

TRANSPORTE



2023



Contenido

1	Introducción	3
2	Características del sector	3
2.1	Producto Interno Bruto.....	3
2.2	Inversión pública.....	4
2.3	Índice General del Transporte (IGT)	5
3	El sector de transporte en Bolivia	6
3.1	Transporte aéreo	6
3.1.1	Tráfico aéreo de pasajeros y carga.....	6
3.2	Transporte aéreo por cable	9
3.2.1	Inversión para la construcción del transporte por cable	10
3.2.2	Pasajeros transportados.....	10
3.3	Transporte carretero	11
3.3.1	Parque automotor	11
3.3.2	Longitud de caminos	13
3.3.3	Infraestructura carretera – Red Vial Fundamental	14
3.3.4	Inversión en carreteras.....	14
3.3.5	Transporte de Pasajeros y Carga	15
3.4	Transporte Férreo	16
3.4.1	Flujo de pasajeros.....	16
3.4.2	Flujo de carga	17
3.5	Transporte Acuático.....	17
3.5.1	Transporte fluvial en la Cuenca del Amazonas.....	18
3.5.2	Transporte fluvial Cuenca del Plata.....	18
3.5.3	Tráfico Portuario de carga	19
3.6	Transporte Lacustre	20
3.6.1	Características de los principales ríos, lagos y sus principales afluentes	20
3.7	Corredores de integración	21
3.7.1	Corredor Bioceánico Este – Oeste	21
3.7.2	Corredor Norte - Sur.....	22
3.7.3	Corredor Oeste - Norte.....	23
3.7.4	Corredor Oeste - Sur.....	24

3.7.5	Corredor Este - Sur	25
3.7.6	Diagonal Jaime Mendoza.....	26
3.7.7	“Y” de la Integración.....	27
4	Conclusiones y perspectivas.....	28
5	Bibliografía	29
5.1	Anuarios	29
5.2	Páginas electrónicas consultadas	30

1 Introducción

El sector de transporte en Bolivia es un pilar esencial para el crecimiento económico, la cohesión social y la integración territorial del país. Su rol no solo se limita a facilitar la movilidad de personas y mercancías, sino que también contribuye a la conectividad entre las diversas regiones, impulsando el comercio interno y externo, y favoreciendo el acceso a servicios básicos en zonas urbanas y rurales. En un país con una geografía compleja y grandes distancias entre sus principales centros económicos, el desarrollo de una infraestructura de transporte eficiente y accesible ha sido una prioridad para el gobierno y para los distintos actores involucrados en el sector.

Durante los últimos años, Bolivia ha emprendido un proceso de modernización y expansión de su infraestructura de transporte, abarcando tanto la Red Vial Fundamental como las redes ferroviarias, aéreas, fluviales y la construcción de un transporte masivo amigable con el medio ambiente. La inversión en carreteras ha sido uno de los focos principales, con la construcción y rehabilitación de tramos estratégicos que conectan las zonas productivas con los mercados nacionales e internacionales. Estos esfuerzos han resultado en la creación de corredores bioceánicos y rutas interdepartamentales que mejoran la competitividad del país en el contexto regional.

Este documento tiene como propósito analizar los avances, desafíos y perspectivas del sector de transporte en Bolivia, haciendo énfasis en la modernización de la red vial, el impulso de sistemas de transporte masivo en las principales ciudades, y la creciente importancia de la integración regional a través de corredores internacionales.

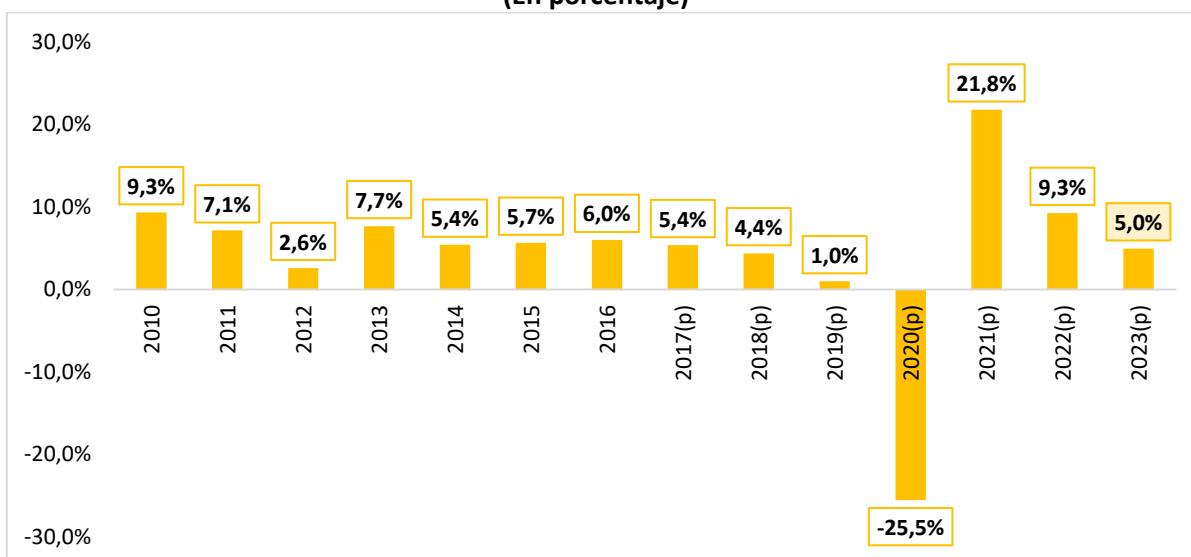
2 Características del sector

2.1 Producto Interno Bruto

El Producto Interno Bruto (PIB) del sector de transporte y almacenamiento en Bolivia ha tenido una contribución significativa en la economía del país, reflejando el crecimiento y la importancia de la infraestructura y los servicios de transporte en los últimos años. El sector incluye el transporte terrestre, aéreo, fluvial y transporte urbano (Transporte aéreo por Cable “Mi Teleférico” y el Tren Metropolitano Urbano de Cochabamba), además de los servicios logísticos y de almacenamiento relacionados.

En términos generales, el sector de transporte en Bolivia en el 2023 creció en 5%, efecto que depende principalmente de la inversión en infraestructura, la expansión de la economía y la demanda de transporte en los sectores productivos y de servicios (Gráfico N°1).

Gráfico N°1. Tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto de Transporte y Almacenamiento, 2010 - 2023(p)
(En porcentaje)



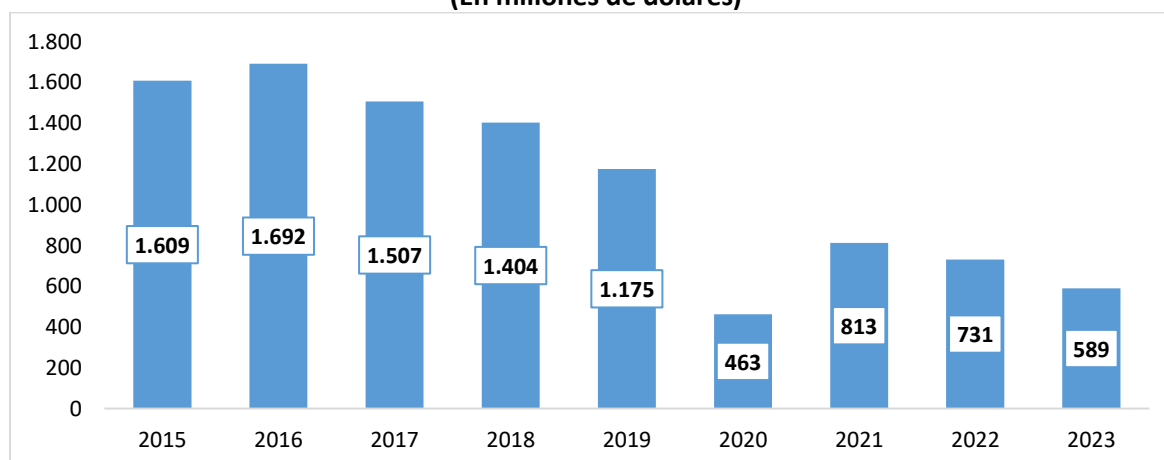
Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

(p): Preliminar.

2.2 Inversión pública

En lo que respecta a la inversión pública, la mayor inversión en el sector de los últimos años fue en el 2016, misma que ascendió a \$us1.692 millones. En el 2023, la inversión pública en transporte en Bolivia alcanzó a \$us589 millones y se centró en la construcción, rehabilitación y mejoramiento de la Red Vial Fundamental, construcción y ampliación del Tren Metropolitano de Cochabamba, construcción, mejoramiento y ampliación de los principales aeropuertos del país, así como trabajos de mejoramiento de la Hidrovía Ichilo – Mamoré, la construcción de líneas férreas entre otros proyectos (Gráfico N°2).

Gráfico N°2. Inversión Pública ejecutada en el sector de transporte, 2015 – 2023
(En millones de dólares)



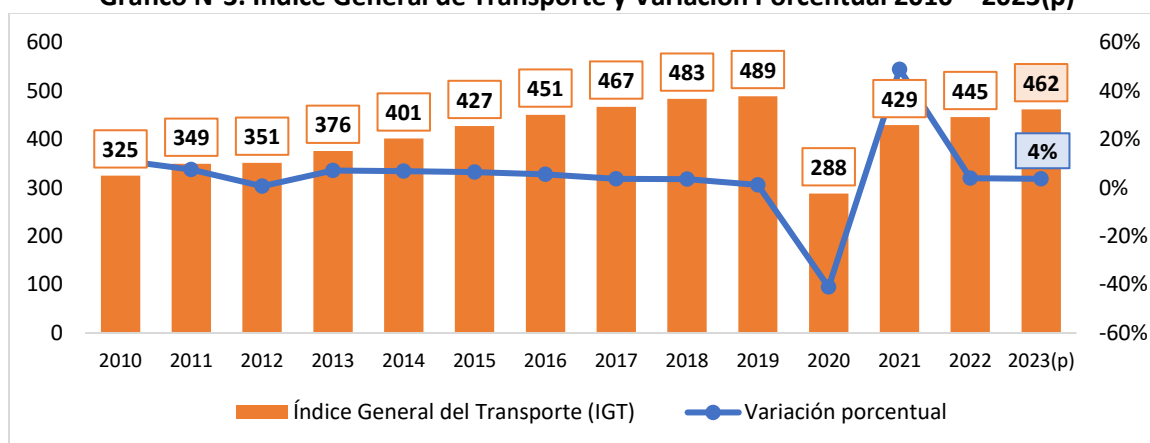
Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE).

2.3 Índice General del Transporte (IGT)

El Índice General del Transporte (IGT) es una medida clave que refleja el comportamiento del sector de transporte en Bolivia. Este índice abarca la actividad de los distintos modos de transporte, incluyendo el transporte terrestre, ferroviario, aéreo y fluvial, y permite evaluar el desempeño y la dinámica del sector en relación con la economía general del país.

En 2023, el IGT mostró un crecimiento moderado del 4% respecto al 2022, impulsado principalmente por el incremento en la demanda de transporte de mercancías y pasajeros, así como por el avance en la infraestructura vial y los sistemas de transporte público en varias ciudades (Gráfico N°3).

Gráfico N°3. Índice General de Transporte y Variación Porcentual 2010 – 2023(p)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

(p): Preliminar.

Como se puede observar en la siguiente Cuadro, los índices con crecimiento positivo en el 2023 respecto al 2022 son de la modalidad de transporte aéreo y carretero con 8,6% y 3,7% respectivamente. En lo que respecta al transporte aéreo el sector tuvo un desempeño positivo especialmente con la creciente demanda de vuelos nacionales e internacionales, la inversión en aeropuertos como el de Viru Viru en Santa Cruz, el Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann en Cochabamba y el Aeropuerto Internacional de El Alto, ha fortalecido el transporte aéreo, que además se ha beneficiado del aumento del turismo y la reactivación de vuelos comerciales; por otro lado, el transporte por carretera continúa siendo uno de los componentes principales del IGT, debido a la extensa Red Vial que conecta las áreas urbanas y rurales, la mejora en la infraestructura vial y corredores bioceánicos, como el Corredor Bioceánico Central, han permitido una mayor conectividad entre regiones y con los países vecinos, lo que también favoreció el transporte de mercancías.

