias bancarias, lo que impulsó a los vecinos a abrir tiendas de servicios de fotocopias y librerías, puestos de comida y baños públicos, entre otros negocios. Los residentes sostienen que la zona ha mejorado considerablemente, y la misma opinión comparten los transportistas, quienes afirman que el teleférico genera un importante movimiento económico en el lugar. Asimismo, en tiempos de conflicto o paro del transporte público, los vecinos cercanos a las estaciones son los principales beneficiarios, ya que el teleférico se encuentra a pocos pasos de sus viviendas. En cambio, otros residentes deben recorrer largas distancias para acceder a la estación cuando necesitan desplazarse hacia la ciudad de La Paz.

Como puede observarse, la instalación del teleférico transformó la vida cotidiana y el entorno urbano de los habitantes alteños, generando impactos diferenciados según la ubicación de sus residencias. Para algunos, la nueva infraestructura implicó pérdida de confort, dificultades logísticas y alteraciones en su entorno inmediato; para otros, en cambio, representó una oportunidad

económica y un proceso de valorización de las zonas beneficiadas, al atraer servicios, comercios y presencia institucional pública. Este contraste revela la compleja manera en que la modernización urbana se entrelaza con las formas de organización vecinal y las dinámicas socioeconómicas locales.

### 3.2. Imaginario colectivo de reinterpretación y apropiación social del nuevo espacio generado por la construcción del teleférico

La vida cotidiana en torno al teleférico de El Alto evidencia la capacidad de la identidad aymara para asimilar y transformar los espacios urbanos según su propia lógica cultural y comunitaria. La movilidad generada por las líneas Roja y Azul respondió a una necesidad práctica de transporte, pero también reconfiguró las dinámicas urbanas y sociales. Las relaciones sociales y económicas vinculadas al dinamismo de la Feria 16 de Julio, los sindicatos de transporte y las asociaciones vecinales y comerciales conforman una red viva de interacción colectiva que da continuidad a formas de organización tradicionales en un contexto de modernización urbana.

El teleférico, símbolo evidente de modernidad, es reinterpretado desde una mirada andina que no disuelve la tradición, sino que la integra y resignifica. Más que imponer una lógica externa, el teleférico parece adaptarse al entorno, incorporándose en un ámbito de interacciones sociales propio de una población de origen aymara. Esta tecnología moderna es asimilada por la población alteña, que la hace suya e integra en su propio paisaje cultural. Entre cholets<sup>17</sup> y ferias, las prácticas comunitarias conviven con la tecnología aérea, configurando un escenario de complementariedad entre modernidad y tradición.

La identidad aymara alteña está fuertemente arraigada a una historia cultural indígena manifestada en costumbres, rituales y danzas, entre otras

---

<sup>17</sup> Por lo general, son construcciones para residencia familiar, usualmente de cuatro o cinco pisos. La vivienda familiar se ubica en el último nivel, donde suele haber una terraza con dependencias y un espacio para parrillero. Los demás pisos son dados en alquiler. La mayoría de estas edificaciones incorpora un salón de fiestas, mientras que la planta baja se destina al alquiler de espacios para actividades comerciales. Estas construcciones presentan fachadas con diseños geométricos —como la cruz cuadrada— y combinaciones cromáticas en degradé, características de la estética aymara contemporánea. Algunas incorporan, además, elementos modernos o lúdicos en su ornamentación, incluyendo figuras de la cultura popular occidental, como los *Transformers* o los *Avengers*.

expresiones que se practican tanto en la vida cotidiana como en determinadas fechas festivas del año. A su vez, esta identidad se entrelaza con las prácticas laborales del comercio y el transporte. Además de ser urbana, tiene la capacidad de apropiarse, reinterpretar y adaptar la modernidad a la lógica comunitaria de organización, expresada en sindicatos y asociaciones. Como se indicó anteriormente, estas organizaciones operan según principios de reciprocidad, control social y liderazgo rotativo y representativo, que remiten a la estructura comunitaria del *ayllu*. La mujer de pollera lidera las asociaciones de comerciantes y encarna un símbolo de la cultura aymara alteña. En este contexto, el imaginario colectivo que deriva de la reinterpretación del espacio se materializa en la reapropiación del paisaje urbano configurado por el teleférico. Estos nuevos espacios son, así, resignificados como propios y dotados de simbolismos culturales, prácticas laborales y modos de ser y existir.

