

# Edición especial "Experto del mes": Historia y actualidad del transporte público en Bolivia en el contexto del cambio climático

15 de Noviembre de 2013

Desde inicios del siglo pasado, no se había registrado una inversión tan significativa en transporte urbano en Bolivia, como la que se realiza ahora. La congestión y el colapso de un sistema que no responde a las necesidades de las ciudades hacen que estemos viviendo el comienzo de una nueva era en la movilidad urbana.

Presentamos a continuación el texto "Momento histórico del transporte público" preparado por Freddy Koch, que describe las actuales iniciativas para solucionar la congestión del tráfico vehicular en las grandes ciudades desde una perspectiva histórica del desarrollo del transporte urbano en el país. Freddy Koch es director del Proyecto Aire Limpio de la Cooperación Suiza en Bolivia.



## Momento histórico del transporte público

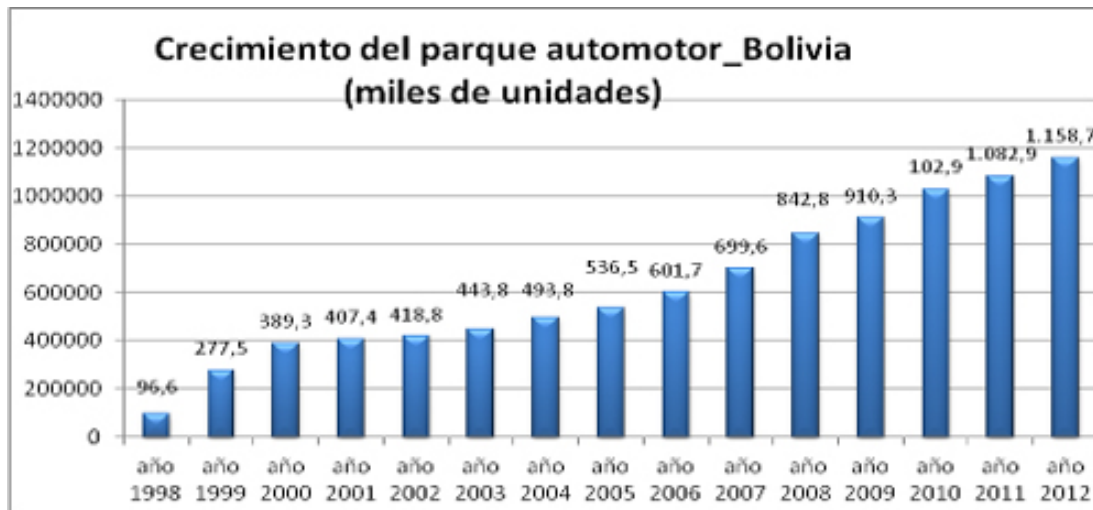
La historia de los sistemas de transporte público en Bolivia se inicia muy temprano en 1909, cuando en la ciudad de La Paz y luego en Cochabamba, Potosí y Oruro se instalan las primeras líneas de tranvía copiando de alguna manera el modelo de transporte europeo.

Posteriormente cuatro décadas después los gobernantes de turno desechan este novedoso sistema de transporte impulsados por millonarios intereses de fabricantes de automóviles y llantas, que pretendieron y lograron posicionarse en el mercado y convertirnos desde entonces en esclavos de su sistema de movilidad.

Los automotores evidentemente ofrecían una mayor versatilidad, podían dar servicio a nuevas zonas de la ciudad sin tender rieles y son autónomos en cuanto al uso de su combustible o energía, desconociendo en aquel entonces que este sistema se convertiría en mucho más contaminante y energéticamente mucho más intensivo en su consumo. El sistema propuesto de buses de mediana capacidad (40 a 60 pasajeros) tiene una duración de otras cuatro décadas, tiempo en el que mucha gente viajaba en los buses colectivos incómoda ya que los sistemas estaban entrando en un colapso. La liberación del transporte en los años 90 y el impulso de las tecnologías automotrices producidas en Asia propusieron para Bolivia un nuevo sistema de transporte: "el minibús" mostrando ante su antecesor mucha más versatilidad como primera ventaja, bajos precios que permiten crear libremente un sin fin de nuevas rutas, todos viajan sentados y coincidente con el propósito del gobierno de turno reducir el desempleo que angustiaba al país sobre todo con el debacle de la

minería.