Por otro lado, las modalidades de transporte ferroviario y por ductos presentaron tasas de crecimiento negativas respecto al 2022, de -6,0% y -8,2%, respectivamente (Cuadro N°1).

Cuadro N°1. Índice General de Transporte y Variación Porcentual 2015 – 2023(p)

Modalidad de transporte	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023(p)	Variación porcentual (2022 – 2023)
Ferrovionario	214,7	225,4	224,6	243,4	282,8	178,1	213,5	251,0	235,8	-6,0%
Carretero	523,8	550,5	572,2	591,8	599,7	344,3	524,2	518,3	537,4	3,7%
Aéreo	212,2	239,1	250,5	261,0	260,1	151,7	238,0	324,1	352,0	8,6%
Ductos	394,1	380,7	377,6	373,9	325,0	298,8	316,9	300,0	275,4	-8,2%
IGT	427,0	450,5	467,1	483,5	488,8	288,1	428,8	445,5	461,7	3,6%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

(p): Preliminar.

3 El sector de transporte en Bolivia

3.1 Transporte aéreo

Bolivia al 2023, cuenta con 14 líneas aéreas (3 aerolíneas nacionales y 11 aerolíneas internacionales) que operan con 12 destinos internacionales en nuestro país, contribuyendo con una mayor conectividad aérea.

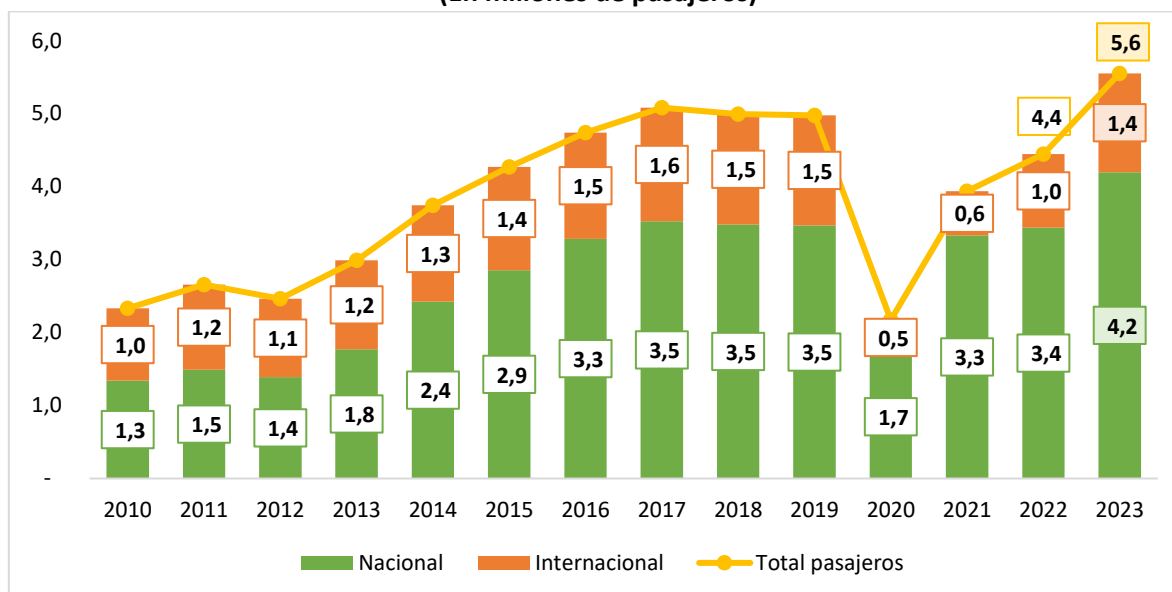
- **Las líneas aéreas nacionales son:**
 1. Boliviana de Aviación (BoA)
 2. Eco Jet
 3. Transporte Aéreos Bolivianos (TAB) (encargada exclusivamente para el transporte aéreo de carga)
- **Las líneas aéreas internacionales son:**
 1. Aerolíneas Argentinas
 2. Air Europa
 3. Avianca
 4. Avianca Ecuador
 5. Conviaa
 6. Copa Airlines
 7. VRG Linhas Aéreas
 8. Lan Airlines
 9. Lan Perú
 10. Paranaair
 11. Aerocaribe del Perú (encargada exclusivamente para el transporte aéreo de carga)

Los destinos internacionales con los que conectamos a través del transporte aéreo son, Panamá, Caracas, Miami, Madrid, Bogotá, Lima, Cusco, Santiago, Sao Paulo, Asunción, Buenos Aires y La Habana.

3.1.1 Tráfico aéreo de pasajeros y carga

Respecto al número de pasajeros transportados vía aérea, en el 2023 se ha transportado un total de 5,6 millones de pasajeros (4,2 millones de pasajeros nacionales y 1,4 millones de pasajeros internacionales), presentando un crecimiento de 25% respecto a la gestión 2022 (Gráfico N°4).

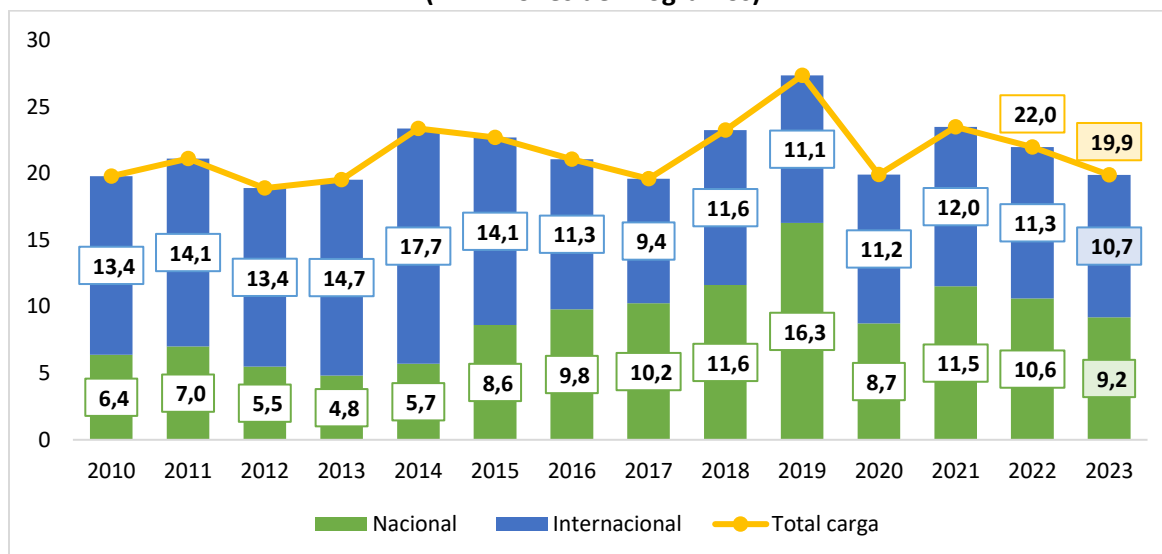
Gráfico N°4. Tráfico aéreo de pasajeros, 2010 - 2023
(En millones de pasajeros)



Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

En lo que respecta al transporte aéreo de carga en vuelos nacionales e internacionales, durante el 2023, la carga transportada a través de esta modalidad de transporte, redujo en 19,9% respecto a la gestión 2022. Alcanzando en este periodo una carga transportada de 19,9 millones de kilogramos (9,2 millones de kilogramos transportados a nivel nacional y 10,7 millones de kilogramos transportados fuera del país) (Gráfico N°5).

Gráfico N°5. Tráfico aéreo de carga, 2010 - 2023
(En millones de kilogramos)



Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Tm: Toneladas Métricas.

En el 2023, Boliviana de Aviación (BoA) ha consolidado su liderazgo en el mercado aéreo nacional, transportando más del 84% de los pasajeros en rutas domésticas. En el transporte aéreo de carga, BoA también mantiene una posición destacada, liderando con una participación del 71%. No obstante, aerolíneas como Eco Jet (13%) y Transporte Aéreos Bolivianos (14%) representan una parte significativa del mercado restante (Cuadro N°2).

Cuadro N°2. Tráfico nacional de pasajeros y carga por empresa aérea, 2022 – 2023
(En número de pasajeros, kilogramos y porcentaje)

Empresa	2022		2023		Variación		Poder de mercado	
	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga
Eco Jet	218.914	1.340.433	348.995	1.181.419	59%	-12%	8%	13%
Boliviana de Aviación	2.796.065	7.722.759	3.508.259	6.535.125	25%	-15%	84%	71%
Amazonas	422.932	208.056	340.592	157.564	-19%	-24%	8%	2%
(*)Transportes Aéreos Bolivianos	--	1.337.702	--	1.327.692	--	-1%	--	14%
Total	3.437.911	10.608.950	4.197.846	9.201.800	22%	-13%		

Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

(*): Línea aérea exclusiva para transporte de carga.

En lo que respecta al transporte aéreo internacional, éste presentó similar comportamiento al transporte nacional, es decir que hay un incremento en el número de pasajeros y una reducción en la carga total transportada. Boliviana de Aviación (BoA) dominó el mercado, con una cuota de más del 41% de los pasajeros transportados a nivel internacional. En cuanto al transporte aéreo de carga, tanto BoA como Transportes Aéreos Bolivianos lideraron el sector con una participación del 32% para cada una de las empresas, seguido de otras aerolíneas como Aerocaribe del Perú, Air Europa y Avianca Ecuador (Cuadro N°3).

Cuadro N°3. Tráfico internacional de pasajeros y carga, 2022 – 2023
(En número de pasajeros, kilogramos y porcentaje)

Empresa	2022		2023		Variación		Poder de mercado	
	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga
Boliviana de Aviación	382.722	5.151.025	550.303	3.375.343	44%	-35%	41%	32%
(*)Transportes Aéreos Bolivianos		2.978.734		3.456.609		16%	0%	32%
Air Europa	104.445	548.072	119.006	721.782	14%	32%	9%	7%
(*)Aerocaribe del Perú		1.400.103		1.540.935		10%	0%	14%
Avianca Ecuador	66.009	358.556	100.991	553.090	53%	54%	7%	5%
Copa Airlines	142.598	--	164.123	--	15%	--	12%	--
Lan Peru	85.032	452.505	108.649	405.824	28%	-10%	8%	4%
Avianca	65.435	375.892	79.777	431.556	22%	15%	6%	4%
VRG Linhas Aéreas	38.596	2.485	96.087	119.016	149%	4689%	7%	1%
Aerolineas Argentinas	50.629	2.579	52.934	26.173	5%	915%	4%	0%
Lan Airlines	34.783	53.173	28.224	25.856	-19%	-51%	2%	0%
Amazonas	25.212	22.465	24.662	15.426	-2%	-31%	2%	0%
Conviasa	2.513		10.858		332%		1%	0%

Empresa	2022		2023		Variación		Poder de mercado	
	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga
Paranair	10.537		20.077		91%		1%	0%
Ecojet	--	--	21	--	--	--	0,0002%	--
Total	1.008.511	11.345.589	1.355.712	10.671.610	34%	-6%		

Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

(*): Línea aérea exclusiva para transporte de carga.

3.2 Transporte aéreo por cable

El 23 de abril de 2014, se crea la Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico”, empresa encargada de la administración del sistema de transporte por cable que une las ciudades de La Paz y El Alto con la finalidad de contribuir a la solución del problema de movilidad urbana, asimismo, es la empresa encargada de la administración de la Línea Turística Santuario Virgen del Socavón diseñada para mejorar la conectividad y promover el turismo en la ciudad de Oruro.

