

Perfil Sobre Transporte Rural – Marzo-Abril 2011

1.0.- País: Bolivia

1.1.- Mapa de Bolivia



1.2.- Foto que representa el transporte Rural en Bolivia



1.3.- Río Piráí - zona El Torno 2011 ©Juan Marcelo Castro Melgar

2.0.-

Introducción.-

Nombre Oficial.- Estado Plurinacional de Bolivia.

Bolivia se encuentra ubicada en el centro de Sudamérica, limita al norte y este con Brasil, al sur con Argentina y Paraguay, y al oeste con Perú y Chile. El Gobierno de Bolivia de acuerdo a su Constitución Política es un Estado Unitario Social de Derecho Plurinacional, Comunitario libre, independiente, soberano, democrático, intercultural, descentralizado y con autonomías.

Bolivia está dividida en 9 departamentos, cada uno de ellos con sus características peculiares, con diversidad de clima y altitud. En la zona del altiplano se encuentran La Paz, Oruro y Potosí, con una altitud promedio de 3.800 m.s.n.m. y temperaturas entre los 5 grados centígrados y los 15 grados centígrados; en los valles encontramos Cochabamba, Sucre y Tarija, con una altitud media de 2.300 m.s.n.m. y temperatura media de 23 grados centígrados; y, por último, los llanos orientales que comprenden Santa Cruz, Beni y Pando con una altitud promedio de 350 m.s.n.m. y temperaturas por sobre los 30 grados centígrados.

Bolivia posee una riqueza etnográfica excepcional en todo su territorio. El país cuenta con gran cantidad de comunidades campesinas y 32 grupos aborígenes originarios que conservan sus costumbres y la pureza de su raza a pesar del tiempo transcurrido desde la Colonia.

En lo ecológico cuenta con reservas naturales de gran valor, con especies únicas en flora y fauna, ríos, lagos, y salares. En suma, Bolivia es uno de los pocos espacios en la tierra aún no contaminados y el octavo país con mayor biodiversidad en el mundo entero.

Capital Constitucional.- La ciudad de Sucre (fundada en 1538 por Pedro Anzúrez de Campo Redondo), fue designada como Capital Constitucional de la República.

Sede de Gobierno.- La Sede de Gobierno es la ciudad de La Paz, fundada en 1548 por Alonso de Mendoza.

Capital Económica.- La ciudad de Santa Cruz de la Sierra (fundada en 1561 por Ñuflor de Chaves), es la de mayor pujanza económica agroindustrial del país.

División Política: El país está estructurado política y administrativamente en 9 departamentos, 112 provincias y 327 municipios.

3.0.-

- **Tamaño de la población.-** 10´426.154 Instituto Nacional de Estadística (INE) - 2010
- **Población Rural.-** 3´504,047 Instituto Nacional de Estadística (INE) - 2010
- **Población Urbana.-** 6´922,107 Instituto Nacional de Estadística (INE) – 2010
- **Población indígena y/o Afro descendiente** 3.9 millones de habitantes indígenas auto identificados; 22.000 Afro Bolivianos. Instituto Nacional de Estadística (INE) - 2001.
- **Incidencia de la pobreza:** 50.90% en zonas urbanas y 77.29% en las zonas rurales. Del grupo en pobreza, el 23.67% vive en extrema pobreza en las zonas urbanas y 63.94% en las zonas rurales. Instituto Nacional de Estadística (INE) – 2010.
- **Población por debajo de la línea de pobreza de Ingresos:** 37,7% PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (PNUD - 2010).
- **Densidad de habitantes:** 8,58 Habitantes/Km² Instituto Nacional de Estadística (INE) - 2001.
- **Tasa anual de crecimiento:** 2,01% Instituto Nacional de Estadística (INE) - 2005 - 2010
- **Esperanza de vida al nacer:** 65,51 años. Instituto Nacional de Estadística (INE) - 2005-2010 y 66,3 años según el Informe de Desarrollo Humano – PNUD- 2010.
- **Tasa de Mortalidad Infantil:** 45,60 por mil nacidos vivos. Instituto Nacional de Estadística (INE) - 2005 - 2010.
- **Tasa de mortalidad materna:** 290 por cada 100.000 nacidos vivos según el PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (PNUD - 2010).
- **Área:** 1,098.581 km² (INE – 2001).
- **PBI per cápita.-** 1.720 \$us. PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (PNUD - 2010).
- **Índice de desarrollo Humano:** Bolivia ocupa el lugar 95 según el índice de desarrollo humano de 0,643 catalogado como índice de desarrollo medio. PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (PNUD - 2010).

