

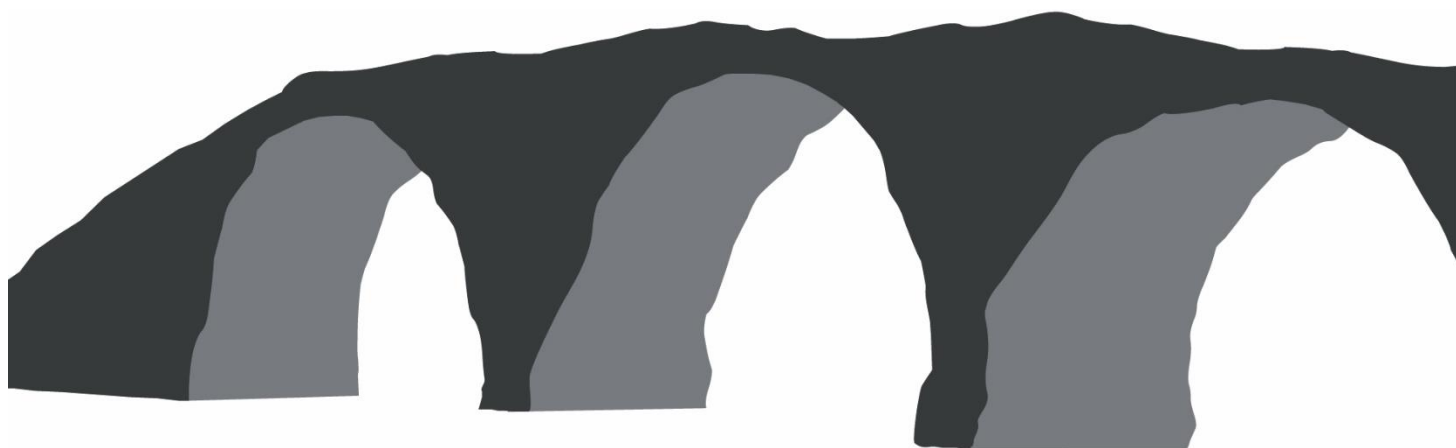
VESTÍGIOS – Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica
Volume 19 | Número 2 | Julho – Dezembro 2025
ISSN 1981-5875
ISSN (online) 2316-9699

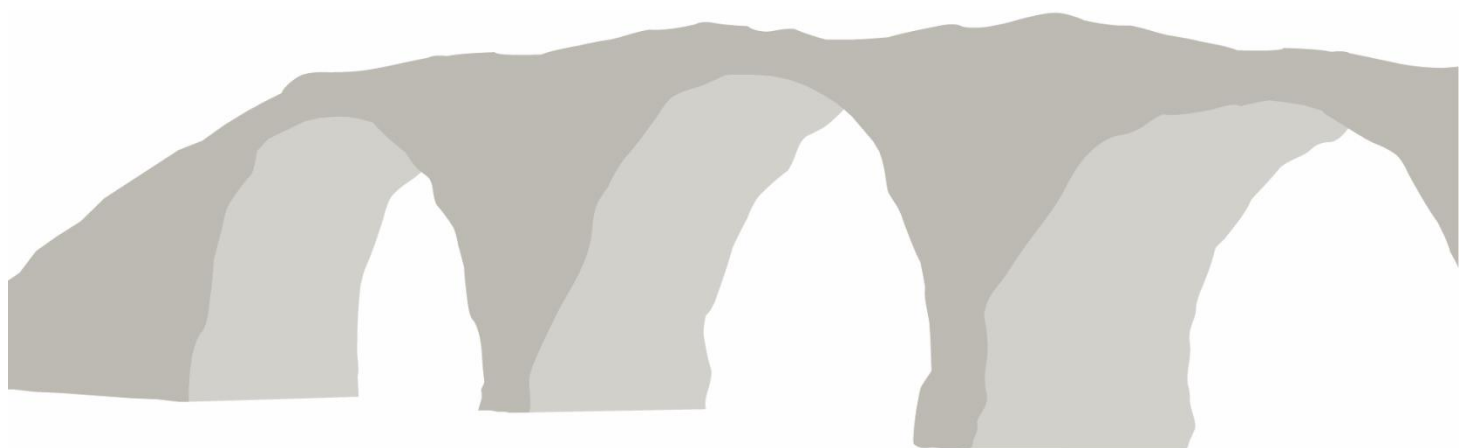
**SOBRE EL CAÑÓN DEL CHOQUEYAPU: ARQUEOLOGÍA TELEFÉRICA EN
UN ESPACIO INTERSTICIAL PACEÑO**

**SOBRE O CANYON DE CHOQUEYAPU: ARQUEOLOGIA TELEFÉRICA EM
UM ESPAÇO INTERSTICIAL PACEÑO**

**ON THE CHOQUEYAPU CANYON: CABLE CAR ARCHEOLOGY IN A
PACEÑO INTERSTITIAL SPACE**

Juan Villanueva Criales





Submetido em 11/11/2024.

Aceito em: 06/02/2025.

Publicado em 30/07/2025.

SOBRE EL CAÑÓN DEL CHOQUEYAPU: ARQUEOLOGÍA TELEFÉRICA EN UN ESPACIO INTERSTICIAL PACEÑO

SOBRE O CANYON DE CHOQUEYAPU: ARQUEOLOGIA TELEFÉRICA EM UM ESPAÇO INTERSTICIAL PACEÑO

ON THE CHOQUEYAPU CANYON: CABLE CAR ARCHEOLOGY IN A PACEÑO INTERSTITIAL SPACE

Juan Villanueva Criales¹

RESUMEN

Este artículo plantea reflexionar sobre la arqueología social urbana a partir del estudio del cañón del Choqueyapu, en la ciudad de La Paz, Bolivia. Para ello, desarrolla una discusión sobre las características de una arqueología social, tanto en general como en su aplicación a los ámbitos de la arqueología histórica y la arqueología del pasado reciente. Posteriormente, recorre la historia del cañón del Choqueyapu, definiéndolo como un espacio intersticial, configurado en tiempos coloniales como producto de la relación entre las células urbanas de La Paz y Obrajes, y narra los esfuerzos por atravesar, domar y negar este espacio. Luego, con las nuevas perspectivas que ofrece la red de teleféricos urbanos de La Paz, el artículo ejerce una “arqueología teleférica” para develar y documentar la materialidad de los marginados que habitan el cañón del Choqueyapu. El trabajo concluye con una serie de reflexiones sobre el rol de una arqueología social urbana como antídoto frente a la desensibilización y la naturalización rutinaria de las extremas desigualdades modernas.

Palabras clave: Arqueología urbana, Arqueología histórica, Transporte urbano, Marginalidad, Estudios materiales contemporáneos.

¹ Universidad Mayor de San Andrés, La Paz, Estado Plurinacional de Bolivia. E-mail: juan.villanuevacriales@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5239-138X>.

RESUMO

Este artigo propõe refletir sobre a arqueologia social urbana a partir do estudo do cânion do Choqueyapu, na cidade de La Paz, na Bolívia. Para isso, realiza-se uma discussão sobre as características da arqueologia social, tanto em termos gerais quanto em sua aplicação aos campos da arqueologia histórica e da arqueologia do passado recente. Em seguida, traça a história do cânion do Choqueyapu, definindo-o como um espaço intersticial formado no período colonial como resultado da relação entre as células urbanas de La Paz e Obrajes, e narra os esforços empreendidos para atravessar, domesticar e negar esse espaço. Posteriormente, com as novas perspectivas oferecidas pela rede urbana de teleféricos de La Paz, o artigo exercita uma “arqueologia teleférica” para revelar e documentar a materialidade dos marginalizados que habitam o cânion do Choqueyapu. O trabalho conclui com uma série de reflexões sobre o papel de uma arqueologia social urbana como antídoto à dessensibilização e à naturalização rotineira das extremas desigualdades modernas.

Palavras-chave: Arqueologia urbana, Arqueologia histórica, Transporte urbano, Marginalidade, Estudos materiais contemporâneos.

ABSTRACT

This article proposes a reflection on urban social archeology through the study of the Choqueyapu canyon in the city of La Paz, Bolivia. To this end, it offers a discussion of the characteristics of social archaeology, both in general terms and in its application to the fields of historical archeology and the archeology of the recent past. It then traces the history of the Choqueyapu canyon, defining it as an interstitial space formed during the colonial period as a result of the relationship between the urban nuclei of La Paz and Obrajes, and narrates the efforts made to traverse, tame and deny this space. Later, drawing on the new perspectives offered by La Paz's urban cable car network, the article exercises a “cable car archeology” to uncover and document the materiality of the marginalized people inhabiting the Choqueyapu canyon. It concludes with a series of reflections on the role of urban social archeology as an antidote to desensitization and the routine naturalization of extreme modern inequalities.