El 2013 con el inicio de la construcción de la Línea Roja del Teleférico, se da inicio a la implementación de un sistema de transporte moderno, digno y de calidad para la población de La Paz y El Alto. Con un total de 10 líneas, una longitud de 31,61 kilómetros y 1.396 cabinas, la Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” ha logrado unir toda la Red de Integración Metropolitana (RIM), incursionado de forma exitosa en el transporte aéreo de movilidad por cable con el uso de los teleféricos, lo cual ha permitido generar una alternativa de transporte masivo urbano en las ciudades de La Paz y El Alto (Cuadro N°4).

La construcción de las 10 líneas interconectadas, se realizó en 2 fases, distribuidas de la siguiente manera:

- Fase I: Líneas Roja, Amarilla y Verde
- Fase II: Líneas Azul, Naranja, Celeste, Blanca, Morada, Café y Plateada

Cuadro N°4. Longitud, número de cabinas y número de torres, del transporte de pasajeros por cable, según línea, 2022

Línea	Longitud (En km)	Número de cabinas	Número de torres	Estaciones	
				Inicio	Fin
Roja	2,54	109	19	16 de Julio	Estación Central
Amarilla	3,90	169	31	Mirador	Libertador
Verde	3,80	165	27	Libertador	Irpavi
Azul	5,00	208	38	16 de Julio	Rio Seco
Naranja	2,62	126	26	Estación Central	Plaza Villarroel
Blanca	2,94	131	26	San Jorge	Plaza Villarroel
Celeste	2,78	155	26	Prado	Libertador
Morada	4,52	190	34	6 de Marzo	San José
Café	0,72	26	7	Busch	Cruce de Villas
Plateada	2,79	117	21	Mirador	16 de Julio
Subtotal La Paz – El Alto	31,61	1.396	255		
Línea turística Santuario Virgen del Socavón - Oruro	0,82	16	5	Av. Junín - Zona Folklore	Monumento a la Virgen del Socavón,
Total	32,43	1.412	260		

Fuente: Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” (EETC-MT).

Por otro lado, la construcción de la Línea turística Santuario Virgen del Socavón en el departamento de Oruro tiene una longitud de 823 metros y cuenta con 16 cabinas y 5 torres.

3.2.1 Inversión para la construcción del transporte por cable

La inversión total ejecutada para la construcción del transporte por cable fue de Bs5.278,4 millones, de este total se destinó Bs1.633,4 millones a la construcción de la Fase I y Bs3.580,1 millones para la ejecución del proyecto Fase II de toda la Red de Integración Metropolitana (RIM) en las ciudades de La Paz y El Alto. Asimismo, para la construcción de la Línea turística Santuario Virgen del Socavón del departamento de Oruro, el Nivel Central del Estado a través de “Mi Teleférico” destinó Bs65,0 millones lo que representa el 50% del costo total del proyecto (Cuadro N°5).

Cuadro N°5. Inversión ejecutada para la construcción del transporte aéreo por cable

Proyecto	Inversión (En millones de Bs)
Fase I	1.633,4
Roja	417,7
Amarilla	595,2
Verde	620,5
Fase II	3.580,1
Azul	748,5
Naranja	506,5
Blanca	455,4
Celeste	627,9
Morada	675,2
Café	166,9
Plateada	399,7
Línea turística Santuario Virgen del Socavón - Oruro	65,0
Total	5.278,4

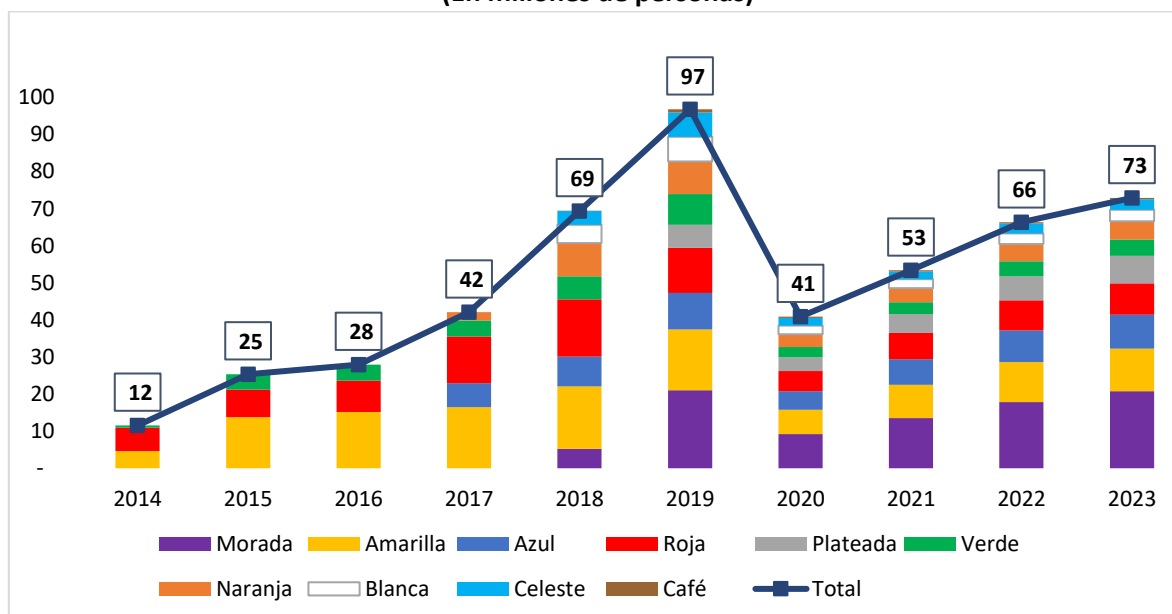
Fuente: Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” (EETC-MT).

Nota: El monto de inversión de la “Línea turística Santuario Virgen del Socavón – Oruro” corresponde al 50% del total de la inversión realizada por la EETC-MT el saldo de la inversión corresponde a los Gobiernos Autónomos Departamental y Municipal (Bs65,0 millones).

3.2.2 Pasajeros transportados

La Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” desde el inicio de sus operaciones comerciales (de 2014 al 2023) ha logrado transportar 507 millones de personas. Durante el 2023 se ha transportado a 73 millones de pasajeros presentado una tasa de crecimiento de 10% respecto a la gestión 2022. Las líneas con mayor flujo de pasajeros son las líneas Morada (28%), Amarilla (16%), Azul (12%), Roja (12%) y Plateada (10%) las líneas Verde, Naranja, Celeste, Blanca y Café son las de menor flujo de pasajeros (Gráfico N°6).

Gráfico N°6. Pasajeros transportados por año según línea (RIM), 2014 - 2023
(En millones de personas)



Fuente: Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” (EETC-MT).

La Línea Turística Santuario Virgen del Socavón no solo beneficia a los turistas, sino también a la ciudadanía en general, mejorando la movilidad en la ciudad y aportando al desarrollo económico a través del turismo religioso y cultural. En este sentido, desde febrero de 2018 al 2023, se transportó un total de 2,4 millones de pasajeros, en la gestión 2023, se llegó a transportar a 393 mil pasajeros a través de la Línea turística (Cuadro N°6).

Cuadro N°6. Pasajeros transportados por año en la Línea turística, 2018 - 2023
(En número de personas)

Año	Pasajeros
2018	586.773
2019	475.356
2020	231.780
2021	303.832
2022	379.671
2023	392.718
Total	2.370.130

Fuente: Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” (EETC-MT).

3.3 Transporte carretero

3.3.1 Parque automotor

En 2023, el parque automotor en Bolivia registró un crecimiento del 5,3% respecto al año anterior, alcanzando un total de 2.470.622 vehículos. Este incremento representa 124.230 unidades adicionales en comparación con 2022. La mayor parte de este parque automotor, un 93,2%, corresponde a vehículos de servicio particular, mientras que el 5,2% está registrado como servicio público y el 1,6% como vehículos oficiales (Cuadro N°7).

Cuadro N°7. Parque automotor, por tipo de servicio, 2022 - 2023
(En número de vehículos y porcentaje)

Tipo de Servicio	Número de Vehículos		Distribución porcentual (2023)
	2022	2023	
Total	2.346.392	2.470.622	100%
Particular	2.182.201	2.302.724	93,2%
Público	126.939	129.469	5,2%
Oficial	37.252	38.429	1,6%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

Entre la clase de vehículos, en el 2023 las motocicletas son las más comunes, con 800.890 unidades (32,42%), seguidas por las vagonetas con 627.814 unidades (25,41%), automóviles con 381.187 unidades (15,43%) y camionetas con 226.975 unidades (9,19%) (Cuadro N°8).

Cuadro N°8. Parque automotor, según clase de vehículo, 2022 – 2023
(En número de vehículos y porcentaje)

Clase de Vehículo ⁽³⁾	2022		2023	
	Número de Vehículos	Participación porcentual	Número de Vehículos	Participación porcentual
Total	2.346.392	100,0%	2.470.622	100,0%
Ambulancia ⁽⁴⁾	1.132	0,05%	1.391	0,06%
Automóvil	371.524	15,8%	381.187	15,43%
Bus ⁽¹⁾	12.759	0,5%	12.982	0,53%
Camión	141.008	6,0%	144.640	5,85%
Camioneta	217.883	9,3%	226.975	9,19%
Furgón	16.607	0,7%	17.120	0,69%
Jeep	65.595	2,8%	66.377	2,69%
Maquinaria pesada ⁽²⁾	195	0,01%	232	0,01%
Microbús	19.174	0,8%	18.918	0,77%
Minibús	130.877	5,6%	133.895	5,42%
Moto	727.408	31,0%	800.890	32,42%
Quadra-Trac	6.055	0,3%	6.269	0,25%
Torpedo	90	0,004%	85	0,00%
Tracto-Camión	30.608	1,3%	31.802	1,29%
Trimóvil-Camión	41	0,002%	45	0,00%
Vagoneta	605.436	25,8%	627.814	25,41%

Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT) e Instituto Nacional de Estadística (INE).

(1): El RUAT por razones técnicas tributarias realizó el cambio del nombre de la categoría Ómnibus a Bus, debido a la implementación del proceso de homologación de esta clase de vehículos en todos los municipios.

(2): La categoría de “Maquinaria Pesada” es incorporada por el RUAT para su respectivo registro a partir del año 2018, a solicitud de los gobiernos municipales en el marco de sus competencias. Cabe señalar que al interior de esta categoría están comprendidas las siguientes: autohormigonera, autocargable, cargador, compactador, excavador, excavadora, tractor, retroexcavadora entre los más representativos.

(3): El RUAT a solicitud de los gobiernos municipales, en el 2017 implementó la actualización de la tarjeta de operación anual para la categorización del tipo de Servicio Público. Por lo que algunos de los vehículos que no cumplieron con este requisito, están registrados en el tipo de Servicio Particular a partir de 2017.