- **Índice de Desigualdad de Género:** Bolivia ocupa el lugar 96 con un índice de desigualdad de 0,672. PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (PNUD - 2010).
- **PBI-composición por sector: Agricultura/ industria / servicios** (INE - 2010)
 - Agricultura: 12.36 %
 - Industria: 44.94 %
 - Servicios: 42.7 %

4.0

Transporte Rural y desarrollo: el Contexto Nacional

En Bolivia durante los últimos años se ha puesto especial énfasis en coadyuvar e impulsar procesos de Desarrollo Rural orientado a la reducción de la pobreza, a través del mejoramiento de la infraestructura de transporte, entendiéndose que este es la punta de lanza para el desarrollo de las regiones. Los Gobiernos Locales (Municipales), Gobiernos Departamentales y el Gobierno Nacional a través de diferentes programas y especialmente de los Fondos Sociales, han encarado las inversiones públicas con prioridades en la infraestructura de transporte, seguido de salud y educación. En el mejoramiento de estas infraestructuras de transporte es importante mencionar que parte de estas inversiones en infraestructuras de transporte se centran en el mejoramiento y rehabilitación de caminos rurales.

Los caminos rurales forman la red de caminos más extensa de Bolivia, y las que presentan mayores problemas, debido al estado de su plataforma principalmente de tierra, agravada por problemas y riesgos por erosión hídrica y eólica, dispersión de comunidades, y debilidades institucionales y económicas en su administración.

La ley de Participación Popular ha contribuido a tener avances significativos en la implementación de procesos de Planificación participativa, lo cual facilita el complemento y la sincronía durante un Proceso de Planificación Estratégica a nivel Municipal o Regional, y una Planificación estratégica de Transporte Rural. Las experiencias pilotos de Planificación Vial tanto en el contexto municipal como en el mancomunado regional han permitido constatar las siguientes debilidades existentes:

- En algunos Gobiernos Municipales no se conocía con exactitud la magnitud de la red de caminos rurales.
- Los Planes Municipales y Mancomunados no habían incorporado estratégicamente las inversiones en caminos rurales.
- La Planificación en el nivel municipal, en lo referido a infraestructura de transporte, funcionaba en base a demandas comunales y ofertas de cooperantes y no así a una planificación estratégica del sector transporte.

Paralelamente a las primeras experiencias en Planificación participativa a partir del año 2001, y bajo el objetivo de generar empleo productivo en las zonas rurales del país y vincular a las comunidades en la conservación del patrimonio vial del país se ha desarrollado programas de conservación vial con microempresas, dicho programa se ha consolidado en la red fundamental de carreteras ya que a la fecha se tiene trabajando alrededor de 475 microempresas en un total de

11.773 kilómetros en la Red Vial Fundamental. Por otra parte las experiencias realizadas de conservación vial en la red municipal han sido pocas y con debilidades en cuanto a su sostenibilidad principalmente ligadas a debilidades económicas de los municipios rurales.

Asimismo y bajo diversos enfoques tendientes a priorizar el uso de mano de obra local y la optimización de los recursos públicos se desarrollan actualmente experiencias de mejoramiento y rehabilitación de caminos rurales con recursos de los Gobiernos locales y financiamiento de la cooperación multilateral. Este enfoque, sin embargo, ha motivado a que las inversiones se concentren en mejorar vías para vehículos motorizados en áreas rurales, bajo la premisa de que este mejoramiento impulsaría el transporte público, la producción, y con esto el desarrollo del área rural.

Sin embargo, aunque se ha contribuido bastante al desarrollo social y económico en estas zonas, aparentemente esto no ha ayudado significativamente a mejorar las condiciones de vida de la población rural, y es que los caminos vehiculares en el área rural, no son la única infraestructura de transporte existente, ya que la dispersión de las comunidades, las condiciones fisiográficas, y sobre todo la propia realidad socioeconómica y cultural de la población rural, han mostrado a partir de recientes estudios intersectoriales con salud y educación, por ejemplo, problemas de accesibilidad y movilidad en el área rural, ligadas principalmente a debilidades en la planificación intersectorial en los diferentes niveles de gobierno. El desafío actual está justamente en lograr los espacios y herramientas de integración de gestión de la Planificación Vial en los distintos niveles de Gobierno y sectores del desarrollo.

5.0

5.1. Descripción de los subsectores del transporte

CAMINOS	Total: 70030 km.	Pavimento: 4.745 km. Ripio: 21.479 km. Tierra: 42.198 km.
FERROCARIL	Total: 3652 km.	Red Oriental: 1.377 km. Red Andina: 2.275 km.
FLUVIAL Y LACUSTRE	Ríos: 7482 km.	Sistema fluvial noreste: 4.711 km. Sistema río Paraguay: 2.711 km.
Aereo	37 aeropuertos	Pistas Pavimentadas: 9 Pistas de grava: 12 Pistas de tierra y/o pasto: 16

- **Transporte por carretera.**

RED FUNDAMENTAL

- Existen 15.964 km. de red fundamental.
- Pavimento: 4.276 km.
- Ripio: 5.603 km.
- Tierra: 4.487 km.