#### 4. El teleférico como agente de transformación. Discusión, consideraciones finales y resultados

Este trabajo analiza las interacciones sociales que se desarrollan en los espacios públicos urbanos, entendidos no solo como infraestructuras materiales, sino también como escenarios vivos donde los actores sociales construyen significados, establecen relaciones y ejercen poder. Estos espacios son apropiados y resignificados según los intereses colectivos e individuales de quienes los habitan, produciendo dinámicas de convivencia en las que las negociaciones no suceden sin generar tensiones, conflictos y resistencias que van configurando el tejido urbano.

A su vez, la reconfiguración de lo urbano actúa como un catalizador de nuevas configuraciones sociales, identitarias y espaciales. En este proceso se renegocian apropiaciones, significaciones y usos del espacio, y se (re)construyen relaciones sociales. Los espacios urbanos, en consecuencia, conforman un complejo campo simbólico donde se inscriben formas específicas de pertenencia. Este es, en definitiva, el caso del teleférico, punto de alta movilización social y comercial alteña y, a su vez, uno de los ejes centrales de articulación entre El Alto y La Paz.

El proceso de instalación de la primera estación del teleférico en una ciudad con grandes necesidades de movilidad espacial ha transitado un largo camino. Al principio, la idea de un transporte aéreo sostenido por cables generó temor: se pensaba que las torres podrían derrumbarse y que los cables caerían. Sin embargo, con el tiempo, el número de usuarios fue aumentando.

Posteriormente, el paisaje urbano que ofrece el recorrido comenzó a atraer no solo a los residentes, sino también a visitantes extranjeros y a personas de otros departamentos y localidades cercanas. Gradualmente, el sistema adquirió mayor fluidez gracias a su rapidez y a la reducción del congestionamiento vehicular en las zonas de influencia.

Hubo un elemento que no se previó: las rutas del teleférico adquirieron un carácter turístico. El paisaje de El Alto ofrece, a través de los cholets, un atractivo propio de la identidad aymara, cuyas formas y colores destacan desde las cabinas del recorrido aéreo. Vinculado a este paisaje, el espacio comercial de la Feria 16 de Julio resalta por sus *ch'iwiñas*,<sup>18</sup> sus carpas y la multitud en movimiento, mientras la vasta extensión de la ciudad se pierde en la distancia. La construcción del teleférico transformó así la manera en que los alteños se relacionan con su entorno urbano, hecho que benefició a transportistas, comerciantes y vecinos. No obstante, los residentes que viven entre dos estaciones experimentan sentimientos contrapuestos: por un lado, sufren la falta de acceso a ciertos servicios básicos, como el recojo de basura; por otro, valoran la mayor sensación de seguridad que les brinda la presencia del teleférico.

La dinámica del transporte por cable genera a diario un alivio significativo para los residentes de las áreas de influencia de las estaciones. Asimismo, otorga beneficios a quienes interactúan en su entorno, favoreciendo el incremento de las ventas y el flujo de personas que utilizan las estaciones como puntos de conexión hacia otras zonas de interés en El Alto. Cabe observar que, actualmente, la red de teleféricos de El Alto y su conexión con la ciudad de La Paz generan repercusiones sociales que van más allá de su área inmediata de influencia. Constituyen una muestra del modo en que distintos grupos sociales se relacionan, a la vez que marcan con claridad sus diferencias y roles. En este escenario se hacen visibles las desigualdades sociales y las fronteras simbólicas que atraviesan el espacio urbano.