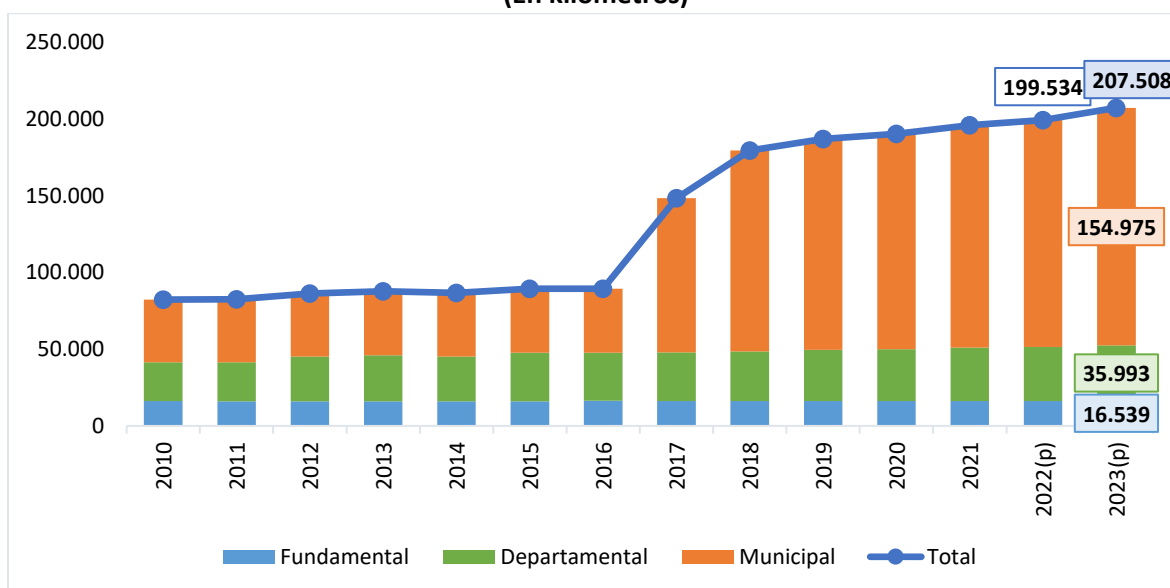
(4): A partir del año 2019, el RUAT por razones tributarias y a solicitud de los gobiernos municipales, implementa el proceso de homologación de la clase de vehículo Ambulancia.

3.3.2 Longitud de caminos

La longitud total de caminos ha experimentado un crecimiento significativo en los últimos años. Para 2023, la red vial del país alcanzó aproximadamente 207.508 kilómetros, divididos en tres categorías: Red Vial Fundamental, Red Departamental y Red Municipal.

La Red Vial Fundamental (RVF), compuesta por las principales rutas que conectan las capitales departamentales y los países vecinos, ha sido el foco de inversión pública, de acuerdo con los datos presentados por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), 154.975 kilómetros son parte de esta Red; se cuenta con 35.993 kilómetros de longitud de la Red Departamental que integran las distintas regiones de los departamentos, se conectan directamente con la Red Vial Fundamental y conecta las capitales de provincia; por último 16.539 kilómetros de longitud de la Red Municipal que vincula poblaciones urbanas, rurales y comunidades dentro de la jurisdicción territorial de un municipio (Gráfico N°7).

Gráfico N°7. Longitud de caminos según red, 2010 – 2023(p)
(En kilómetros)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

(p): Preliminar.

Nota: Cabe aclarar que la fuente de información de la Red Municipal hasta el año 2016 fue la ABC, a partir del año 2017 la información fue proporcionada por los Gobiernos Autónomos Municipales.

En el 2023, de un total de 207.508 kilómetros de longitud de caminos a nivel nacional el 15,3% de las carreteras están pavimentadas lo que representa a 31.718 kilómetros; desglose por tipo de Red se alcanzaron 9.090 kilómetros de carreteras pavimentadas de la RVF representando el 55%, en lo que respecta a la Red Departamental el 6,8% se encuentra pavimentado es decir 2.434 kilómetros, por último, la Red Municipal cuenta con 20.194 kilómetros pavimentados que representa el 13,0% (Cuadro N°9).

Cuadro N°9. Longitud de caminos por año según red y superficie de rodadura, 2023(p)
(En kilómetros y en porcentaje)

Red	Empedrado		En construcción		Pavimento		Ripio		Tierra		Trazo en evaluación		Total
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	
Fundamental	0	0,0%	1.641	9,9%	9.090	55,0%	4.976	30,1%	228	1,4%	604	3,7%	16.539
Departamental	917	2,5%	25	0,1%	2.434	6,8%	20.264	56,3%	12.335	34,3%	18	0,1%	35.993
Municipal	2.910	1,9%	269	0,2%	20.194	13,0%	28.270	18,2%	102.963	66,4%	370	0,2%	154.975
Total	3.827	1,8%	1.935	0,9%	31.718	15,3%	53.510	25,8%	115.526	55,7%	992	0,5%	207.508

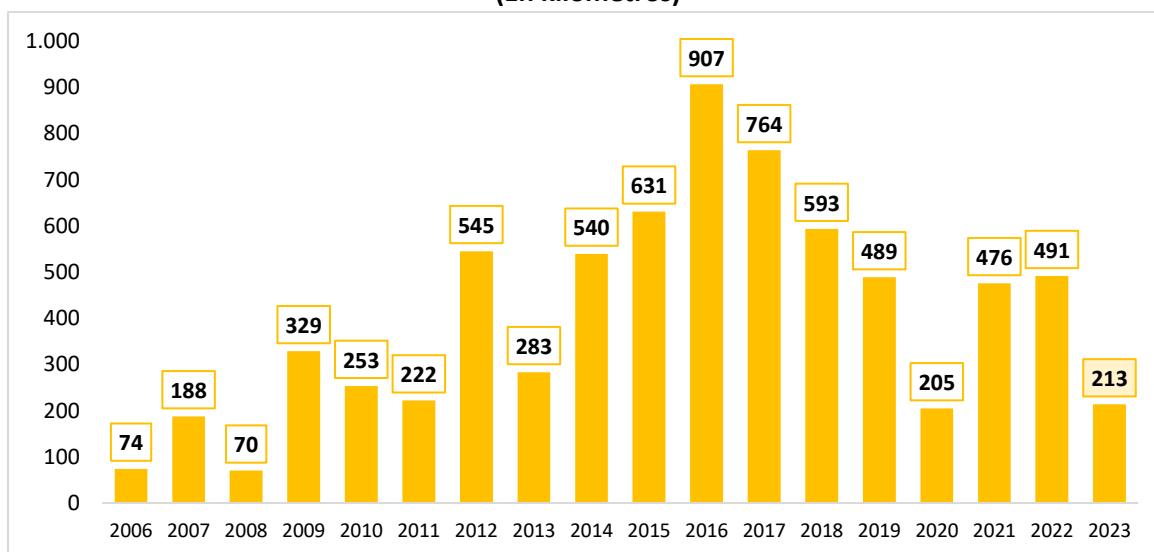
Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

(p): Preliminar.

3.3.3 Infraestructura carretera – Red Vial Fundamental

La Red Vial Fundamental (RVF) abarca 16.539 kilómetros, compuesta por carreteras que conectan los nueve departamentos, así como rutas estratégicas hacia puertos internacionales y fronteras con Brasil, Argentina, Chile, Paraguay y Perú (Gráfico N°8). De acuerdo con el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025, se estima que para 2025 se alcanzarán 10.500 kilómetros de carreteras construidas y/o rehabilitadas, representando el 65% de la RVF, en comparación con los 7.273 kilómetros construidos y/o rehabilitados, hasta 2023. Este crecimiento responde al PDES 2021-2025, que destina importantes recursos a la infraestructura vial, con una inversión proyectada a mejorar la transitabilidad y fomentar las actividades productivas en todo el país.

Gráfico N°8. Kilómetros construidos y/o rehabilitados, 2006 – 2023
(En kilómetros)



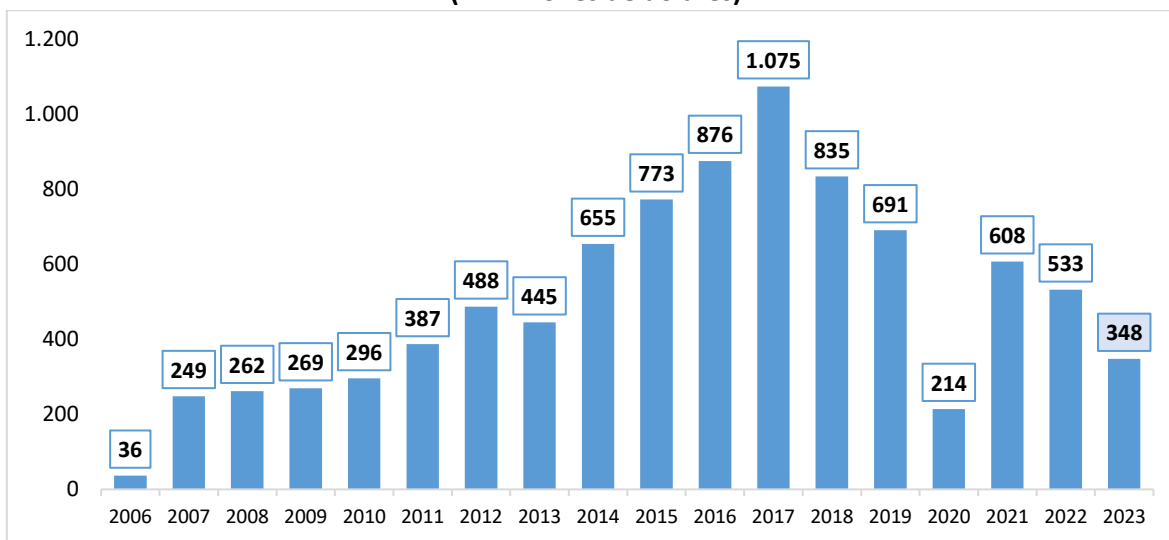
Fuente: Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

3.3.4 Inversión en carreteras

El incremento de los kilómetros construidos y/o rehabilitados de la Red Vial Fundamental, está relacionado con las inversiones realizadas desde el Nivel Central del Estado y la contraparte local de los Gobiernos Autónomos Departamentales o Gobiernos Autónomos Municipales. En este sentido, entre el 2006 – 2023 se invirtió un total de \$us9.042 millones.

La mayor inversión realizada durante el periodo de análisis fue en la gestión 2017, donde se llegó a invertir un total de \$us1.075 millones, durante la gestión 2021, se retomó los altos niveles de inversión alcanzado en este periodo un total de \$us608 millones y en el 2023 la inversión total fue de \$us348 millones (Gráfico N°9).

Gráfico N°9. Inversión en carreteras, 2006 – 2023
(En millones de dólares)

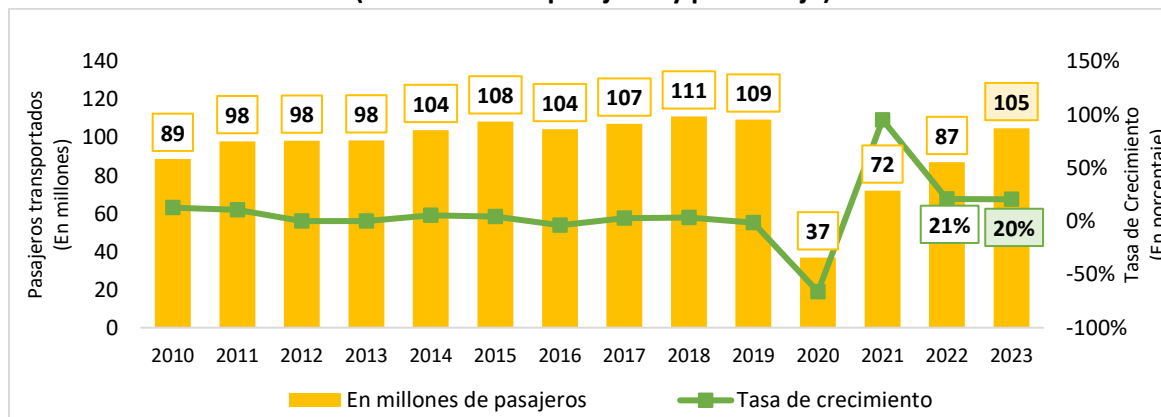


Fuente: Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

3.3.5 Transporte de Pasajeros y Carga

El transporte carretero de pasajeros en Bolivia en 2023 ha mantenido importancia en la movilidad de la población, especialmente en las zonas interdepartamentales y rurales. Alcanzado en la gestión a transportar 105 millones de pasajeros con una tasa de crecimiento del 20% respecto al 2022, este crecimiento en el transporte carretero de pasajeros refleja la vitalidad de este modo de transporte en Bolivia (Gráfico N°10).