Keywords: Urban archaeology, Historical archaeology, Urban transportation, Marginality, Contemporary material studies.

INTRODUCCIÓN

Este texto plantea reflexiones desde un caso de estudio que se sitúa entre los ámbitos de la arqueología histórica y la arqueología del presente o del pasado reciente. Respondiendo a la convocatoria de este número temático, el caso abordado se enmarca en el ámbito urbano, concretamente en la ciudad de La Paz, en Bolivia, y los planteamientos que se esgrimen derivan de una “arqueología social”.

Tal esfuerzo requiere, ante todo, proveer una definición y caracterización de la arqueología social, concepto tan múltiple como elusivo que varía ampliamente en función de la perspectiva teórica, vital y política de quienes la emiten. Al introducir *A Companion to Social Archaeology*, Preucel y Meskell (2007) detectan posibles tratamientos de “lo social” en arqueología en relación con las tendencias teóricas mayores en las que se divide la historia de la arqueología anglófona moderna. Así, entender lo social en relación con lo cultural sería un acercamiento propio de la era histórico-cultural de la arqueología a partir de autores como Childe o Clarke: lo social sería la estructura para el contenido cultural, y sería también un conjunto de rasgos culturales específicos a una sociedad. En contraste, para la arqueología procesual lo social pasaría a ser entendido como un subsistema del sistema cultural; siguiendo a Binford, por ejemplo, el proceso cultural sería una articulación dinámica de lo ambiental y lo sociocultural que permite definir tipologías de complejidad social; matizando el énfasis excesivo del programa procesual en la tecnología y subsistencia, la primera caracterización explícita de una arqueología social por Renfrew (1984) la define como una arqueología enfocada en la unidad social, su organización política y sus relaciones con sus vecinos desde la cultura material; este proyecto buscaba hacer alianzas con la antropología social para reconstruir sistemas y relaciones sociales pasadas (Hodder, 2007).

Según Hodder, al interior del paradigma teórico post procesual opera un giro debido a la influencia del marxismo estructural que se enfoca en las relaciones sociales de producción; las prácticas sociales dejan de ser un rasgo cultural más o un subsistema y se convierten en los bloques mismos que construyen la sociedad. Al ser la cultura material usada activamente para tener un efecto en el mundo social, todo, desde el cuerpo hasta la tecnología y la economía, es social. Esta máxima de “todo es social” aplicada inicialmente a las formaciones sociales humanas puede ampliarse aún más incorporando marcos teóricos como los de Gell (1998) o Latour (2008), que amplían los límites de la sociedad a las cosas no humanas entendidas como agentes, de modo que efectivamente lo social se convierte en un atributo de cualquier arqueología.

Esta conclusión excesivamente abarcadora resulta, sin embargo, insatisfactoria para nuestro ejercicio de delimitar y diferenciar una arqueología social. Puede resultar útil acudir a un rasgo quizá menos reconocido de la arqueología post procesual y que tiene que ver con el tercer tratamiento de “lo social” que plantearon Preucel y Meskell: lo social entendido en relación con la sociedad contemporánea, por ejemplo, en Shanks y Tilley (1987), donde es entendida la práctica de construcción del orden social y la arqueología se transforma en una práctica discursiva inserta en relaciones de poder contemporáneas. En realidad, como sugiere Patterson (2007), algo que la arqueología anglófona tardó en reconocer fue el modo en que diferentes cuerpos de teoría social afectaban los conceptos y métodos de la arqueología junto con las suposiciones que se podía admitir en relación con la cultura, la sociedad y la historia. Esta conciencia propia de lo que el autor denomina “arqueología social crítica” se desarrolla cuando tienen lugar debates intelectuales y políticos reales, cuando los arqueólogos son parte de las discusiones politizadas. Patterson atribuye esta característica a la expansión del pensamiento marxista sobre la arqueología latinoamericana, estadounidense y europea en los años 70 y 80.

Precisamente, varios autores latinoamericanos relativamente recientes han ponderado estos rasgos dimensionando el aporte y legado de la Arqueología Social Latinoamericana (ASL), la escuela de pensamiento

arqueológico de inspiración marxista que emergió en diferentes puntos del continente en los años 70. Dejando de lado las adecuaciones o inadecuaciones teórico-metodológicas del enfoque centrado en la aplicación del materialismo dialéctico al estudio del pasado, se resalta la conceptualización de la arqueología como una tarea política, donde se aprecia la interacción social que implica entender el pasado. El enfoque de la ASL se basó en el compromiso social y político de los arqueólogos al situar el conocimiento histórico en el centro de las luchas sociales contemporáneas y al reconocerse como productos del proceso histórico (Benavides, 2001). Según Navarrete (2012), al entender la producción científica como una actividad social, los arqueólogos sociales producen un conocimiento con implicaciones políticas.

Es importante notar que la ASL fue un proyecto colectivo cuya principal preocupación y casos de estudio emblemáticos lidiaron con la interacción entre el pasado prehispánico y la sociedad contemporánea. Sin embargo, algunos rasgos de “arqueología social” propios de esta escuela teórica tienen sus resonancias también en el ámbito que nos ocupa en esta ocasión, el de la arqueología histórica, del pasado reciente y del presente. En *Historical Archaeology*, Orser y Fagan (1995) postularon tres maneras de definir la arqueología histórica: uno cronológico, enmarcado en la invasión europea de las Américas; uno metodológico, definido por la disponibilidad de registros escritos como fuentes; y uno problemático, centrado en el proceso de formación del mundo moderno y expansión del capitalismo. Estas perspectivas, especialmente la última, fueron cuestionadas desde América Latina; por ejemplo, Funari (1999) cuestionó el carácter universalista implícito en asumir a la arqueología histórica como el estudio de un sistema mundo coherente por encima del globo. Recuperando la dimensión política de la ASL frente a los modelos hegemónicos y adaptándola al proyecto de una arqueología histórica latinoamericana, Zarankin (2004) planteó a esta última como una herramienta para cuestionar nuestra realidad desigual y un mecanismo de cambio social basado en el compromiso y responsabilidad del arqueólogo. En términos metodológicos, uno de los rasgos que definiría a esta arqueología sería el trabajo a escala local para comprender las microdinámicas de la sociedad, una perspectiva compartida por Agostini y Pinheiro (2021), quienes encuentran en este análisis en pequeña escala, en la dimensión cotidiana, una relación entre los proyectos de la arqueología del capitalismo de Matthew Johnson (1996) y la historia social del historiador británico E. P. Thompson (1995).

En cualquier caso, una arqueología social histórica así planteada, donde las resonancias de los procesos de expansión de la modernidad y el capitalismo alcanzan la contemporaneidad y permiten una lectura crítica del proceso histórico, diluye –positivamente, a nuestro parecer– los límites entre la arqueología de tiempos coloniales o republicanos y la arqueología del pasado reciente o del presente. Las problemáticas de marginación o exclusión del sistema debidas a la extrema desigualdad en el acceso al poder y los recursos se dibujan como aspectos cuestionables de la realidad presente que hallan su explicación en el proceso histórico de implantación de un sistema perverso (Benavides, 2001; Zarankin, 2004). Si en algo coinciden estas perspectivas con el proyecto de una arqueología del pasado reciente, es en que esta última trabaja con las condiciones materiales de la modernidad, pero desde el ámbito de aquello impronunciable que yace fuera del discurso; el trauma, la destrucción y el dolor, los fracasos (post) coloniales. Este proceso crítico se basa en “desublimar” las fantasías políticas de lo real desde las cosas tangibles y abyectas (González-Ruibal, 2008; González-Ruibal & Hernando, 2010). En la base, la arqueología histórica y la arqueología del pasado reciente o del presente colapsan en un mismo marco multitemporal; como plantea Hamilakis (2018), una arqueología decolonial como justicia social no es presentista; aunque esté basada en el presente, sintoniza con los efectos políticos de diferentes tiempos en coexistencia.

En suma, mientras podemos concordar con la máxima post procesual de que “todo es social”, ello no implica que toda arqueología sea una arqueología social. Consideramos a la arqueología social como una práctica consciente de su inserción en redes políticas y de su producción material e histórica, pero ante todo tendiente a asumir una postura crítica sobre las realidades contemporáneas entendidas como productos de fenómenos multitemporales. Desde esta perspectiva, el avance del capitalismo y la modernidad sobre los habitantes de los países latinoamericanos, con su enorme carga de desigualdad y explotación, puede ser denunciado desde una confluencia entre el documento y el material, donde la abyección de este último puede tender a desdibujar las ficciones políticas oficiales. Esto se hace especialmente patente –aunque no exclusivo– en los entornos urbanos, uno de los modos de asentamiento y explotación humana emblemáticos de la modernidad en Latinoamérica y el resto del mundo.