En concreto, los resultados puntuales de esta investigación demuestran lo siguiente:

---

<sup>18</sup> Las *ch'iwiñas* son estructuras sencillas compuestas por dos vigas que se intersectan en el centro, cubiertas por una lona de nylon y sostenidas por un poste vertical central que les da estabilidad. Se las encuentra en todas las ferias de El Alto y, vistas desde el teleférico, ofrecen un entramado visual compuesto de cuadras y cuadras de pequeños techos de múltiples colores.

- Las transformaciones del espacio urbano se evidencian con claridad en las áreas de influencia de las estaciones e incluyen la Feria 16 de Julio, así como las zonas, barrios y urbanizaciones ubicadas en las inmediaciones de las estaciones del teleférico.
- Aunque en la ciudad aún persiste el congestionamiento, las estaciones se constituyen en puntos estratégicos de circulación.
- El paisaje urbano de la ciudad de El Alto ha incorporado el turismo por cable, generando recorridos a través de las líneas del teleférico que han contribuido a consolidar su identidad. Además del entramado de colores generado por ferias y cholets, se distinguen en el trayecto zonas cargadas de historia —desde la Revolución del 52 hasta la Guerra del Gas y otros sucesos contemporáneos—. Todo ello, junto al dinamismo económico y las oportunidades laborales que ofrecen las zonas comerciales, forma parte de la vida cotidiana alteña.

Sin embargo, no todo ha sido positivo. Si bien la implementación del transporte por cable ha mejorado la movilidad, no ha sido suficiente para resolver el congestionamiento vehicular. Existe, además, una marcada separación institucional en la gestión del transporte entre las responsabilidades del gobierno municipal y las de la entidad estatal, lo que evidencia discrepancias de competencias y una falta de trabajo colaborativo. Ante este panorama, el desafío para el futuro de la ciudad sigue siendo el descongestionamiento de las vías terrestres, la educación vial y la mejora en la articulación con otros medios de transporte, a lo que cabe añadir una gobernanza más efectiva del espacio urbano y un ordenamiento adecuado del espacio público y comercial.

## Bibliografía citada

- BARRIENTOS, Alejandro, et al. 2005. "El espacio público urbano: un fenómeno territorial. *Textos Antropológicos* (15)1: 97-116.  
[<http://revistasbolivianas.umsa.bo/pdf/ta/v15n1/v15n1a08.pdf>]  
página descargada el 25 de octubre, 2025.
- BENAVIDES CASTRO, Edgar. 2005. *Metropolización en Bolivia*. La Paz, Bolivia: Consejo de Población para el Desarrollo Sostenible.  
[<https://bibliotecas.ucb.edu.bo/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=196687>] página descargada el 20 de octubre, 2025.
- CERTEAU, Michel de. 1996 [1990]. *La invención de lo cotidiano*. Vol. 1. Alejandro Pescador, trad. México, DF.: Universidad Iberoamericana.