Gráfico N°10. Transporte carretero de pasajeros, 2010 – 2023
(En millones de pasajeros y porcentaje)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

3.4 Transporte Férreo

La infraestructura ferroviaria en el país se divide en dos redes no conectadas entre sí: la red occidental, que atraviesa las principales ciudades y centros mineros del altiplano y las conecta con Chile, Perú y Argentina y es operada por la Empresa Ferroviaria Andina (FCA S.A.); y la red oriental, que conecta Santa Cruz y otros puntos de la región con Argentina y Brasil y es operada por la Empresa Ferroviaria Oriental Sociedad Anónima (FO S.A.).

La Red Andina comprende 2.276 km, de los cuales solo 1.668 km están operando, en cuanto a los bienes transportados, se tratan principalmente de minerales. La Red Oriental comprende 1.246 km, en el caso de los bienes transportados, son principalmente la soya y aceites, adicionalmente, esta red representa uno de los principales medios de transporte para la importación de combustibles y materiales de construcción tales como el acero de refuerzo para la construcción de edificaciones, de hormigón e infraestructura.

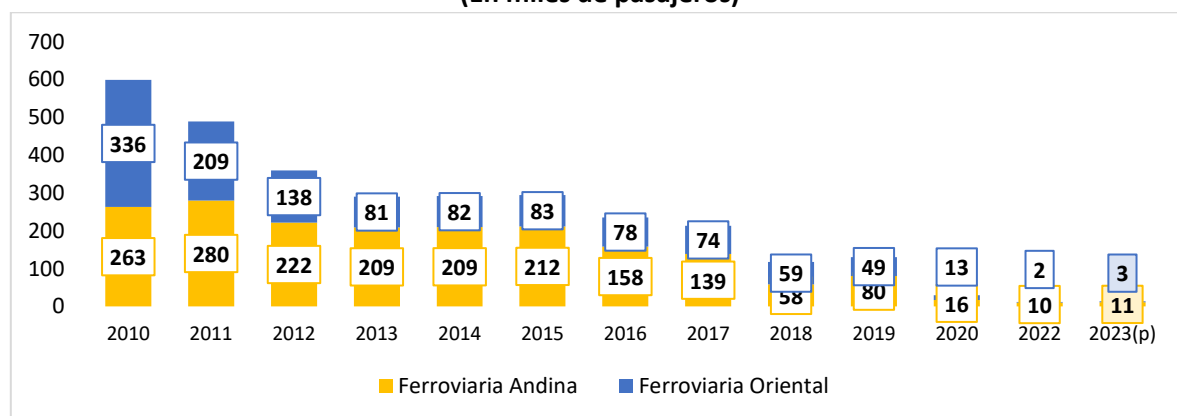
Aunque la infraestructura ferroviaria no ha variado mucho durante las últimas décadas, sí se han hecho continuas mejoras en ella. El mayor rendimiento de este modo de transporte proviene del transporte de mercancías.

3.4.1 Flujo de pasajeros

En 2023, el transporte ferroviario ha mostrado un comportamiento variado, principalmente enfocado en el transporte de mercancías, aunque también ha habido actividad en el sector de pasajeros. El transporte de pasajeros por vía férrea, a nivel nacional, continúa siendo un desafío en términos de infraestructura y conectividad, pero mantiene su relevancia en rutas clave que conectan zonas productivas y turísticas.

Durante la gestión 2023, el transporte férreo transportó un total de 14 mil pasajeros; a través de la Red Ferroviaria Andina (FCA S.A.) se transportó a 11 mil pasajeros y por la Red Ferroviaria Oriental (FO S.A.) a 3 mil de pasajeros (Gráfico N°11).

Gráfico N°11. Transporte de pasajeros vía férrea, 2010 – 2023(p)
(En miles de pasajeros)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

(p): Preliminar.

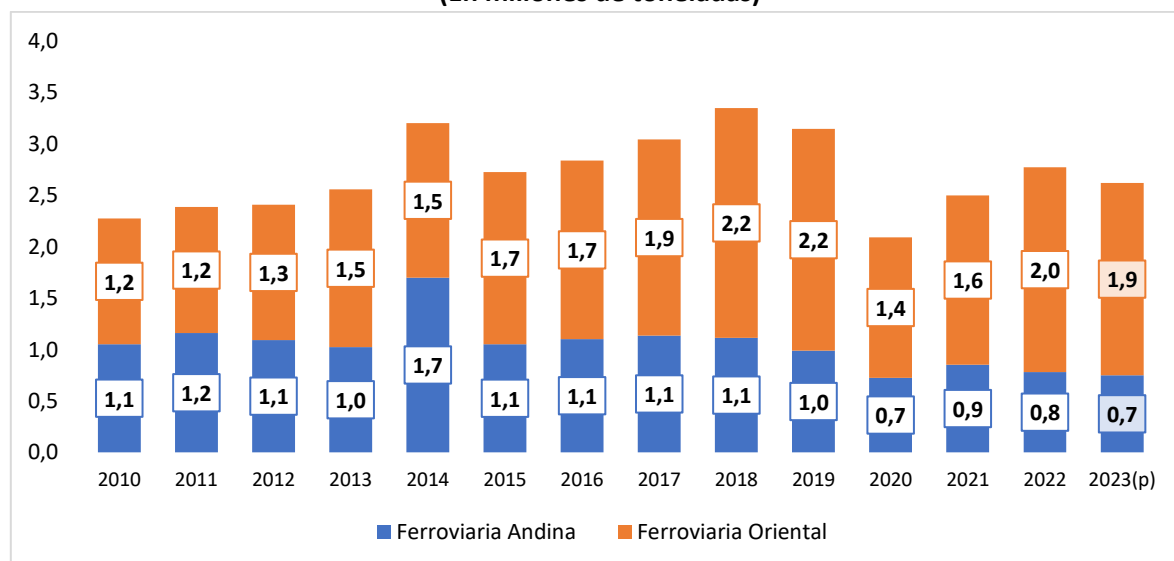
Nota: Durante la gestión 2021, el INE reporta información de cero (0) pasajeros transportados.

3.4.2 Flujo de carga

En 2023, el transporte ferroviario ha mostrado un comportamiento variado, principalmente enfocado en el transporte de mercancías, aunque también ha habido actividad en el sector de pasajeros. El transporte de pasajeros por vía férrea, a nivel nacional, continúa siendo un desafío en términos de infraestructura y conectividad, pero mantiene su relevancia en rutas clave que conectan zonas productivas y turísticas. Durante la presente gestión el flujo de carga transportada alcanzó a 2,6 millones de toneladas métricas, impulsado por el crecimiento del comercio internacional, y la creciente demanda por parte de los sectores productivos de Santa Cruz y las zonas mineras.

La Red Ferroviaria Oriental (FO S.A.) es la más activa en términos de transporte de carga, conectando Bolivia con los puertos en Brasil y Argentina y llegando a transportar en el 2023 un total de 1,9 millones de toneladas métricas, siendo estas rutas estratégicas para el comercio exterior y facilitando el acceso a mercados internacionales. La Red Ferroviaria Andina (FCA S.A.), aunque menos utilizada para carga pesada transportó 700 mil toneladas métricas, conecta el altiplano con las regiones del sur y tiene acceso a los puertos de Chile, esta Red es especialmente relevante para la exportación de minerales desde regiones productivas como Potosí y Oruro (Gráfico N°12).

Gráfico N°12. Transporte de carga vía férrea, 2010 – 2023(p)
(En millones de toneladas)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

(p): Preliminar.

3.5 Transporte Acuático

El transporte acuático en Bolivia está conformado por el transporte fluvial y lacustre. El transporte fluvial, está conformada por dos sistemas: el sistema fluvial del Noreste o Cuenca Amazónica Boliviana, y el sistema del Sureste o Hidrovía Paraguay Paraná y el transporte lacustre representado principalmente por el Lago Titicaca.

3.5.1 Transporte fluvial en la Cuenca del Amazonas

La red fluvial de esta región está conformada por los ríos que permiten la conexión con las poblaciones importantes de la región y otros puntos de salida al exterior. La Cuenca del Amazonas presenta dos ejes principales no conectados entre sí:

1. La Hidrovía Ichilo - Mamoré, que cuenta con una longitud total de 1.454 Km y una distancia total navegable de 1.310 km desde Puerto Villarroel a Guayaramerín.
2. El eje Río Beni – Madre de Dios – Orthon que cuenta con una longitud de 2.792 km.

La Hidrovía Ichilo – Mamoré, es una alternativa para el transporte de pasajeros y carga, porque permite desarrollar el comercio de la región amazónica boliviana con el occidente de Brasil, une Puerto Villarroel (Cochabamba), Puerto Loma Suárez (Trinidad) y Puerto Sucre (Guayaramerín) frontera con Brasil.

La longitud total es de 1.454 km y la distancia total navegable del eje es de 1.310 kilómetros, de Puerto Villarroel a Trinidad (520 Km) y de Trinidad a Guayaramerín (790 km). Actualmente, las dos principales terminales portuarias como ser; Puerto Villarroel ubicado en la comunidad de Puerto Villarroel, provincia Carrasco del departamento de Cochabamba y Puerto Sucre ubicado en la ciudad de Guayaramerín del departamento de Beni, están administradas por el Servicio de Mejoramiento para la Navegación Amazónica – SEMENA.

La Hidrovía Ichilo – Mamoré, comercializa principalmente madera, combustible y lubricantes, gas licuado, alimentos, bebidas alcohólicas, bebidas gaseosas, materiales de construcción, vehículos y ganado.

El eje Río Beni – Madre de Dios – Orthon, es el eje fluvial de mayor importancia para vincular todo el departamento de Panto, noroeste del Beni y norte y centro del departamento de La Paz y su vinculación carretera con los puertos del Pacífico. El eje cuenta con una longitud de 2.792 km.

El Río Beni va desde Puerto Linares en el departamento de La Paz hasta Puerto Cachuela Esperanza en el departamento del Beni; el Río Madre de Dios va desde Puerto Maldonado en el Perú hasta Puerto Heath en Bolivia y desde Puerto Heath hasta Riberalta; y el Río Orthon va desde Puerto Rico hasta la confluencia Río Orthon-Río Beni.

A través de este eje, se comercializa principalmente, madera, castaña, goma, palmito, combustibles y materiales de construcción.

3.5.2 Transporte fluvial Cuenca del Plata

En la cuenca del Plata se encuentra la Hidrovía Paraguay-Paraná como sistema principal y como Hidrovía navegable secundaria se encuentra el Canal Tamengo.

Hidrovía Paraguay-Paraná, es la vía más importante para el acceso de Bolivia al océano Atlántico siendo una alternativa factible para el comercio exterior del país, dado que el sistema portuario boliviano cuenta con tres puertos en efectiva operación sobre el Canal Tamengo: Puerto Aguirre, Puerto Jennefer y Puerto Gravetal.

El sistema hidrográfico en la cuenca es un sistema fluvial que vincula los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y de La Plata, se inicia en la localidad de Cáceres ubicada en la zona de Matogroso Brasil, recorre los territorios de Bolivia, Brasil, Paraguay, Argentina y desemboca en la confluencia de los ríos Paraná y La Plata.

En la Hidrovía Paraguay – Paraná, se comercializa principalmente soya en grano, torta de soya y derivados, azúcar, alcohol y combustibles. La construcción de un puerto sobre el Río Paraguay y la estructura de transporte que lo vincule con el resto del país, permite disponer de una ruta comercial para el transporte económico entre Bolivia y las repúblicas de: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, reunidos por el sistema fluvial de la Cuenca del Plata; facilitando además el acceso al Océano Atlántico.