En lo que sigue se contará la historia de un particular espacio paceño, el cañón del río Choqueyapu, definido como un espacio intersticial. Con la ayuda de documentos escritos, planos y testimonios orales de los vecinos recuperados por la alcaldía paceña, narraremos los modos de interacción entre las crecientes células urbanas y este espacio, especialmente durante los siglos XIX, XX y XXI. Posteriormente sobrevolaremos este espacio en el presente, ayudados por las nuevas perspectivas que brinda el teleférico urbano de La Paz, en lo que hemos denominado una “arqueología teleférica”, con el fin de caracterizar e interpretar la materialidad de los marginados que se ubica en este espacio intersticial. Estos elementos nos permitirán algunas reflexiones que giran en torno a cuanto puede aportar una arqueología social urbana frente a la naturalización cotidiana de la desigualdad.

EL CAÑÓN DEL CHOQUEYAPU: HISTORIA DE UN ESPACIO INTERSTICIAL

Si un rasgo define a la ciudad de La Paz son sus pliegues, gargantas y barrancos, cortados por cientos de ríos procedentes del deshielo cordillerano andino que confluyen en un río mayor: el Choqueyapu, afluente del río La Paz, el Beni, el Madeira y el Amazonas. La región andina sur-central donde se ubica Choqueyapu no fue ajena a la conformación de grandes aglomeraciones humanas en tiempos prehispánicos; dependiendo del autor, al sitio arqueológico de Tiwanaku, desarrollado entre 1500 y 500 años atrás a menos de 200 km de La Paz, en el altiplano al sur del lago Titicaca, se le asignan decenas o cientos de miles de habitantes. Sin embargo, los estudios de arqueología prehispánica en el territorio de la actual La Paz muestran que los patrones de asentamiento fueron rurales, empleando las mesetas planas para emplazar pequeños asentamientos dispersos y las quebradas y lechos de río para la producción agrícola (Lémuz Aguirre & Aranda Alvarez, 2008). Así, el asentamiento urbano sobre este desafiante relieve está directamente relacionado con el avance moderno sobre el espacio andino sur central, desde tiempos de la colonia española hasta el presente. La fundación española de Nuestra Señora de La Paz en 1548, reutilizando un asentamiento cacical fundado por los inkas en la orilla occidental del Choqueyapu, parece haber estado motivado por el carácter aurífero legendario de este río (Bedregal, 2013). A esto se sumaba la ventajosa posición de esta localidad para controlar el comercio entre Cuzco y Potosí y entre el altiplano del Titicaca y los yungas paceños al oriente, de donde la hoja de coca se convertiría en un producto sumamente requerido en el contexto de la minería de plata potosina, uno de los pilares de la empresa colonial en la región.

La relación de la ciudad con el río se tornó conflictiva rápidamente: en el marco de las reformas toledanas, el asentamiento español se trasladó al margen oriental del río (Figura 1). En otra ocasión, hemos explorado la manera en que los ríos comenzaron a ser percibidos como periferias indeseables de este núcleo urbano,

destinadas al vertido de basura, al alcantarillado y a actividades indeseables (Villanueva Criales, 2023). Samuel Hilari (2022) también ha resaltado el rol fronterizo que pasaron a jugar el Choqueyapu y sus tributarios, diferenciando claramente los espacios de la ciudad de españoles de los “pueblos de indios”. En efecto, la ciudad hispana se veía rodeada por caseríos indígenas como San Sebastián, San Pedro y Santa Bárbara. Sin embargo, este panorama del asentamiento español en la cuenca del Choqueyapu tiene un segundo protagonista: la Villa de Obrajes, asentada en el curso bajo del río en 1553. Obrajes inició como un conjunto de propiedades dedicadas a la producción textil con empleo de mano de obra indígena forzada, que estuvo en manos eclesiásticas y militares durante la mayor parte del período colonial (GMLP, 2009).