- [[https://monoskop.org/images/2/28/De\\_Certeau\\_Michel\\_La\\_invencion\\_de\\_lo\\_cotidiano\\_1\\_Artes\\_de\\_hacer.pdf](https://monoskop.org/images/2/28/De_Certeau_Michel_La_invencion_de_lo_cotidiano_1_Artes_de_hacer.pdf)] página descargada el 26 de octubre, 2025.
- COPA LIMACHI, Jhonny. 2021. “Nací para ser comerciante”: Economía popular y estrategias de trabajo en el comercio minorista de la Feria 16 de Julio, ciudad de El Alto (Departamento de La Paz, Bolivia 2019-2020). Tesis de Licenciatura. Universidad Mayor de San Andrés.  
 [<https://repositorio.umsa.bo/xmlui/handle/123456789/26674>] página descargada el 26 de octubre, 2025.
- CHOQUE QUISPE, María Eugenia. 2011. *Chacha Warmi: Imaginarios y vivencias en El Alto*. La Paz, Bolivia: Centro de Promoción de la Mujer Gregoria Apaza.  
 [[https://biblioteca.gregorias.org.bo/repositorio/pmb\\_documents/9\\_C\\_hachawarmi.pdf](https://biblioteca.gregorias.org.bo/repositorio/pmb_documents/9_C_hachawarmi.pdf)] página descargada el 26 de octubre, 2025.
- DÍAZ, Mariela Paula. 2015. “La cara aymara de la ciudad de El Alto: entre la producción social del hábitat y el mercado (1985-2012)”. *XI Jornadas de Sociología*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.  
 [<http://cdsa.aacademica.org/000-061/29.pdf>] página descargada el 26 de octubre, 2025.
- . 2013. “La periferia de la ciudad de El Alto y la apropiación de los migrantes rurales (1996-2012)”. *X Jornadas de Sociología*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. [<https://cdsa.aacademica.org/000-038/85.pdf>] página descargada el 26 de octubre, 2025.
- DÍAZ FRÍAS, Viviana. 2019. “Feria 16 de Julio en El Alto, mercado popular más grande de Sudamérica”. *Prensa Latina-Bolivia* (La Habana). 10 de diciembre.  
 [<https://web.archive.org/web/20191210221220/http://plbolivia.bo/in dex.php?o=r&id=9181&SEO=feria-16-de-julio-en-el-altomercado-popular-mas-grande-de-sudamerica>] página descargada el 26 de octubre, 2025.
- DÍAZ MACHICADO, Gustavo. 2015. El comercio informal como una forma de crecimiento económico para las familias de escasos recursos en la ciudad de El Alto (Estudio de Caso – Feria 16 de Julio). Tesis de Licenciatura. Universidad Mayor de San Andrés.  
 [<https://repositorio.umsa.bo/xmlui/handle/123456789/6561?show=full>] página descargada el 25 de octubre, 2025.
- ESPINOZA, Claudia, et. al. 2011. *Atlas de El Alto. Estudio con información estadística, descriptiva y analítica sobre las condiciones, oportunidades e institucionalidad de la población y la ciudad*. El Alto: Centro de Promoción de la Mujer Gregoria Apaza.  
 [[https://biblioteca.gregorias.org.bo/repositorio/pmb\\_documents/1\\_Atlas\\_de\\_El\\_Alto.pdf](https://biblioteca.gregorias.org.bo/repositorio/pmb_documents/1_Atlas_de_El_Alto.pdf)] página descargada el 23 de octubre, 2025.
- ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. 2022. Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural. Informe Productivo del Municipio de El Alto. Dirección General de Análisis Productivo-DAPRO.  
 [<https://siip.produccion.gob.bo/noticias/files/2022-8de73-El-Alto-2022.pdf>] página descargada el 31 de octubre, 2025.
- FLORES, Rosío. 2025. “En El Alto operan 2.100 líneas de transporte; 1.100 son de minibuses”. *La Razón* (La Paz). 5 de enero.