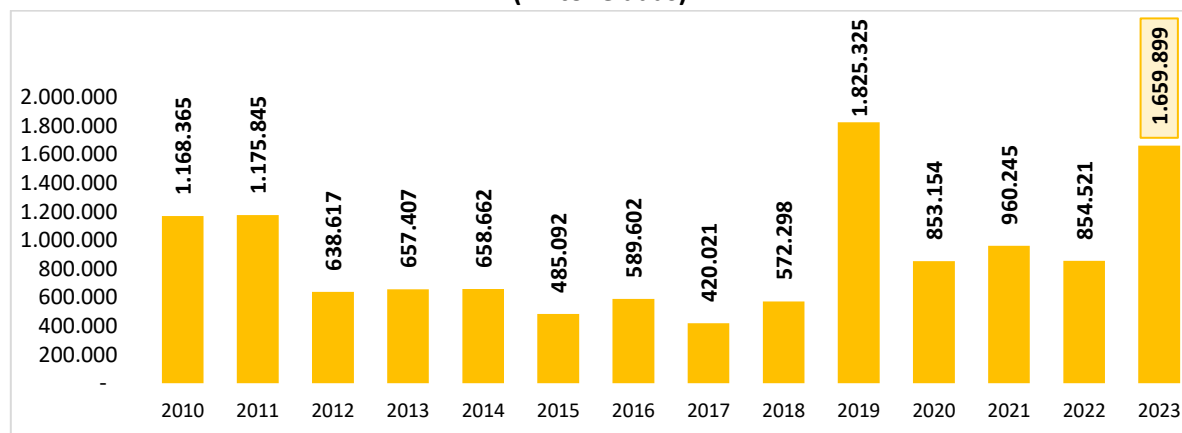
Canal de Tamengo, Bolivia cuenta con tres puertos importantes que se conectan con la Hidrovía Paraguay - Paraná a través del Canal Tamengo compartido con Brasil como salida al Atlántico: Gravetal, Aguirre, Jennefer; los cuales fueron recientemente re categorizados como puertos internacionales. El comercio de granos, especialmente soya es uno de los productos más significativos para el puerto Aguirre. En este puerto se manejan tres tipos de carga diferentes: el granelero, el de líquidos y la exportación de azúcar.

3.5.3 Tráfico Portuario de carga

En 2023, Bolivia experimentó un crecimiento notable en el tráfico portuario de carga, especialmente a través de puertos internacionales clave como Matarani, Arica y Antofagasta movilizand 1,7 millones de toneladas, este incremento se atribuye a mejoras logísticas, reducción de tarifas y la recuperación de las operaciones tras las interrupciones sociales en Perú (Gráfico N°13).

Es importante señalar el flujo de carga a través de los puertos chilenos de Arica y Antofagasta que concentran el 82% del total de la carga boliviana, estas rutas son vitales para la economía boliviana, que no tiene salida directa al mar, y su utilización es clave para la importación y exportación de mercancías.

Gráfico N°13. Tráfico del sistema portuario, 2010 - 2023
(En toneladas)



Fuente: Armada Boliviana.

3.6 Transporte Lacustre

Lago Titicaca

El transporte lacustre se realiza fundamentalmente en el Lago Titicaca, el cuál debido a su ubicación, historia (lago sagrado de Los Incas) y la característica que tiene al ser el lago navegable más alto del mundo, es un lugar turístico, posee una flota mercante conformada en su mayoría por embarcaciones de recreo, deportivas y pasajeros.

El Lago Titicaca, tiene en Guaqui su único puerto que mueve volúmenes de carga a través del sistema bimodal ferrocarril – lago – ferrocarril. Los principales productos comercializados en este puerto son azúcar, aceite de soya, trigo y torta de soya.

3.6.1 Características de los principales ríos, lagos y sus principales afluentes

En el marco del análisis realizado, a continuación, se presenta información sobre la longitud total y la distancia total navegable de los principales ríos, lagos y afluentes. Asimismo, se presenta información sobre las características de los puertos (Cuadro N°10 y Cuadro N°11).

Cuadro N°10. Características de los principales ríos, lagos y sus principales afluentes

Cuenca	Vía Fluvial	Longitud total			Distancia total navegable		
		Desde	Hasta	Km	Desde	Hasta	Km
Del Amazonas	Río Madera	Confluencia ríos Mamoré y Beni	Confluencia con río Abuná	98			
	Eje Ichilo - Mamoré	Confluencia ríos Moyle y Alto Ichilo	Confluencia ríos Mamoré y Beni	1.454	Pto. Villarroel	Guayaramerín	1.310
	Río Itenez	Cercanías población Catamarca	Desembocadura en río Mamoré	850	Piso Firme	Río Mamoré	637
	Río Beni	Confluencia ríos Alto Beni y Kaka	Confluencia con el río Mamoré	1.010	Rurrenabaque	Cachuela Esperanza	
	Río Madre de Dios	Pto. Heath	Boca Madre de Dios	616	El Sena	Boca Madre de Dios	
	Río Ibare	Población de Chita	Boca río Ibare	278	Puerto Almacén	Boca río Ibare	50
	Río Yacuma	Encañada del Bala	Boca río Yacuma	280	Santa Ana	Boca río Yacuma	
	Río Orthon	Confluencia ríos Tahuamanu y Manuripi	Boca río Orthon	233	Puerto Rico	Boca río Orthon	233
	Río Abuna	Confluencia ríos Chipamanu y Karamanu	Río Madera	375	Santa Rosa de Abuná	Fortaleza de Abuná	
Del Plata	Río Paraguay	Hito Coimbra	Hito Bolbrapa	48	Hito Coimbra	Hito Bolbrapa	48
	Canal Tamengo	Tamarinero	Río Paraguay	10	Tamarinero	Río Paraguay	10
Endorreica	Lago Titicaca			8.030			

Fuente: Servicio de Mejoramiento a la Navegación (SEMENA).

Cuadro N°11. Características de puertos

Tipo de transporte	Nombre de los puertos	Características
Transporte fluvial en la Cuenca del Amazonas	Puerto Villarroel, Puerto Trinidad, Puerto Guayaramerín, Puerto Riberalta, Puerto y Rurrenabaque.	Prestan servicios de carga y pasajeros principalmente en épocas de cosecha y recolección de castaña.
Transporte fluvial Cuenca del Plata	Puerto Central Aguirre, Puerto Gravetal, Puerto Quijarro y Puerto Busch.	Principalmente prestan servicios de carga.
Transporte Lacustre	Tiquina, Copacabana, Huatajata, Desaguadero y Guaqui	Principalmente servicios de pasajeros y turismo

Fuente: Informes sectoriales de infraestructura, 2004 (CAF).

3.7 Corredores de integración

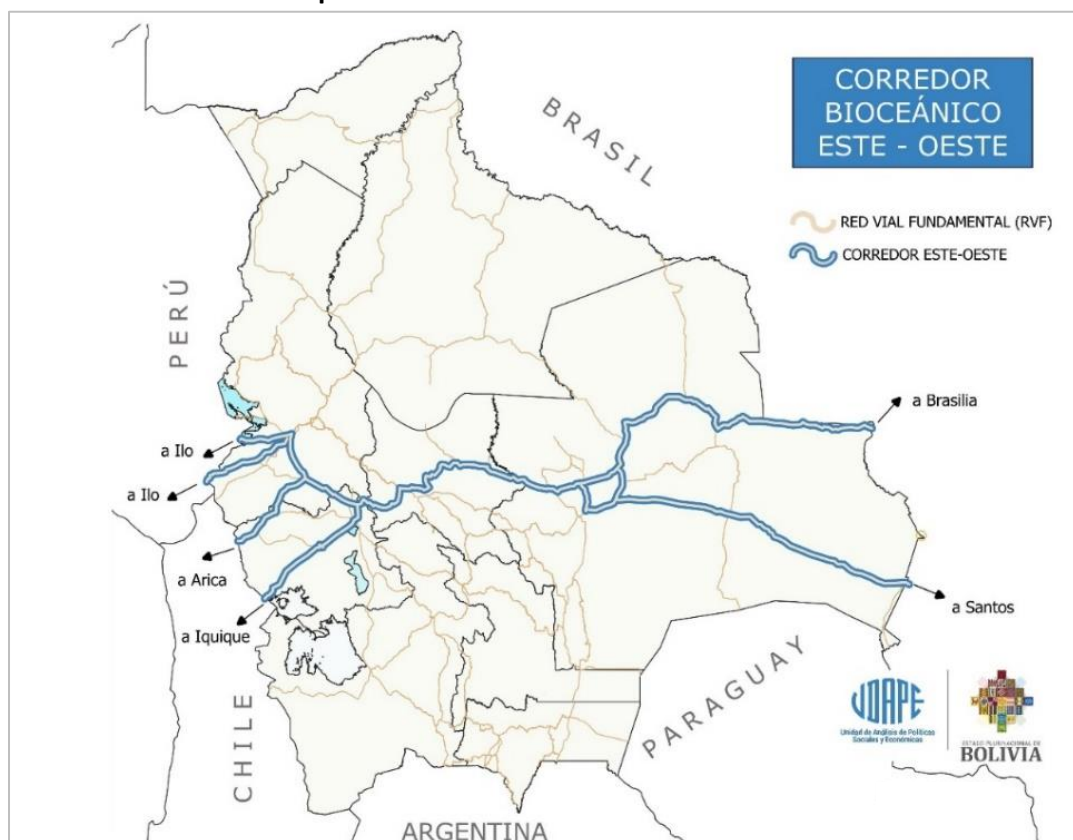
Los corredores de integración carretera en Bolivia son rutas estratégicas que conectan las principales regiones del país entre sí y con los países vecinos, promoviendo el comercio internacional, la integración regional y el desarrollo económico. Estos corredores son parte de la Red Vial Fundamental (RVF) y de proyectos de integración como el Corredor Bioceánico.

3.7.1 Corredor Bioceánico Este – Oeste

El corredor integra Bolivia, Brasil, Chile y Perú, además, une el Océano Atlántico y el Océano Pacífico. El corredor empieza en el lado Este de Bolivia en Puerto Suárez y Puerto Quijarro del departamento de Santa Cruz, atravesando los departamentos de Cochabamba, Oruro y La Paz y finalizando en el extremo Oeste en Desaguadero, Hito IV y Pisiga, este eje une las principales ciudades del país y alrededor del 70% del movimiento socioeconómico de Bolivia se da a través de este eje.

Este Corredor tiene como objetivo Impulsar el comercio internacional de productos agrícolas, minerales y manufacturados entre Brasil, Bolivia y Perú, además de facilitar la exportación hacia Asia y otros mercados globales.