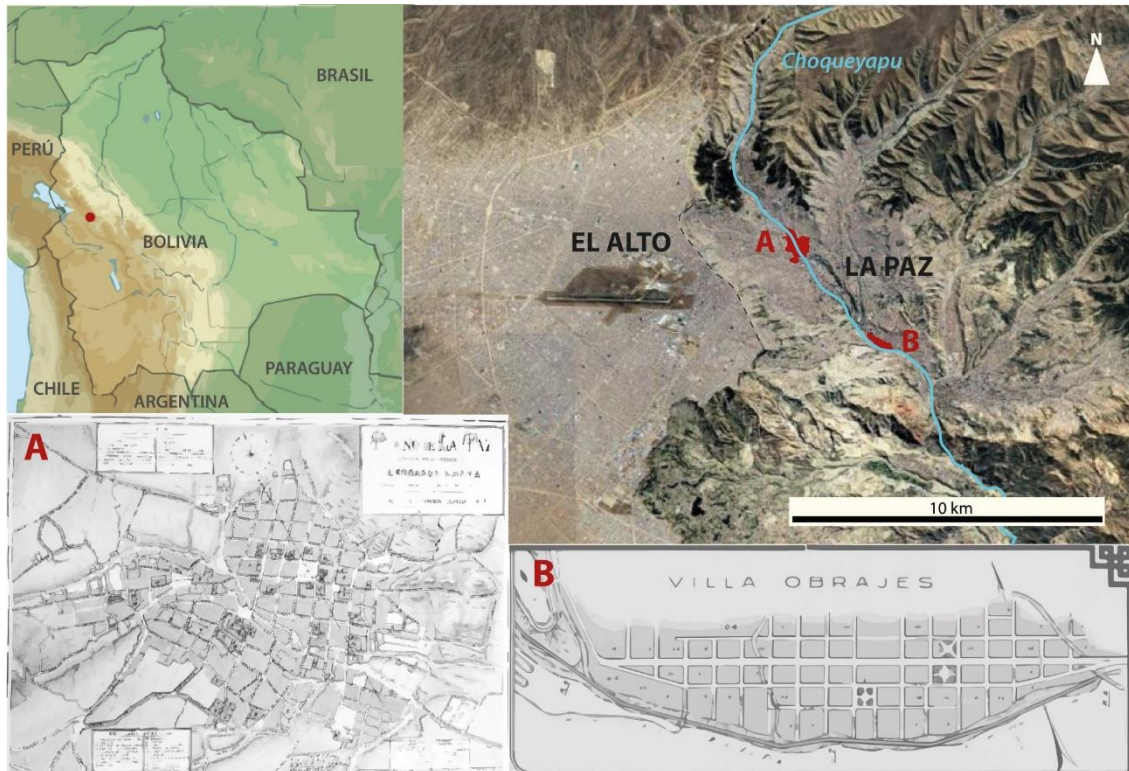


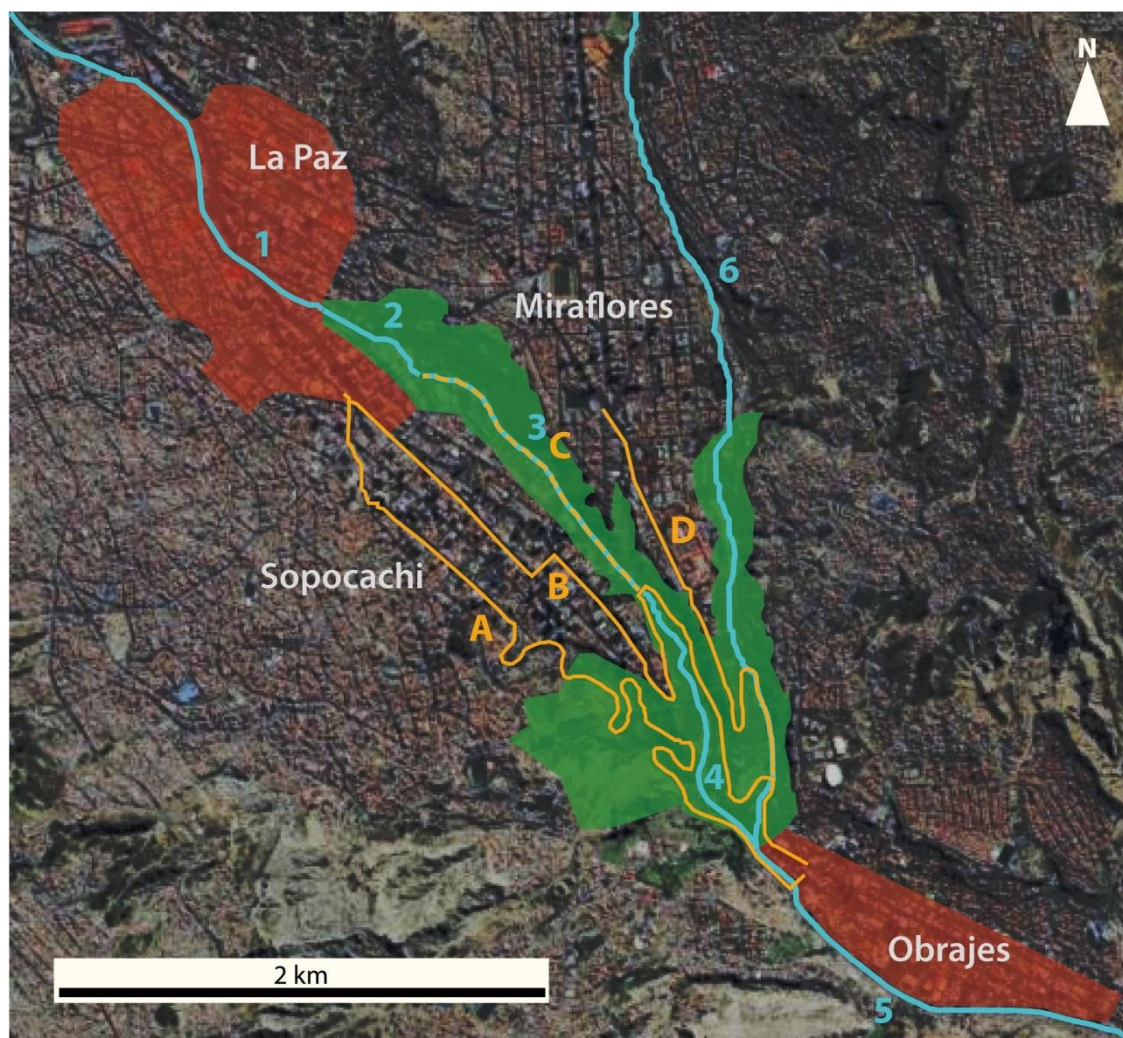
Figura 1. Ubicación de La Paz y planos de La Paz y Obrajes. Fuente: ilustración del autor basada en Lanza (1877) y Rodríguez (1941).

Así, en un área amplia en torno a los cinco kilómetros que separan a La Paz de Obrajes se desarrolló lo que denominaremos un “espacio intersticial”. Este concepto tiene una larga historia en los estudios urbanísticos y una serie diversa de acepciones (Águila Flores, 2014), pero emplearemos aquella desarrollada por Méndez (2009): el espacio intersticial no es el vacío sino la ciudad preexistente, o la ciudad negada por quienes se autoexcluyen en sus vecindarios. Méndez recoge la idea de meseta de Deleuze y Guattari y emplaza lo intersticial como el opuesto conceptual de la meseta: el pliegue. Si las mesetas son franjas urbanas homogéneas, donde las formas arquitectónicas clonadas representan tradición y comunidad, los intersticios que simultáneamente separan y conectan las mesetas serían todo lo contrario. Cabe notar que, en el caso de La Paz, esta conceptualización no es solo metafórica, sino material y topológica. En el momento colonial, por ejemplo, La Paz y Obrajes son dos asentamientos ubicados sobre mesetas y el terreno entre ambas, con el río como agente central, es un conjunto caprichoso de pliegues escarpados y verticales que denominaremos el cañón del Choqueyapu.

Para vincular ambas islas de modernidad se dibujó sobre el intersticio un camino tropero, cuyo recorrido de una legua no solo debía adecuarse el complicado relieve sino descender, simultáneamente, 400 metros de altitud; el camino salía del límite sudeste de La Paz —la Alameda, por ese entonces— y atravesaba la planicie donde luego se asentará el barrio de Sopocachi, para comenzar un descenso escabroso que, sin embargo, no atravesaba directamente el cañón del Choqueyapu sino una zona inmediatamente adyacente al Este, menos abrupta, formada por las zonas hoy llamadas Llojeta y Kantutani; estas regiones, con el crecimiento posterior de la ciudad, serían percibidas usualmente como periferias marginales de la ciudad y empleadas, por ejemplo, para el desecho de basura (Behoteguy Chávez, 2019; Villanueva Criales, 2023). De todos modos, para alcanzar Obrajes por esa vía era igualmente necesario vadear el Choqueyapu, a esa altura ya unido con uno de sus principales afluentes, el Orkojawira, bastante caudaloso. Por ello, Acosta (1880) refiere como un hito la construcción de un puente de cal y piedra sobre el río en 1817. Las dificultades del trayecto fueron tales que las condiciones de relativo aislamiento de Obrajes comenzaron a mejorar solamente en el gobierno de José Ballivián (1841-1846), cuando el camino fue mejor trabajado —entiéndase, habilitado para coches tirados por caballos. De ese modo, a finales del siglo XIX Obrajes comenzaba a tomar el cariz de un “pueblito” de cierto prestigio, que se describía optimistamente como un futuro “Versalles de La Paz” (Acosta, 1880, p. 41). Para entonces La Paz, un asentamiento de poco más de 50.000 habitantes, no difería mucho de lo que había sido durante la colonia.

La situación cambiaría radicalmente con la llegada del nuevo siglo (Escobari de Querejazu, 2009). Las causas son variadas: la transformación de la ciudad en la sede de gobierno de Bolivia tras vencer a las élites sureñas en la Guerra Federal; la industrialización acelerada por la bonanza atraída por los altos precios del estaño que alentó, en las mentes dirigentes formadas en Europa, el sueño de modernidad; el crecimiento demográfico por la migración desde el campo; la llegada del ferrocarril y el automóvil —este último, anecdóticamente, introducido al país por el arqueólogo austro-húngaro Arthur Posnansky. Lo cierto es que la célula urbana de La Paz comenzó un movimiento expansivo hacia sus contornos inmediatos. La implementación del transporte público y la “domesticación” del río fueron las dos estrategias maestras que acompañaron esta expansión desde entonces (Figura 2).

Es entonces que toma forma el proyecto de embovedar al Choqueyapu y ganar espacio para abrir una moderna avenida central a la europea que conectaría la nueva estación de ferrocarril con el elitesco paseo de La Alameda, un proyecto defendido por el arquitecto Emilio Villanueva que se concretó entre las décadas de 1910 y 1940 (Bustillos Vega *et al.*, 2016). El embovedado no salió de los límites del centro hasta los 50, cuando se prolongó levemente ganando nuevo espacio para instalar un primer zoológico o “Parque de los Monos”; sin embargo, el Choqueyapu fue encauzado mediante un amplio canal que atravesaba todo el cañón hasta Obrajes; para 1948, el canalizado alcanzaba nuevas células urbanas nacientes de lo que comenzaba a llamarse la “zona Sur” de La Paz: Calacoto y la Florida.



- Mesetas urbanizadas iniciales
- Cañón del Choqueyapu

Vías rápidas:

- A. Antiguo camino tropero (hoy Kantutani)
- B. Ruta del tranvía (hoy San Jorge-Copacabana)
- C. Avenida del Poeta (sobre embovedado)
- D. Avenida de los Leones

Ríos y embovedados:

- 1. Embovedado Choqueyapu (años 10-40)
- 2. Embovedado Choqueyapu (años 50)
- 3. Embovedado Choqueyapu (años 70-80)
- 4. Embovedado Choqueyapu (años 2020)
- 5. Río Choqueyapu canalizado
- 6. Río Orkojawira

Figura 2. Desarrollo histórico de embovedados y rutas rápidas sobre el pliegue La Paz – Obrajes. Ilustración del autor.

La producción de esta avenida central fue acompañada, en 1909, por la implementación del primer servicio de transporte público masivo de la ciudad, el tranvía eléctrico urbano (GMLP, 2014). Guevara Ordoñez (2017) ha estudiado cómo la aparición de este medio de transporte en cuanto testimonio de modernidad implicó un proceso de segregación de los cuerpos, sobre todo indígenas, a partir de vestimenta y hábitos, definiendo horizontes de normalidad. Así, si bien el río como frontera urbana dejó de existir al ser embovedado, el mismo proyecto modernizador incorporó nuevas formas de discriminación. El plano de La Paz levantado por Rodríguez en 1941 muestra claramente que una ruta de tranvía atravesaba las amplias avenidas de las recientemente urbanizadas y elitistas zonas de Sopocachi y San Jorge y, desde la punta de la

meseta de Sopocachi, descendía hasta el cañón del Choqueyapu, atravesaba el río mediante un puentecillo santificado con una imagen de la virgen de Lourdes, y progresaba en paralelo al río hasta alcanzar Obrajes por la llamada Curva de Holguín. El camino para carrozas hacia Obrajes se volvió apto para automóviles y empezó a ser recorrido por líneas de ómnibus en los años 40; Fernández (1948) refiere al proyecto de convertir esta vía en una autopista de alta velocidad, lo que eventualmente se lograría mediante el trazado de la autopista Katutani. Obrajes se convirtió en una zona de élite, poblada de mansiones de embajadores y personas de alto estatus.