- [<https://lazonbo.ciudades/2025/01/05/en-el-alto-operan-2-100-lineas-de-transporte-1-100-son-de-minibuses/>] página descargada el 31 de octubre, 2025.
- GASCA-MORENO, Claudia Teresa y Miguel Ángel García-Gómez. 2019. "La ciudad bajo el lente de la antropología". *Quivera. Revista de Estudios Territoriales* (21)1: 27-41.  
[<https://www.redalyc.org/journal/401/40158875003/html/>] página descargada el 31 de octubre, 2025.
- "Historia de la zona 16 de Julio de El Alto". 2017. *El Alto Digital*. 22 de Junio.  
[<https://elaltodigital.com/historia-de-la-zona-16-de-julio-de-el-alto/>] página descargada el 31 de octubre, 2025.
- INDABURU QUINTANA, Rafael. 2004. Evaluación de la ciudad de El Alto. La Paz: U.S. Agency for International Developement (USAID).  
[[https://www.elaltodigital.com/wp-content/uploads/2018/06/evaluacion\\_de\\_la\\_ciudad\\_de\\_el\\_alto.pdf](https://www.elaltodigital.com/wp-content/uploads/2018/06/evaluacion_de_la_ciudad_de_el_alto.pdf)] página descargada el 31 de octubre, 2025.
- INGFIS-ALBERTO (Alberto Aguirre). 2017. Entrevista personal. 7 de noviembre.
- INGFIS-ISLAS (Gloria Islas). 2017. Entrevista personal. 7 de noviembre.
- KOCH, Freddy, et. al. 2011. *El auto nuestro de cada día: El parque vehicular en Bolivia. Diagnóstico y control*. La Paz: Aire Limpio / Fundación Suiza de Cooperación para el Desarrollo Técnico.  
[<https://www.bivica.org/files/parque-vehicular.pdf>] página descargada el 31 de octubre, 2025.
- PEREIRA MORATÓ, René. 2008. "Uso del espacio público en la ciudad de La Paz". *Temas Sociales* (21): 132-146.  
[[http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0040-29152008000100008](http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0040-29152008000100008)] página descargada el 31 de octubre, 2025.
- QUISPE ALVARADO, David, et al. 2011. *Warmis alteñas en el puesto de la vida: Testimonio económico y político de las mujeres del comercio minorista en la ciudad de El Alto*. El Alto: Centro de Promoción de la Mujer Gregoria Apaza.  
[[https://biblioteca.gregorias.org.bo/repositorio/pmb\\_documents/11\\_Warmis\\_Alte%C3%B1as\\_en\\_el\\_puesto.pdf](https://biblioteca.gregorias.org.bo/repositorio/pmb_documents/11_Warmis_Alte%C3%B1as_en_el_puesto.pdf)] página descargada el 31 de octubre, 2025.
- RIVAS HUANCA, Lidia. 2021. El Qhatu: perspectiva de género de los conflictos sociales en torno a los puestos de venta. Asociación de comerciantes minoristas en artículos varios "22 de abril" El Alto, Distrito N° 4, Río Seco. Tesis de Licenciatura. Universidad Mayor de San Andrés  
[<https://repository.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/28459/T.T SO994.pdf?sequence=1&isAllowed=y>] página descargada el 31 de octubre, 2025.
- ROJAS PIEROLA, Ramiro. 2016. *La Feria 16 de Julio (jach'a qhatu) de El Alto Bolivia*. Quito, Ecuador: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) [<https://archivoelalto.org/texto/la-feria-16-de-julio-jacha-qhatu-de-el-alto-bolivia/>] página descargada el 31 de octubre, 2025.
- ROJOEDSON (Edson). 2017. Entrevista personal. 2 de febrero.
- ROJOGREGORIA (Gregoria Paxi). 2017. Entrevista personal. 28 de agosto.

- ROJOJULIA (Julia). 2017. Entrevista personal. 11 de mayo.
- SALVATIERRA, Svetlana. 2011. "La transferencia de capacidades en regulación económica forma parte de un proceso más amplio iniciado por la ATT, con apoyo de la Cooperación Técnica Alemana". *La Razón* (La Paz). 5 de junio 5.
- URQUIZO H., Carlos Fernando. 2004. *Metrópoli Andina*. La Paz: Centro de Apoyo al Desarrollo Laboral (LABOR).



New articles in this journal are licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 United States License.



Open  
Library  
Publishing

This journal is published by Pitt Open Library Publishing.



Bolivian Studies Journal /Revista de Estudios Bolivianos

<https://bsj.pitt.edu>

Vol. 31 • 2025 • doi: 10.5195/bsj.2025.364 • ISSN 1074-2247 (print) • ISSN 2156-5163 (online)