Mapa N°1. Corredor Bioceánico Este – Oeste



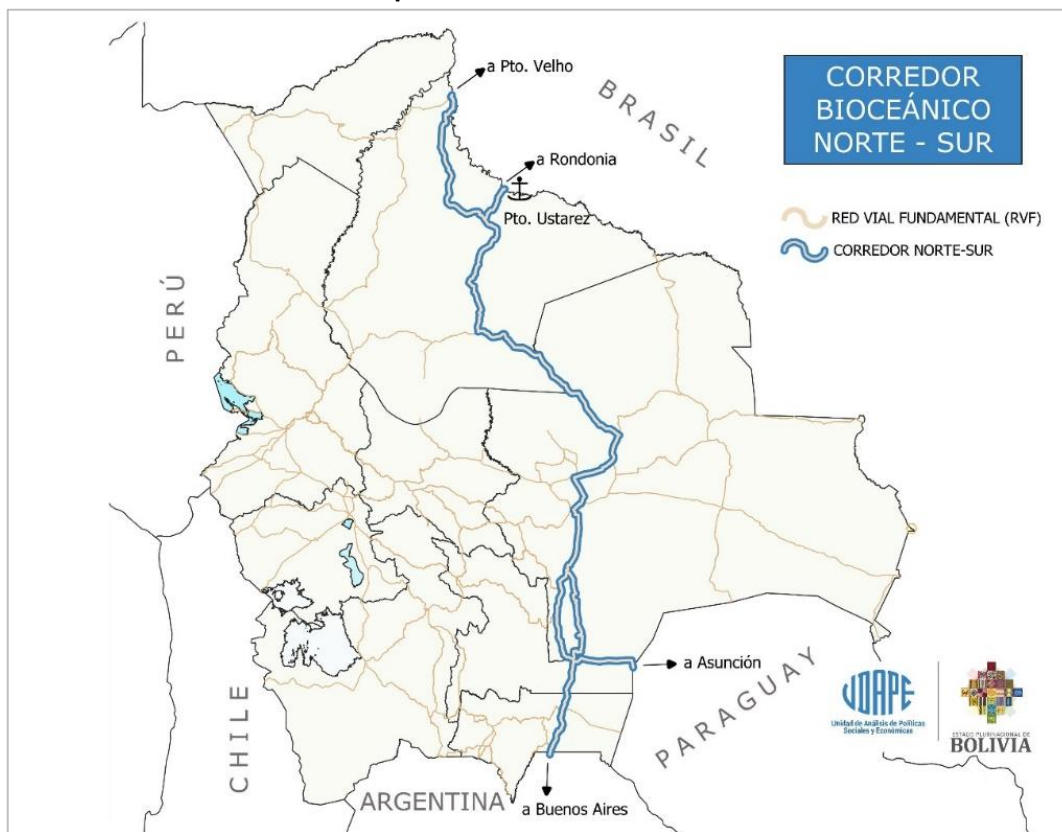
Elaboración: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas (UDAPE) con información de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

3.7.2 Corredor Norte - Sur

El corredor Norte-Sur inicia en el extremo Norte en Puerto Ustárez y Puerto Velho del departamento de Beni, hasta llegar a Yacuiba y San José de Pocitos en el extremo Sur, localidad fronteriza, vinculándose luego con el Puerto del Rosario en la Argentina. Este corredor vincula la zona central de Bolivia a través de los departamentos de Beni, Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija.

El corredor es vital para la exportación de minerales del altiplano y el sur de Bolivia, y para el transporte de productos agrícolas desde Tarija y otras regiones, facilita el intercambio comercial con Argentina, uno de los socios económicos más importantes de Bolivia, además de mejorar el acceso a mercados globales a través de puertos argentinos.

Mapa N°2. Corredor Norte - Sur



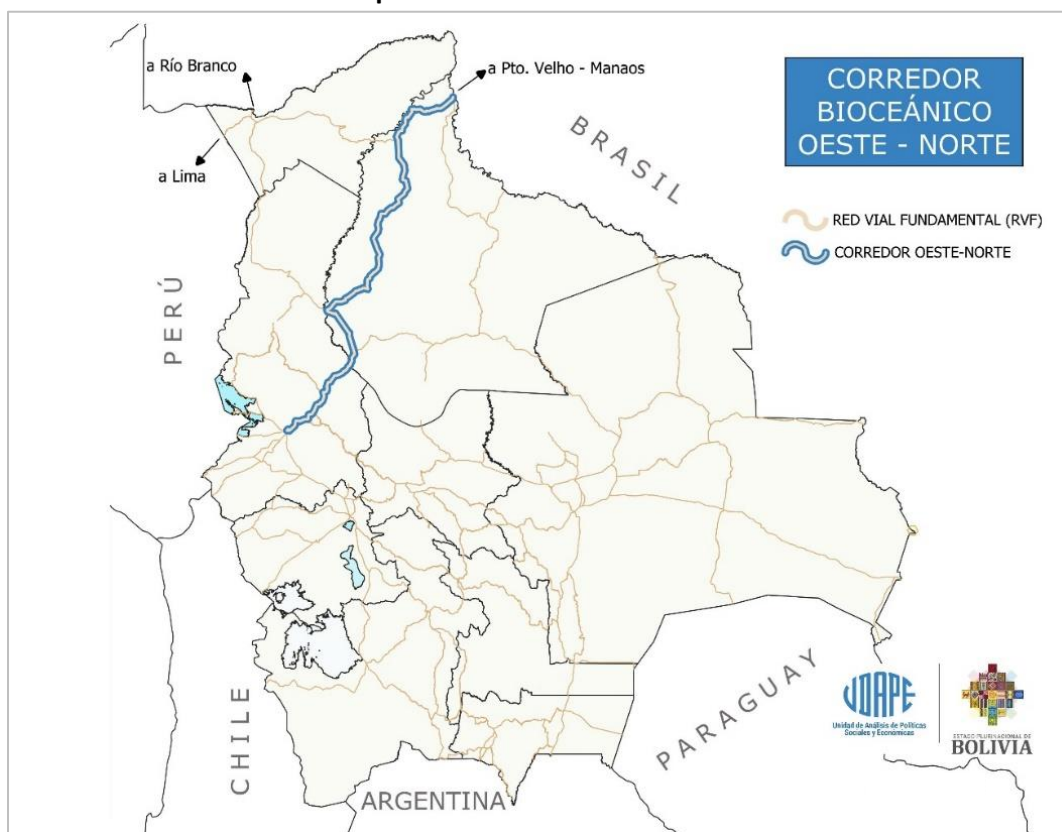
Elaboración: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas (UDAPE) con información de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

3.7.3 Corredor Oeste - Norte

Conecta grandes extensiones del norte de Brasil con Bolivia hacia los puertos del Pacífico, en Perú y Chile. En Bolivia, integra las zonas altiplánicas, subtropicales y tropicales, ricas en productos agrícolas y ganaderos. Este Corredor permite la vinculación de Perú (Puerto de Ilo) con Brasil, a través del Estado de Rondonia y la ruta Río Branco-Puerto Velho, cubriendo el tramo boliviano en el extremo Oeste Copacabana, Kasani y Desaguadero integrando los departamentos de La Paz, Beni y Pando, hasta llegar al extremo Norte a Guayaramerín.

Este corredor es fundamental para mejorar la conectividad entre el altiplano y las zonas amazónicas, promoviendo el comercio interno, las actividades productivas en esas regiones, así como la exportación de productos agrícolas, como la castaña y la madera, desde las regiones del norte hacia los mercados del occidente y del exterior. También es crucial para el transporte de bienes hacia las zonas fronterizas con Brasil, fortaleciendo la integración económica entre ambos países y facilitando la exportación a través de los puertos del norte brasileño. Es importante señalar que no solo facilita el transporte de productos, sino que también fomenta el turismo en áreas de gran atractivo natural, como el Parque Nacional Madidi y la región de los Yungas.

Mapa N°3. Corredor Oeste - Norte



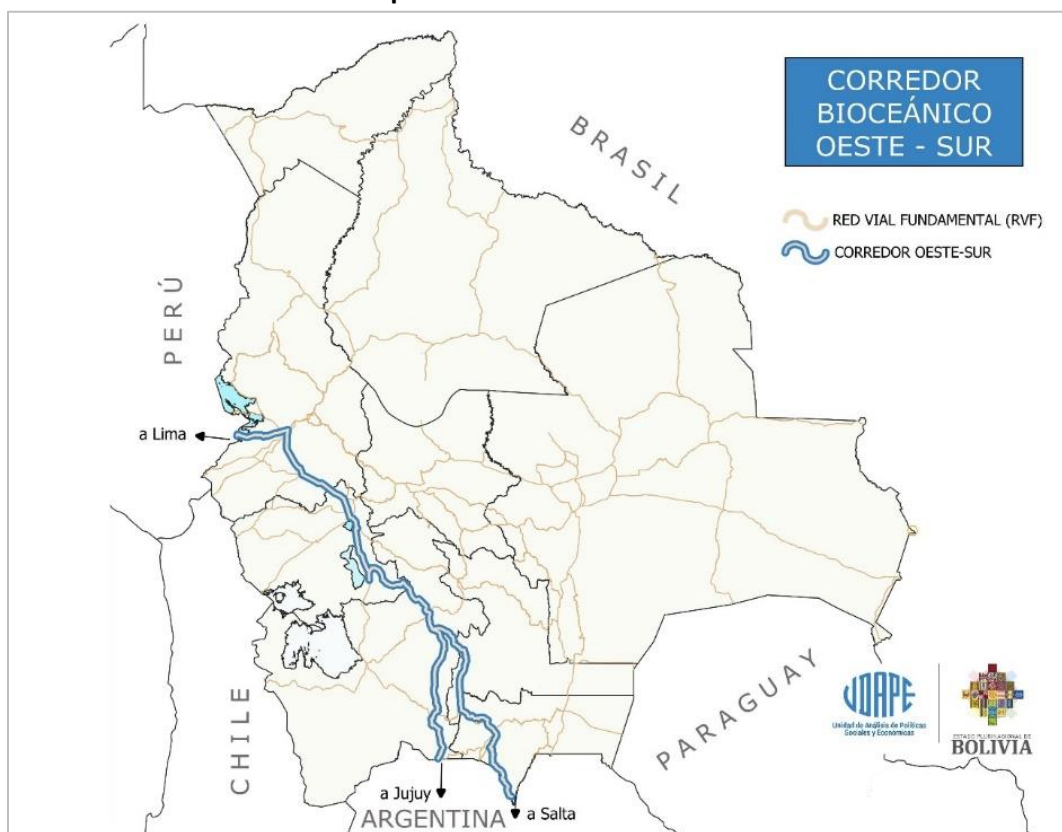
Elaboración: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas (UDAPE) con información de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

3.7.4 Corredor Oeste - Sur

Enlaza el centro-oeste y sur de Bolivia. Se alimenta con el tráfico generado por el comercio exterior de Bolivia, con Argentina. El corredor Oeste - Sur vincula a nivel nacional los departamentos de La Paz, Oruro, Potosí, Chuquisaca y Tarija. El corredor inicia en el Desaguadero – La Paz – Oruro – Potosí - Villazón y Bermejo. A nivel internacional con Perú (Puerto de Ilo) y la Argentina (Jujuy-Orán-Salta-Puerto de Rosario).

El Corredor Oeste-Sur es crucial para la exportación de minerales, uno de los principales sectores económicos de Bolivia. El transporte de plata, zinc y otros recursos naturales hacia los mercados extranjeros pasa a menudo por esta ruta. También tiene importancia para las regiones agrícolas, como Tarija, que exporta productos agrícolas y vitivinícolas a los países vecinos.

Mapa N°4. Corredor Oeste - Sur



Elaboración: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas (UDAPE) con información de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

3.7.5 Corredor Este - Sur

Conecta el sur de Bolivia con Paraguay, Argentina y Chile, el corredor inicia en la Reserva Nacional de Fauna Andina Eduardo Abaroa en el departamento de Potosí y termina en Cañada Oruro (Tarija) frontera con el Paraguay.

Este corredor es fundamental para facilitar el comercio internacional y la integración con estos países del Cono Sur, lo que beneficia tanto a Bolivia como a sus vecinos, ya que permite la exportación de productos agrícolas, industriales y minerales, además de mejorar el tránsito regional. El Corredor Este - Sur sigue siendo una prioridad en los planes de integración regional en Sudamérica. Se espera que su desarrollo continúe impulsando el comercio intercontinental, facilitando la integración del Mercosur y potenciando el acceso de Bolivia a los mercados globales a través de rutas que conectan el Atlántico y el Pacífico.