Así, desde la primera mitad del siglo pasado, La Paz devino en un proyecto constante de reproducir su *ethos* moderno, de clonar las formas arquitectónicas de la meseta sobre espacios vecinos. El proyecto conjunto de embovedado de ríos y tranvía urbano logró este propósito fácilmente sobre mesetas inmediatamente vecinas, como Sopocachi, urbanizado entre los años 1910 y 1930 en el margen sudeste del Choqueyapu; o Miraflores, urbanizado entre los años 1930 y 1940 en el margen noroeste. En cambio, en las laderas más pendientes que rodeaban a las mesetas, arcillosas y propensas a deslizamientos, el modelo de la meseta se clonó de modo imperfecto y precario, ganando espacio riachuelos y aguas subterráneas mediante puentecillos, canales, muros de contención y graderías; en estas zonas se asentaron obreros y clases populares. Es el inicio de la desigualdad en clave topográfica que hasta hoy caracteriza a la ciudad y que hemos discutido en otras ocasiones (Villanueva Criales & Vásquez Rivera, 2017). Sin embargo, el espacio intersticial del cañón del Choqueyapu que nos ocupa, que quedó enclavado entre las dos nuevas mesetas urbanas de Sopocachi y Miraflores, era de una magnitud y complejidad mucho mayor, con laderas casi verticales donde era imposible construir y con un río crecientemente fétido y contaminado. Así, lo único que fue posible con el fin de incorporar a Obrajes y el resto de la zona Sur al tejido urbano fue controlar el río y atravesar el espacio mediante nuevos y cada vez más rápidos medios de transporte. Aunque no hay mucha información sobre posibles habitantes del intersticio en la primera mitad del siglo, se sabe que el cerro de Laika Quta, cuyas faldas descendían hacia el cañón, era un lugar peligroso y marginal, donde habitaban y operaban brujos *-laika*, en aymara- y se guarecían criminales; más tarde, en los años 60 durante el golpe de estado del general Barrientos, las cuevas de Laika Quta fueron el escondite de los milicianos que se oponían al golpe (GMLP, 2009).

La Revolución Nacional de 1952 no hizo sino acelerar el crecimiento demográfico de La Paz; la Reforma Agraria implicó que miles de antiguos pongos, trabajadores forzados de las haciendas agrícolas privadas que rodeaban a la ciudad, se incorporaran al tejido urbano conformando nuevos barrios, al tiempo que las fortalecidas estructuras sindicales recibían del gobierno tierras que repartían entre sus trabajadores conformando barrios obreros. El agudo crecimiento urbano determinó que, para los 70 y 80, el transporte urbano sufriera transformaciones. No solamente se abandonó el tranvía dando prioridad al transporte automotriz, sino que los intentos fracasados por implementar empresas públicas de transporte dieron paso a la constitución de múltiples cooperativas semi-privadas de transportistas; este fenómeno, especialmente a partir de los 80, se debió a la necesidad de absorber a los trabajadores desplazados por la crisis del sector minero público, que habían migrado a la ciudad (GMLP, 2014). El incremento del parque automotriz determinó la necesidad de nuevas vías, entre ellas especialmente aquellas que unían el centro con el ya populoso sur.

De ese modo, el cañón del Choqueyapu vio un nuevo y ambicioso proyecto de ocultamiento del río mediante un embovedado que se prolongó desde el zoológico hasta la gruta de Lourdes; sobre el espacio ganado se ubicó una nueva vía rápida, la Avenida del Poeta. Junto con la ya mencionada autopista Kantutani; la ruta de San Jorge, emplazada sobre la antigua ruta del tranvía; y una nueva vía rápida uniendo Miraflores con Obrajes llamada Avenida de los Leones, se configuró un sistema, vigente hasta hoy, que busca atravesar lo más rápido

posible el espacio intersticial uniendo las células urbanas del centro y el sur, la primera alojando la mayor parte de los empleos e instituciones públicas, y la segunda como residencia preferida de las élites y clases medias altas. Sin embargo, no por ello los pliegues rugosos del espacio intersticial cedieron ante el impulso de la meseta. El gobierno de la ciudad multiplicó los intentos por entregar al cañón del Choqueyapu algún tipo de funcionalidad auxiliar: en su extremo más cercano al centro se estableció un teatro al aire libre, canchas de fútbol de salón y un parque infantil; Laika Quta fue también convertido en parque para niños y mirador.

Sin embargo, el resto del cañón se resistió a ser funcional al crecimiento urbano; las iniciativas por convertirlo en un “parque urbano central” en décadas recientes tuvieron limitado éxito. Esto se debe principalmente a que, en el marco de aquella desigualdad en clave topográfica ya mencionada, los espacios intersticiales, cauces de ríos con topografía impracticable como el que nos ocupa, tienen sus habitantes: los indigentes adictos al alcohol y a inhalar pegamento, los últimos marginados, los que prosiguen sus vidas casi a espaldas de la sociedad urbana, aunque paradójicamente en su práctico centro. Al menos desde los 80 y quizá antes —estos segmentos de la población paceña rara vez aparecen en documentos salvo que sean de crónica roja—, este espacio se configuró como una zona peligrosa e indeseable de transitar a pie; una tierra de nadie cuyos habitantes siguen sus propias reglas.

A medio camino entre la literatura y la descripción vívida, la obra de Víctor Hugo Viscarra (2001, 2010), cuyos itinerarios incluyeron estos espacios entre los años 60 y 2000, nos describe descarnadamente la experiencia corporal de los “torrantes”, los cobertizos donde decenas de personas duermen apretujadas, sintiendo tanto el hedor del Choqueyapu como el de sus propios cuerpos, en total promiscuidad; nos cuenta de la prostitución en lugares de lavado de ropa como la gruta de Lourdes, de la necesidad imperiosa de cubrirse de la lluvia para no enfermar y morir en la noche paceña, de las estrategias para procurarse alcohol, pegamento para inhalar y comida; en fin, de un ámbito tan propenso a la criminalidad y a la violencia como a la solidaridad y la hermandad. La obra particularmente original de Viscarra, ampliamente difundida entre la población mediante adaptaciones cinematográficas como *Cementerio de Elefantes* de 2008, dirigida por Tonchy Antezana, ha insertado en la cultura popular paceña la imaginación esas condiciones de vida sin estar jamás cerca de experimentarlas ni de verlas, evitando en lo posible la experiencia corporal de acercarse a estos espacios donde la urbe ha desechado a sus indeseables. Aunque el espacio intersticial se hizo más pequeño en la medida que los medios para atravesarlo se hicieron más rápidos, se mantuvo inevitable en pleno centro urbano, y la ciudad de las mesetas en expansión se desarrolló procurando negar, evitar, olvidar estos espacios, atravesarlos solamente en la medida de lo necesario, en auto y a alta velocidad.

SOBRE EL INTERSTICIO: UNA ARQUEOLOGÍA TELEFÉRICA

El proyecto de expansión de la ciudad sobre este espacio prosigue en este mismo momento, como bien señala Hilari (2022), con la prolongación del embovedado sobre el Choqueyapu, que esta vez unirá la gruta de Lourdes con los inicios mismos de Obrajes; otra vía rápida, que espera seguir descongestionando el tráfico de una ciudad que no para de crecer, se planteará sobre el embovedado en su constante progresión de modernidad.

Sin embargo, una transformación más radical del transporte urbano ha tenido lugar en la última década en La Paz y su vecina, la más joven y ya más poblada ciudad de El Alto. Resultado de las presiones demográficas y de transporte, y del *boom* económico fomentado por los altos precios de los hidrocarburos en los años 2010, el gobierno nacional implementó una red de teleféricos urbanos que ha ganado cierta fama a nivel mundial. El teleférico urbano o Mi Teleférico, como es su nombre oficial, puede describirse como una experiencia exitosa

de modernización que ha reducido la presión sobre el transporte automotriz, y ha permitido conexiones más rápidas entre zonas de La Paz, así como entre La Paz y El Alto, que conforman junto a municipios vecinos menores una mancha urbana de casi dos millones de personas. Al hacerlo, los habitantes de ambas ciudades, quienes frecuentemente desconocían muchos rincones de esta masa urbana por las limitaciones del tiempo y los modos de transporte, pudieron ganar un mayor conocimiento de los enormes contrastes entre diferentes zonas de ambas urbes.