RED COMPLEMENTARIA

- Pavimento: 249 km.
- Ripio: 7.052 km.
- Tierra: 7.295 km.
- TOTAL: 14.606 km.

RED MUNICIPAL

- No existen datos recientes, sin embargo hasta el año 2006 se tenía:
 - Pavimento: 220 km.
 - Ripio: 8.824 km.
 - Tierra: 30.416 km.
 - TOTAL: 39.460 km.
- En base a estudios recientes ligados a los procesos de planificación vial se estima que la red municipal podría superar los 100.000 km.
- **Transporte por ferrocarril.**
 - El sistema ferroviario en Bolivia tiene aproximadamente 3.652 Km de una vía de trocha métrica, que está dividido en dos redes; la oriental con aproximadamente 1.377 Km y la Andina con 2.275 Km, que no se interconectan en territorio boliviano.
- **Transporte fluvial y lacustre.**
 - **El sistema fluvial del noreste**, Ríos Ichilo, Mamoré y Tributarios 2.023 Km. - Ríos Beni, Madre de Dios, Orthon y Tributarios 2.688 Km.: TOTAL 4.711 Km.
 - **El sistema del Río Paraguay en el sudeste de Bolivia**, El río Paraguay representa una conexión muy importante para el comercio exterior de la región este del país, principalmente por los grandes volúmenes de productos agropecuarios. Este sistema permite el enlace con los puertos del Atlántico (Rosario, Buenos Aires, Nueva Palmira). Tiene una longitud aproximada de 2.771 Km
 - **El Lago Titicaca** es el lago navegable más alto del mundo constituyendo una importante conexión con el Perú a través de los servicios de transporte entre el Puerto de Guaqui en Bolivia y de Puno en el Perú
- **Transporte Aéreo.**
 - La red de aeropuertos en Bolivia consta de 37 aeropuertos, de los cuales tres (3) son principales, que están localizados en las ciudades de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, se encuentran administrados por la Empresa Privada, bajo la modalidad de concesión, emergentes de las reformas estructurales del país, acusando éstos los mayores volúmenes de tráfico. El resto de los aeropuertos es

operado por la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA).

- De los 37 aeropuertos, 9 pistas están pavimentadas, 12 tienen superficie de grava y ripio y 16 pistas son de tierra y cubiertas de pasto.
- De los aeropuertos pavimentados que se encuentran en las capitales de departamento, los Aeropuertos de La Paz, Santa Cruz (Virus Viru), Cochabamba y Tarija son internacionales.

5.2.- Sistema de clasificación de caminos.

El sistema de clasificación de caminos define tres categorías:

- **Red Fundamental.-** Integrada por los caminos que vinculan el país con las naciones vecinas mediante los llamados “corredores de exportación” y los que conectan las capitales entre sí. Dependientes del Servicio Nacional de Caminos.
- **Red Complementaria.-** Compuesta por los caminos que vinculan las capitales de departamento con las capitales de provincia y otras poblaciones importantes. Dependen del Servicio Departamental de caminos.
- **Red Municipal.-** Integrada por las rutas alimentadoras de la red complementaria y aquellas que vinculan pequeñas poblaciones, comunidades o centros de producción entre sí. Dependen de sus respectivos municipios como caminos vecinales o caminos rurales.

5.3. Marco institucional para el sector (terrestre, acuático y aéreo)

- El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda tiene como finalidad formular, ejecutar y evaluar políticas de obras públicas en transportes, telecomunicaciones y viviendas. <http://www.oopp.gob.bo>
- Específicamente en el sector transporte, está el Vice ministerio de Transporte que tiene la misión de Recuperación del patrimonio y del rol conductor del Estado, Vertebración interna e integración externa Inversiones eficientes en infraestructura de transportes la Vertebración interna e integración externa del País.
- La ABC (Administradora Boliviana de Carreteras), <http://www.abc.gob.bo> y tiene como misión institucional la integración nacional, a partir de la planificación y la gestión de la Red Vial fundamental.
- ENFE, la Empresa Nacional de Ferrocarriles residual, tiene la función de administrar los bienes no afectados al servicio público ferroviario.
- la Dirección General de Aeronáutica Civil, que depende del Vice ministerio de Transporte tiene la responsabilidad de conducción y administración del sector aeronáutico, mediante la planificación, reglamentación y fiscalización de las actividades de la aviación civil, en concordancia con las políticas y planes del Estado boliviano <http://www.dgac.gob.bo>
- El SEMENA (Servicio de Mejoramiento de la Navegación Amazónica), que depende del Vice Ministerio de Transportes tiene el propósito de promover el mejoramiento en todos los ríos de la Cuenca Amazónica Boliviana.
- La Superintendencia de Transporte, está encargada de regular los aspectos relacionados con la operación de los servicios de transporte, la calidad de los servicios tanto en el

transporte como en las actividades conexas y defender los intereses de los consumidores de este rubro.