Mapa N°5. Corredor Este - Sur



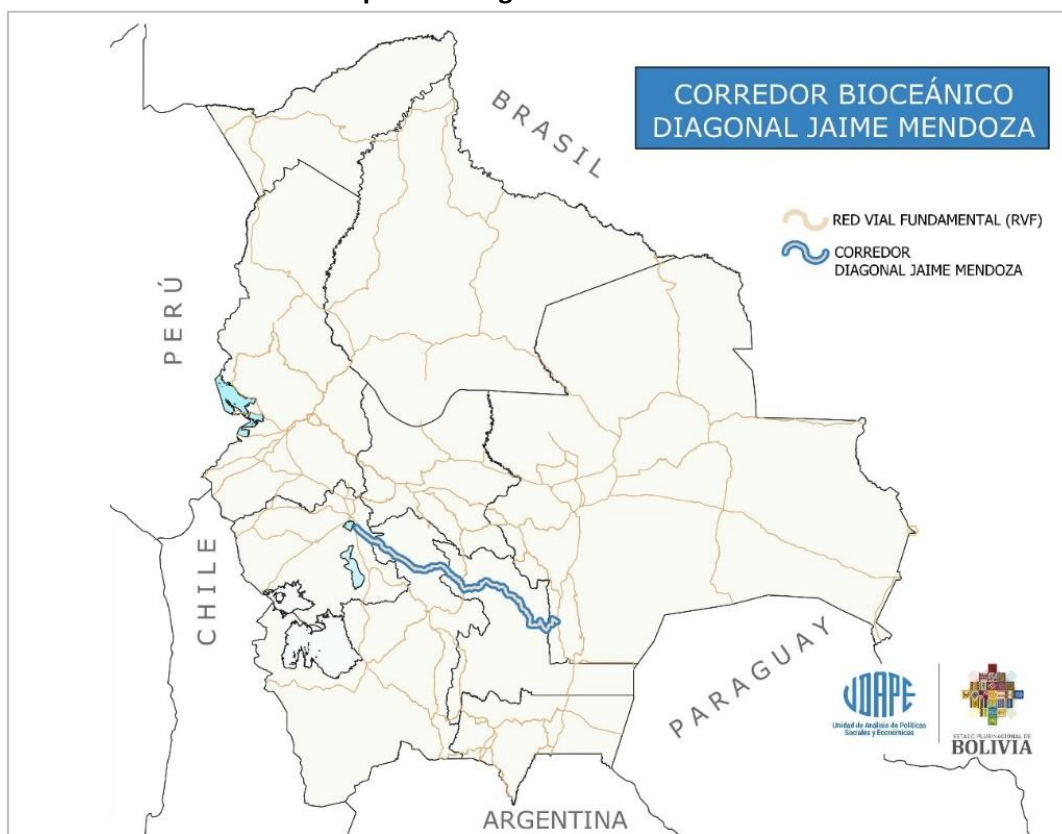
Elaboración: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas (UDAPE) con información de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

3.7.6 Diagonal Jaime Mendoza

La Diagonal Jaime Mendoza es una de las carreteras más importantes y estratégicas en Bolivia, que conecta el sur y el sudeste del país con el altiplano, atravesando una de las regiones más montañosas y complejas de la geografía boliviana. Este corredor vial lleva el nombre del destacado intelectual, político y escritor Jaime Mendoza, quien propuso su construcción en el siglo XX como un medio para integrar mejor el territorio boliviano y facilitar el acceso a regiones aisladas. La carretera une los departamentos de Chuquisaca, Potosí, y Oruro, conectando áreas productivas, agrícolas, y mineras del país.

La carretera es vital para el desarrollo de las comunidades rurales y pequeñas ciudades a lo largo de su recorrido, facilitando el acceso a mercados, servicios, y oportunidades de empleo. También ha impulsado el turismo, dado que la ruta pasa cerca de destinos como el Salar de Uyuni y otras áreas de interés cultural e histórico en el sur de Bolivia.

Mapa N°6. Diagonal Jaime Mendoza



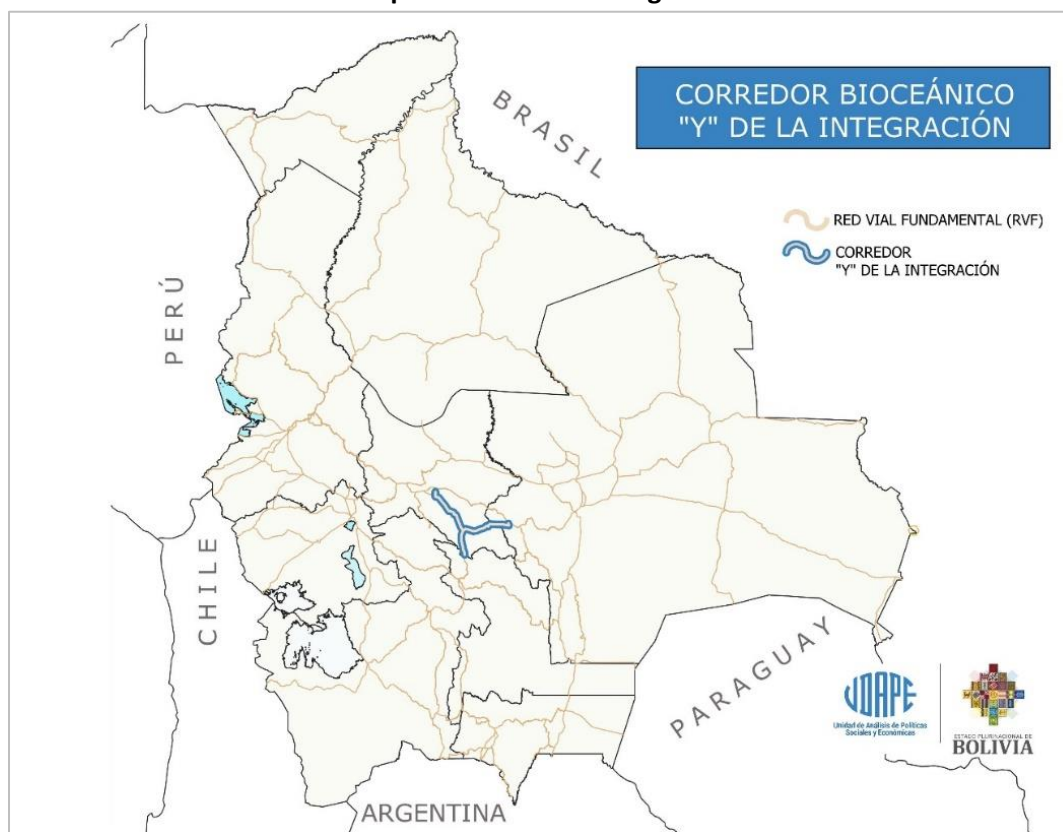
Elaboración: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas (UDAPE) con información de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

3.7.7 “Y” de la Integración

La obra conecta a los departamentos de Santa Cruz, Chuquisaca y Cochabamba. Esta carretera parte de la región de La Palizada en el departamento de Santa Cruz atravesando los valles de Omereque, Pasorapa, Saipina para llegar a Aiquile en el departamento de Cochabamba. En este punto se divide la carretera y se origina una ruta hacia Chuquisaca, Potosí, Tarija y otro ramal continúa por el camino antiguo de Mizque, hacia Paracaya del departamento de Cochabamba.

A lo largo de los años, Bolivia ha realizado importantes inversiones para mejorar y ampliar los tramos de este corredor, con el objetivo de aumentar la seguridad y eficiencia del transporte, este Corredor tiene un enorme potencial para conectar aún más las economías locales con los mercados regionales y globales.

Mapa N°7. "Y" de la Integración



Elaboración: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas (UDAPE) con información de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

4 Conclusiones y perspectivas

En 2023, el sector de transporte en Bolivia continuó siendo un pilar fundamental para la economía, el comercio y la movilidad de personas y mercancías en el país. La inversión pública alcanzó los \$us589 millones, centrada en la construcción y mejora de carreteras, el Tren Metropolitano de Cochabamba y aeropuertos clave. El transporte aéreo de pasajeros mostró un crecimiento del 25% en comparación con 2022, con 56 millones de pasajeros transportados, tanto a nivel nacional como internacional. A pesar del aumento en el tráfico de pasajeros, el transporte de carga aérea experimentó una disminución del 199% respecto al año anterior.

El transporte ferroviario se centró principalmente en la carga, con 26 millones de toneladas métricas transportadas, destacando la Red Ferroviaria Oriental, que conecta Bolivia con Brasil y Argentina. El transporte de pasajeros en tren, sin embargo, sigue siendo limitado y enfrenta retos de conectividad e infraestructura.

Mi Teleférico, el sistema de transporte por cable en La Paz y El Alto, ha transportado a 507 millones de personas desde su inauguración. En 2023, transportó 73 millones de pasajeros, con un crecimiento del 10% respecto al 2022. Este sistema sigue siendo una solución para la congestión urbana.

Durante la gestión 2024, se prevé que los principales desafíos del sector transporte en Bolivia se concentrarán en el transporte aéreo, particularmente en los problemas que continuará enfrentando la Empresa Boliviana de Aviación (BoA). La disminución en la disponibilidad de aeronaves, junto con dificultades logísticas y operativas, podría provocar una reducción en el flujo de pasajeros a nivel nacional y un déficit en la atención de la demanda. Se estima que las rutas más afectadas serán las que conectan las ciudades del eje troncal —La Paz, Cochabamba y Santa Cruz—, así como los destinos hacia Sucre, Tarija, Cobija, Trinidad, Oruro y Potosí, donde podrían presentarse retrasos y menor frecuencia de vuelos.

En el sector ferroviario, se proyecta que uno de los principales retos continuará siendo la limitada inversión en infraestructura y los retrasos en la ejecución de proyectos estratégicos a cargo del nivel central del Estado. Ejemplos de ello serán el avance pendiente del proyecto ferroviario Montero–Bulo Bulo, el Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración, y la vía férrea Bulo Bulo–Ivrigarzama–Villa Tunari, cuyas demoras podrían limitar la integración logística nacional e internacional, afectando la competitividad del transporte de carga por tren.

En cuanto al transporte fluvial de carga, se anticipa que la tendencia a la baja persistirá durante 2024, impulsada por factores climáticos y estructurales. La disminución en el calado de los ríos, producto de períodos prolongados de sequía asociados a fenómenos como El Niño y La Niña, reducirá los niveles de agua navegables y dificultará el tránsito de barcas, incrementando los costos logísticos. A esto se sumará la insuficiencia de trabajos de dragado y mantenimiento periódico en tramos estratégicos de la hidrovía, lo cual limitará aún más su capacidad operativa.

Asimismo, las deficiencias en infraestructura portuaria y fluvial, junto con la falta de inversiones sostenidas en puertos estratégicos como Puerto Busch, Puerto Suarez y otros puntos de carga y descarga, continuarán generando cuellos de botella logísticos. Esta situación reducirá la eficiencia y competitividad del transporte fluvial frente a alternativas como el transporte carretero, que seguirá concentrando gran parte del movimiento de carga nacional.

En síntesis, para la gestión 2024 se proyecta que el sector transporte boliviano enfrentará un escenario complejo, donde la sostenibilidad operativa dependerá de la capacidad institucional para superar los problemas estructurales, atraer inversiones en infraestructura y optimizar la gestión logística en todos los modos de transporte.

5 Bibliografía

5.1 Anuarios

- Dirección General de la Marina Mercante. Boletín Informativo y Estadístico, 2020.
- Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. (Informe de Gestión 2020).
- Administradora Boliviana de Carreteras – ABC.
- Empresa Ferroviaria Andina S.A. Memorias de varios años.
- Empresa Ferroviaria Oriental S.A.. Memorias de varios años.
- Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, estadísticas del sector.
- Instituto Nacional de Estadísticas.

- Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas.
- Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico”.

5.2 Páginas electrónicas consultadas

- **Administradora Boliviana de Carreteras – ABC** <http://www.abc.gob.bo>
- **Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC** <http://www.dgac.gob.bo>
- **Instituto Nacional de Estadística – INE** <http://www.ine.gob.bo>
- **Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT**
<http://www.att.gob.bo>
- **Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico”**
<http://www.miteleferico.bo/>
- **Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia**
<http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/>
- **Instituto Boliviano de Comercio Exterior** <https://ibce.org.bo/>