Así, mediante los trayectos de teleférico se constata la opulencia modernista y occidentalizada, antes cuidadosamente escondida en lo alto de una meseta, de las mansiones de San Alberto, en la zona Sur, o el brillante y ostentoso despliegue de los *cholets*, las mansiones de los *qamiris* aymaras, en ciertas zonas de El Alto. Del mismo modo, se puede observar el modo en que estas zonas intercalan, a veces de modo muy apretado, con arquitectura patrimonial colonial y republicana, filas enteras de edificios multifamiliares, barrios precarios, casas pobres, laderas empinadas con muñecos colgantes y graderías. Las múltiples realidades y experiencias de habitar la ciudad se pueden recorrer y observar de un modo muy particular. Inevitablemente, el teleférico puso en contacto a sus viajantes con el cañón del Choqueyapu y con otros varios espacios intersticiales, menos antiguos pero similares, diseminados por toda la urbe, allá donde las paredes de las laderas son verticales y por tanto impracticables (Figura 3).

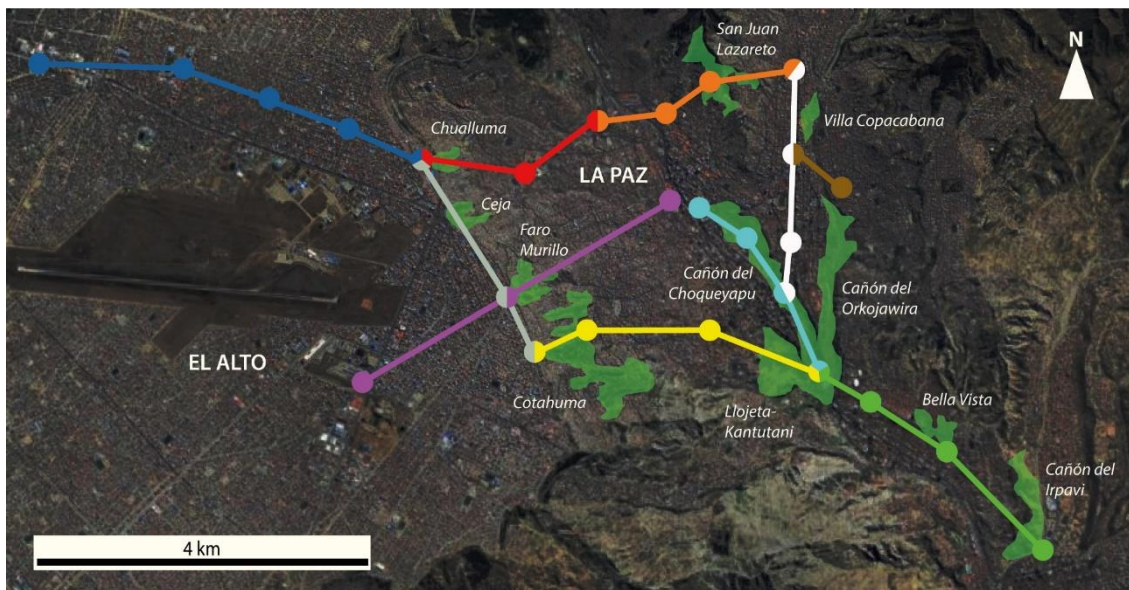


Figura 3. La red de teleféricos y algunos espacios intersticiales principales. Ilustración del autor.

Y es que teleférico, que significa en su etimología cargar o transportar a lo lejos, ofrece un acercamiento intermedio –en lo referente a distancia– entre la perspectiva “desde arriba” que ofrece, por ejemplo, una imagen satelital, totalmente ajena al caos como señalan González-Ruibal y Hernando (2010), y el total involucramiento sensorial en el caos material de una perspectiva “desde abajo”. La del teleférico es una experiencia que permite observar los materiales y las texturas a vuelo de pájaro, con mayor o menor detalle en función de la altura a la que se cuelga sobre el suelo, y apreciar los volúmenes y las texturas, incluso en algunos casos percibir sonidos y olores fuertes. Una segunda característica de la experiencia teleférica es que no deja de ser un traslado “en burbuja”; es una forma de transportarse por encima del espacio intersticial, del pliegue, sin abandonar la comodidad y seguridad geométrica de la meseta; en efecto, desde la seguridad de la cabina, se puede observar

e invadir la intimidad del otro sin poner en riesgo la propia, manteniendo el anonimato y sin arriesgar en lo más mínimo la propia integridad.

Por otro lado, es sin lugar a dudas una experiencia guiada, donde el precio de la seguridad y comodidad del recorrido es la pérdida total de control sobre el mismo. Entre una y otra estación, el viajante del teleférico se abandona completamente a los mecanismos del sistema de transporte; no puede decidir, a diferencia de la experiencia de navegación mediante imágenes satelitales, hacia donde ir; tiene solamente cierta libertad de decidir qué ver, rotando la vista y dirigiéndola más cerca o más lejos. La secuencia del teleférico es predeterminada y tiene un contenido secuencial que puede dar paso a la narrativa lineal y a la rutina. Y finalmente, dato no menor, el trayecto es mucho más lento que uno en automóvil y durante el mismo el viajante no necesita maniobrar nada; puede, y a veces es inevitable, ponerse a mirar por los ventanales hacia fuera.

Todas estas características determinan que la experiencia teleférica sea radicalmente diferente de cualquier otra antes experimentada por los habitantes de la ciudad —arqueólogos incluidos— con otros medios de transporte. El teleférico entregó súbitamente puntos de vista nuevos y totalmente distintos de aquellos para los cuales se había diseñado, en gran medida, la ciudad en sus aspectos escenográficos. En otras palabras, el teleférico permite observar desde arriba el reverso de aquello que durante décadas había sido construido como fachada para ser apreciado desde abajo y con determinada dirección.

De las diez líneas del sistema de teleféricos urbanos, cuatro confluyen en la estación de la Curva de Holguín, justo en la entrada del barrio de Obrajes, y atraviesan o permiten observar, en mayor o menor medida, el espacio intersticial del cañón del Choqueyapu que hemos estado historizando. Una de ellas, la línea verde, se prolonga hacia la zona Sur; no atraviesa este espacio como tal, sino que provee una mirada algo distante de algunas vías complementarias como la avenida de los Leones y el canalizado del río Orkojawira. La línea amarilla se desplaza en dirección Oeste, en ruta hacia Sopocachi, Cotahuma y El Alto; desde ella se puede advertir, también con bastante lejanía, el trazado de la ruta de Kantutani y algo de la nueva porción de embovedado del Choqueyapu. La línea blanca, que en rigor no nace de la Curva de Holguín sino de una estación algo más cercana a la Gruta de Lourdes, se desplaza al norte, hacia Miraflores; desde ella es posible observar una buena porción de las estribaciones bajas de dicha meseta en relación con el espacio intersticial.

Finalmente, la línea celeste viaja hacia el noroeste para alcanzar El Prado, la antigua Alameda, en pleno centro paceño. Esta línea es particular por ser, quizá, la menos “aérea” de toda la red. La mayor parte de las líneas de teleférico viajan a gran altura uniendo las partes altas de las estribaciones montañosas que forman la ciudad, y por tanto entregan al viajero vistas asombrosas de una ciudad hecha de cerros tapizados de pequeñas casas, islas de rascacielos y un fondo de montañas nevadas. En marcado contraste, viajar en la línea celeste es desplazarse a una distancia relativamente corta de la superficie, por entremedio del cañón del Choqueyapu enclavado entre las ya mencionadas mesetas y barrios de Miraflores y Sopocachi; de hecho, el teleférico celeste pasa por debajo de los tres grandes puentes construidos a partir de los años 90 y que, hoy en día, unen ambas mesetas hundiéndose sus enormes pilares en el cañón. En su viaje, atraviesa en su plenitud el espacio intersticial que nos interesa, corriendo casi paralela al embovedado del río. Es por todas estas características que el teleférico celeste permite o incluso obliga a mirar aquello que durante décadas se intentó negar.



Figura 4. Las espaldas de los edificios de las mesetas de Sopocachi (izq.) y Miraflores (der.) desde el intersticio. Fotografías del autor.

Un primer aspecto que resalta de este viaje es que permite ver las espaldas de las casas y edificios de Sopocachi y Miraflores (Figura 4); sus fachadas principales miran hacia las avenidas principales ubicadas al interior de las mesetas, llamadas Arce y Saavedra, respectivamente. Solo los patios traseros, los espacios auxiliares, los depósitos cercados por vallas se aproximan al intersticio. De ese modo, ambos barrios intentan sustraerse o evitar el contacto visual cercano con el pliegue, el barranco, el río, el espacio de los marginados.