5.4. Actores no gubernamentales

- Proyecto O.S.C.A.R. (Obras Sociales de Caminos de Acceso rural), Organización no gubernamental fundada en 1969 por el Padre Franciscano Miguel Dooling, es un Campamento trabajo para jóvenes voluntarios de toda Bolivia, que estudian en preparación a alguna Universidad o Carrera Técnica, aprenden diversos trabajos y colaboran en la mejoría de Caminos de Acceso Rural. <http://oscar-bolivia.org/>
- Asociación de Mantenimiento Vial (AMVI). Es una Organización privada sin fines de lucro, de base comunitaria participativa y auto sostenible integrada por productores agrícolas y sindicatos de transporte del trópico de Cochabamba. Su meta es implementar un sistema de mantenimiento caminero oportuno con la participación de comunidades, municipios y el Gobierno Nacional.

6.0.- Programas relevantes de Transporte Rural.-

- La Administradora Boliviana de Caminos (ABC), <http://www.abc.gob.bo/> , depende del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda <http://www.oopp.gob.bo/> y tiene como misión institucional la integración nacional, a partir de la planificación y la gestión de la Red Vial fundamental, para lo que se desarrollan actividades de planificación, estudios y diseños, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo. Cuenta con financiamiento multilateral como la CAF, FONPLATA, BID, BANCO MUNDIAL.
- Programa de conservación vial con microempresas (PROVIAL Bolivia) depende de la Administradora Boliviana de Caminos (ABC). Existen 473 empresas de mantenimiento de la red fundamental con 11.773 Km. Atendidos. Con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo BID. <http://www.abc.gob.bo/provial>
- Proyecto de Desarrollo Concurrente Regional (PDCR). Cofinancia proyectos que contribuyen a mejorar la vinculación entre las comunidades rurales y los centros poblados, Planes viales regionales y municipales. Es un proyecto que depende del Ministerio de Autonomía del Gobierno de Bolivia y cuenta con financiamiento del Banco Mundial, la Cooperación Suiza para el Desarrollo y la Embajada del Reino de Dinamarca. <http://pdcr.autonomia.gob.bo/>

7.0 Documentos Relevantes

Censo 2001. *INE- Instituto Nacional de Estadísticas* – Bolivia.

Comunidad Andina de Fomento – CAF.

Educación y movilidad social en la sociedad rural boliviana - Alberto Zalles Cueto 2000.

Estadísticas de transporte de Bolivia, Brasil y Chile - Myriam Echeverria - CEPAL Comisión económica para América Latina y el Caribe 10 de Abril 2001.

Evaluación sobre las Unidades Móviles de Salud en el área rural de Bolivia - Julio César Sánchez Uzeda , 2007.

²*Hacia un Nuevo Enfoque de gestión de Caminos Rurales* –Proyecto de Inversión Rural Participativa II – Vice ministerio de Descentralización PDCR II – Financiado por Banco Mundial. 2006.
<http://es.scribd.com/doc/52951283>

Memoria de gestión institucional 2007 de la Administradora de Carreteras (ABC) disponible en www.abc.gov.bo

Movilidad y mortalidad materna en redes de salud indígena de Bolivia – V. Delgadillo, C. Subieta y G. Delgadillo. 2007. <http://es.scribd.com/doc/52951770>

<http://es.scribd.com/doc/52951405>

<http://es.scribd.com/doc/52951988>

Políticas de transporte y estrategias de reducción de la pobreza – Julio César Sánchez Uzeda – IFRTD, 2004.

Proyecto O.S.C.A.R. <http://oscar-bolivia.org/>

<http://es.mercatrade.com/recursos/perfil-bolivia>

Pueblos indígenas de Bolivia <http://www.amazonia.bo/afro1.php>

http://es.wikipedia.org/wiki/Demograf%C3%ADa_de_Bolivia

Transport Canada - programa de seguimiento al proyecto de Iniciativa de Transporte para el Hemisferio Occidental (ITHO) <http://www.whtds-sdtho.org/>

¹*Transporte de productos alimenticios en el área rural de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela (Pacto Andino)* – D. Rodríguez – E. Neira- Perú - Consultores de la FAO.