En los últimos 10 años, se da un crecimiento acelerado de la economía boliviana que trae consigo el incremento del [parque vehicular](#) de una manera descontrolada, pasiva y constante. En el quinquenio 2005 – 2010 el parque vehicular se duplica de aproximadamente medio millón de vehículos a un millón. Si seguimos con esta tendencia y por lo visto así será, para finales de la década habremos sobrepasado los 2 millones de vehículos circulando en territorio nacional.



*Fuente: Elaboración propia en base a datos del RUAT*

Este crecimiento del parque vehicular obedece a un deseo o aspiración humana que es la de lograr la independencia de la movilidad principalmente vinculada con un ineficiente servicio de transporte público. La mala noticia para los aspirantes a tener un auto privado es que la infraestructura de las ciudades no tiene la capacidad de albergar a todos estos motorizados y tampoco solucionará sus problemas de movilidad. La sobresaturación de vehículos en las ciudades se ha podido evidenciar por el crecimiento de los congestionamientos, embotellamientos en intersecciones y abuso en el uso del espacio público para estacionar, en muchos de los casos usando incluso, las aceras destinadas a los peatones.

Las autoridades municipales se ven muy tentadas de seguir en la lógica de construir más infraestructura para el automóvil: ampliación de carriles a costa de disminuir las aceras, construcción de pasos a desnivel, pasarelas para peatones, incremento de espacios para estacionamiento, etc.

El crecimiento del parque vehicular, mal servicio de transporte público y mayor infraestructura, es un círculo vicioso que lo único que logra es empeorar la situación, ser más ineficientes energéticamente y por supuesto incrementar exponencialmente la contaminación y emisión de gases de efecto invernadero.

### **En busca de soluciones para la movilidad urbana**

El colapso de un sistema ineficiente y la consecuente demanda por soluciones, ha puesto sin duda el tema en la agenda pública y quien solucione este problema, seguro tendrá el aprecio de la población por muchos años. En este plan se han embarcado el gobierno nacional y los gobernantes locales de La Paz y El Alto, haciendo que vivamos un momento histórico en cuanto al transporte público. Por primera vez en la historia el gobierno nacional invierte 234 millones de dólares en una propuesta de solución: Proyecto Teleférico; existe una oferta adicional del gobierno central de un crédito por 100 millones de dólares para la renovación de los buses de transporte público; por otro lado el municipio de La Paz ha iniciado la transformación del sistema de transporte público con la implementación del proyecto “Bus Laderas”, con una inversión de 10 millones de dólares y para concluir el municipio de El Alto lanzó una licitación pública para adquirir 60 buses para el proyecto “Bus Sariri” de esta ciudad, con una inversión similar a la de La Paz. Los tres proyectos buscan

independientemente solucionar un mismo problema, de cuyo éxito o fracaso dependerá la paulatina desaparición de los minibuses de la ciudad y con ella una reducción de las emisiones de gases contaminantes y gases de efecto invernadero.

### **El 3er Congreso Internacional de Transporte Urbano Sostenible (CITUS)**

Bajo este panorama el proyecto [Aire Limpio](#) de la Cooperación Suiza, el pasado 9 y 10 de octubre organizó, junto al Ministerio de Obras, Públicas, Servicios y Vivienda y los gobiernos autónomos municipales de La Paz y El Alto, el 3er [Congreso Internacional de Transporte Urbano Sostenible CITUS Bolivia – 2013](#). El evento contó con el patrocinio del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial (BM), entidades que apuestan por la mejora de la calidad de vida de las personas a través de la implantación de la movilidad sostenible en las ciudades. El evento buscó contribuir a generar una visión integral sobre la movilidad urbana que incluya un proyecto de ciudad sostenible para el futuro. Asimismo, CITUS Bolivia – 2013 sirvió para motivar a los municipios de Bolivia a enfrentar la problemática del transporte de forma consensuada, integrada y con una visión de largo plazo. Como parte de los resultados del Congreso CITUS, se consiguió la suscripción por parte de los alcaldes de las ciudades capitales más El Alto, de la “[Declaración de La Paz por la Movilidad Urbana](#)”, documento que esperamos se convierta en la hoja de ruta para no seguir en este círculo vicioso (más congestión-más infraestructura-más autos).

Si bien las emisiones del sector transporte son mucho menores en Bolivia que las del chaqueo o deforestación (ver Klimablog “[Amazonía sin Fuego](#)”), por ejemplo, su cercanía a las montañas las hace muy relevantes sobre todo por emisiones como las del “carbón negro” (*black carbon*) sobre cuyo impacto en el [Chacaltaya](#) el Instituto de Física de la Atmósfera de la UMSA está realizando estudios científicos.

*El autor es director del Proyecto Aire Limpio de la Cooperación Suiza.*