Sin embargo, desde el teleférico es imposible no advertir la presencia de la materialidad de estos habitantes del cañón del Choqueyapu. Los espacios donde estas personas se congregan para dormir son estructuras claramente visibles por su tamaño y sus materiales; por un lado, en el transcurso se observa que la parte baja de ciertas plataformas construidas para sostener las vías rápidas, como la avenida de San Jorge o la Avenida de los Leones, son empleadas perfectamente como cobertizos; en otros puntos se pueden observar pequeños cuartos de adobe con puertas y techos de chapa o estructuras efímeras de palos de madera que sostienen láminas de chapa o toldos de plástico a manera de techo (Figura 5); las notables diferencias en protección frente a los elementos que muestran estos tres tipos de cobertizo podrían sugerir que existen fricciones, faccionalismos y jerarquías entre los habitantes de estos espacios intersticiales; los espacios aptos para dormir en esta topografía tan escarpada y los materiales para cubrirse son recursos limitados, y la pertenencia o no a determinado grupo seguramente define los espacios que se pueden ocupar o no. En todos los casos, sin embargo, las estructuras son mantenidas, no están abandonadas, y grandes acumulaciones de basura en sus contornos inmediatos sugieren actividades intensas, largas y continuas de ocupación. En algunos casos pareciera que los desechos orgánicos han fomentado el crecimiento de ciertos tipos de vegetación, especialmente cactus que indican especialmente las inmediaciones de los refugios.



Figura 5. Diferentes tipos de torrantes o cobertizos en el cañón del Choqueyapu. Fotografías del autor.

La presencia de estos pobladores del intersticio no se limita a los cobertizos y espacios para dormir (Figura 6); pequeñas sendas de a pie, sinuosas sobre las laderas escarpadas, se dibujan a fuerza de mucho pisar sobre la hierba alta, y unen verticalmente la avenida del Poeta, ubicada en el fondo del cañón, con los sistemas de puentes y vías rápidas que se han construido en la parte alta del mismo, ya cerca de las mesetas. Nos señalan que la vida en el intersticio tiene una lógica particular, una de alternancia entre estos espacios marginados y las mesetas, de donde se debe obtener comida y otros insumos. Restos de fogatas, pequeñas aglomeraciones de basura, amontonamientos de madera cubiertos de plástico o de chapa nos hablan de instancias de reunión y de estrategias de previsión de combustibles necesarios que son protegidos de la lluvia, la principal enemiga de la vida en estos espacios. Aunque no están directamente relacionados, se puede pensar que pequeños canales y acequias situadas a ambos costados de la avenida del Poeta sirven para la higiene corporal y de la vestimenta, y que las enormes aglomeraciones de basura como las que se ubican bajo los pilares del puente de las Américas son fuentes de ciertos recursos o materiales a ser reciclados y reusados.

Finalmente, en algunos puntos específicos se notan transiciones entre la meseta y el pliegue; esto es visible especialmente en ciertas estribaciones bajas de la meseta de Miraflores, donde la materialidad propia de los marginados parece ocupar pequeños lotes baldíos y espacios abandonados ubicados inmediatamente al lado de casas que, si bien precarias, no corresponden al modo de asentamiento propio del intersticio (Figura 7). Estas configuraciones sugieren que no todos los habitantes de la ciudad dan totalmente la espalda a los habitantes de los intersticios; que las fronteras entre meseta e intersticio no son del todo duras; y que hay espacio, aunque reducido, para las negociaciones y cierto grado de convivencia.

En cualquier caso, la abundante materialidad de los marginados sobre el cañón del Choqueyapu testimonia dinámicas de habitación y de dominio de este espacio intersticial, donde los traslados verticales sobre las laderas, el uso de materiales ligeros para protegerse de las inclemencias del tiempo, el desecho expeditivo de la basura propia y el reciclaje de la basura ajena, además de la interacción cercana con la vegetación y el río, parecen ser constantes. Habla también de posibles dinámicas sociales complejas de agrupamiento y reunión, de exclusión y faccionalismo, especialmente agudas al estar en juego la propia supervivencia. Sin lugar a dudas, la materialidad también esconde, aún de la visión teleférica, las prácticas y actividades más íntimas o incluso clandestinas de estas personas permitiéndonos solamente una visión fragmentaria sobre esta realidad y dejando –afortunadamente– el resto a las labores de la ficción.



Figura 6. Sendas, desechos y vegetación en torno a un cobertizo, en el intersticio. Fotografías del autor.



Figura 7. Frontera blanda entre la materialidad del pliegue y la de la meseta. Fotografía del autor.

REFLEXIONES AL CIERRE

La constitución de espacios intersticiales urbanos como el cañón del Choqueyapu no es, como se puede observar a partir de la documentación histórica existente, un fenómeno exclusivamente presente. Más bien, involucra el accionar de muchos agentes con duraciones y temporalidades distintas, comenzando por el propio

río que determina las especiales condiciones topográficas que hicieron y hacen inevitable plantear al cañón como un pliegue o espacio intersticial. Otro agente inexcusable de la constitución de este espacio es la modernidad en tanto condición de fundación y expansión de la ciudad, de establecimiento de las distinciones topológicas entre meseta y pliegue, de desarrollo de mecanismos para atravesar el espacio de manera segura e inocua, y sobre todo de confinamiento de los marginados como habitantes de este espacio negado, oculto y temido. Entonces, los habitantes del intersticio emplean de modo activo, en la medida de sus posibilidades, los reversos de las infraestructuras y los desechos materiales que la ciudad de las mesetas viene produciendo históricamente desde, al menos, el siglo XVIII.

La implantación del teleférico urbano ha inaugurado una experiencia totalmente diferente de aquellas previas, donde la visibilización de estos espacios negados y de sus habitantes se hace inevitable. Por más que intentemos mirar al horizonte, durante los diez minutos de viaje relajado al interior de una cabina con visión de 360 grados, hay que hacer un esfuerzo para ignorar la presencia, bajo nuestros pies, de materiales y de testimonios de formas de vida cuya existencia conocíamos por el relato e incluso por la literatura, pero que preferimos obviar en el cotidiano. Sin embargo, la visibilización de estas realidades tiene el costo de la desensibilización; la experiencia teleférica es, como hemos resaltado, una de seguridad. Permite atravesar el espacio intersticial, antes peligroso, sin riesgo alguno; es un pequeño pedazo de meseta que se desplaza físicamente por encima del pliegue. Este desplazamiento arrebat a los habitantes de estos espacios una de las pocas fuentes de poder o incidencia sobre el resto de la sociedad que retenían: el dominio de lo oculto, la sensación de peligrosidad, una suerte de clandestinidad que emanaba de lo invisible e indeseable del intersticio. La experiencia de observar estos testimonios materiales desde el aire esteriliza y naturaliza estos espacios y a sus habitantes al plantear una mirada desde otro ángulo, que corre el velo de lo escondido. El peligro que esto, agudizado por el carácter notoriamente rutinario del viaje en teleférico –realiza siempre el mismo recorrido, en la misma dirección, a la misma velocidad– conlleva en términos sociales es la banalización, la invisibilización por el hábito, la neutralización de la radicalidad de estos espacios y su inserción en las narrativas de desarrollo y modernidad.

En efecto, el teleférico es uno de los emblemas de la modernización de La Paz, dibujada como una urbe atareada, progresista y diversa, una ciudad peculiar en proceso de perfeccionar, por ejemplo, su oferta turística y gastronómica, añadiendo una capa de identidad ancestral u original a sus productos. El teleférico permite conectar el centro patrimonial histórico, la sede de gobierno del país, con los rascacielos modernos del sur o con las zonas de fiesta y bohemia de Sopocachi en pocos minutos, impactando por la variedad de paisajes y realidades novedosas y agradables, todo mientras se atraviesa volando los cerros y se disfrutan paisajes de cordillera nevada únicos y espectaculares. El teleférico es, en gran medida, la narrativa de lo sublime que entrega la fantasía de la sociedad moderna paceña. Sin embargo, la materialidad de los marginados que desde hace algunos años está a la vista de la población a causa de la experiencia teleférica también ilumina una realidad dramática de miseria y precariedad extrema, materiales y seres humanos abyectos, desechados y despreciados por su sociedad. Al hacerlo, nos confronta con los fantasmas y los lados oscuros del sueño de progreso y desarrollo moderno en cuya vorágine nos encontramos envueltos día con día, tanto como personas como en tanto sociedad. En efecto, es imposible negar que los habitantes del intersticio son la faceta más fallida e incómoda de la implantación de la ciudad como estructura arquitectónica y de la implantación del sistema de la modernidad como frente de avance y horizonte. La desigualdad extrema, la ausencia o ineficiencia de redes de solidaridad, las condiciones desesperantes que orillan a las personas a abrazar la vida en los intersticios o

que, incluso, determinan que personas nazcan en los intersticios, son fenómenos aberrantes de nuestro tiempo que nos resulta común evadir.

Es por estas razones que una arqueología social urbana debe estar dispuesta a documentar, a resaltar y poner en evidencia, desde la sensibilidad afectiva que plantean los materiales, estas realidades oscurecidas y abandonadas por los discursos y las narrativas oficiales. El objetivo no es cuestionar al teleférico urbano en tanto medio de transporte o atracción turística; de hecho, volviendo a la consideración de que la arqueología misma es una consecuencia de lo material histórica y socialmente constituido, esta arqueología teleférica hubiese sido imposible de implementar sin el teleférico como prerequisite. La finalidad tampoco es el morbo, la pornopobreza o la invasión de la privacidad a la que estas personas tienen derecho; de ahí que la documentación totalmente “desde abajo” de la materialidad resulte, en este caso, poco recomendable desde un costado ético.

La finalidad de este ejercicio ha sido contrarrestar en algo la banalización y naturalización de la miseria y alimentar la reflexión colectiva acerca de las sombras y abyecciones que componen el sistema en que vivimos. Así, y retornando a las características de la arqueología histórica social, la podemos discutir en base a una relación conflictiva con la cotidianidad: efectivamente, hace uso de un enfoque metodológico cuya escala se basa en lo cotidiano como testimonio de procesos históricos mayores; sin embargo, también se plantea como antítesis de “lo cotidiano” en el sentido de lo naturalizado o de aquello insensibilizado por la rutina; implica resaltar aquellos aspectos misérrimos que subyacen o constituyen el precio de nuestra cotidianidad. Apunta a promover el cuestionamiento de las aspiraciones vitales que, como seres funcionales a la reproducción del sistema, adscribimos y valoramos.

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a Camilla Agostini y Piero Tessaro por el planteamiento y edición de este número temático. Asimismo, a Vanessa y Alicia, mi mayor fuente de inspiración.

REFERENCIAS

- Acosta, N. (1880). *Guía del viajero en La Paz*. La Paz: Imprenta de la Unión Americana.
- Agostini, C., & Pinheiro, F. (2021). “Arqueologia do mundo moderno” e multiperspectivismo na abordagem sobre escravidão no Atlântico Sul. *Vestígios – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica*, 15(2), 245-269. DOI: 10.31239/vtg.v15i2.26418.
- Águila Flores, J. L. (2014). *Espacio intersticial. Surgimiento y transformación. Caso: Tonalá, Jalisco en México*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía.
- Bedregal, J. F. (2013). *Tras el oro de Chuquiabo: en busca de un tiempo olvidado*. La Paz: Concejo Municipal de La Paz.
- Benavides, O. H. (2001). Returning to the source: social archaeology as Latin American philosophy. *Latin American Antiquity*, 12(4), 355-370.
- Behoteguy Chávez, G. (2019). Llojeta de cementerios, artistas y suicidas. *Thakhi MUSEF*, 2, 5-16.
- Bustillos Vega, A., Díaz Benavente, J., & Machaca, V. H. (2016). El río Choqueyapu y el alcantarillado de la ciudad de La Paz (1913-1977). *Historia*, 38, 131-155.
- Escobari de Querejazu, L. (2009). *Mentalidad social y niñez abandonada. La Paz, 1900-1948*. La Paz: IFEA-Plural.

- Fernández, V. (1948). Historia de los servicios públicos de la ciudad de La Paz. En *La Paz en su IV Centenario, 1548-1948, Tomo II: Monografía Histórica* (pp. 285-316). Buenos Aires: Comité Pro IV Centenario de la Fundación de La Paz.
- Funari, P. P. A. (1999). Historical archaeology from a world perspective. En Funari, P. P. A., Hall, M. & Jones, S. (eds.). *Historical Archaeology. Back from the edge* (pp. 37-66). London & New York: Routledge.
- GAMLP (Gobierno Autónomo Municipal de La Paz) (2014). *La historia del transporte paceño*. La Paz: GAMLP.
- Gell, A. (1998). *Art and Agency. An anthropological theory*. Oxford: Clarendon Press.
- GMLP (Gobierno Municipal de La Paz) (2009). *Historia de 100 barrios paceños contada por los propios vecinos*. La Paz: GMLP.
- González-Ruibal, A. (2008). Time to destroy: an archaeology of supermodernity. *Current Anthropology*, 49(2), 247-279. DOI: 10.1086/526099.
- González-Ruibal, A. & Hernando, A. (2010). Genealogies of destruction: an archaeology of the contemporary past in the Amazon Forest. *Archaeologies: Journal of the World Archaeological Congress*, 6(1), 5-28. DOI: 10.1007/s11759-010-9120-1.
- Guevara Ordoñez, N. (2017). La incorporación de *lo indígena* en el espacio urbano paceño a principios del siglo XX. *Territorios*, 36, 69-86. DOI: 10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.5093.
- Hamilakis, Y. (2018). Decolonial archaeology as social justice. *Antiquity*, 92(362), 518-520. DOI: 10.15184/aqy.2018.17.
- Hilari, S. (2022). Choqueyapu. La negación de un río como símbolo de modernidad. *Materia Arquitectura* 23, 108-117.
- Hodder, I. (2007). The “social” in archaeological theory: an historical and contemporary perspective. En Meskell, L. & Preucel, R. W. (eds.). *A companion to social archaeology* (pp. 23-42). Oxford: Blackwell Publishing.
- Johnson, M. (1996). *An archaeology of capitalism*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Lanza, L. (1877). *Plano de La Paz 1877*. La Paz: Honorable Concejo Municipal.
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- Lémuz Aguirre, C., & Aranda Álvarez, K. (2008). *Mapa de áreas arqueológicas potenciales del valle de La Paz*. La Paz: GMLP.
- Méndez, E. (2009). *Arquitectura simulacro*. Guadalajara: Posgrados PNP CONACYT, UdeG, CUAAD, CUC.
- Navarrete, R. (2012). ¿El fin de la arqueología social latinoamericana? Reflexiones sobre la trascendencia histórica del pensamiento marxista sobre el pasado desde la geopolítica del conocimiento latinoamericano. En Tantaleán, H., & Aguilar, M. (comps.). *La arqueología social latinoamericana. De la teoría a la praxis* (pp. 45-66). Bogotá: Universidad de Los Andes.
- Orser Jr., C. E., & Fagan, B. M. (1995). *Historical Archaeology*. New York: harper Collins College Publishers.
- Patterson, T. C. (2007). Social archaeology and marxist social thought. En Meskell, L., & Preucel, R. W. (eds.) *A companion to social archaeology* (p. 66-81). Oxford: Blackwell Publishing.
- Preucel, R. W., & Meskell, L. (2007). Knowledges. En Meskell, L., & Preucel, R. W. (eds.) *A companion to social archaeology* (pp. 3-22). Oxford: Blackwell Publishing.
- Renfrew, C. (1984). *Approaches to social archaeology*. Cambridge: Harvard University Press.
- Rodríguez, J. (1941). *Plano de la Ciudad de La Paz 1941*. La Paz: Junta de Obras Públicas.
- Shanks, M., & Tilley, C. (1987). *Reconstructing archaeology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Thompson, E. P. (1995). *Costumbres en Común*. Barcelona: Crítica.

- Villanueva Criales, J. (2023). El largo funeral del río: la deposición de basura en la ciudad de La Paz (Bolivia) en perspectiva histórica. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, 40, 35-54.
- Villanueva Criales, J., & Vásquez Rivera, R. (2017). Los muñecos colgados de la ciudad de La Paz, Bolivia. Materiales, representaciones y ciudadanía. *Vestígios – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica*, 11(2), 3-27.
- Viscarra, V. H. (2001). *Alcoholatum y otros drinks. Crónicas para gatos y pelagatos*. La Paz: Editorial Correveidile.
- Viscarra, V. H. (2010). *Borracho estaba, pero me acuerdo*. La Paz: Editorial Libros del Náufrago.
- Zarankin, A. (2004). Hacia una arqueología histórica latinoamericana. En Funari, P. P. A., & Zarankin, A. (comps.). *Arqueología histórica en América del Sur: los desafíos del siglo XXI* (pp. 131-143). Bogotá: Universidad de Los Andes.

