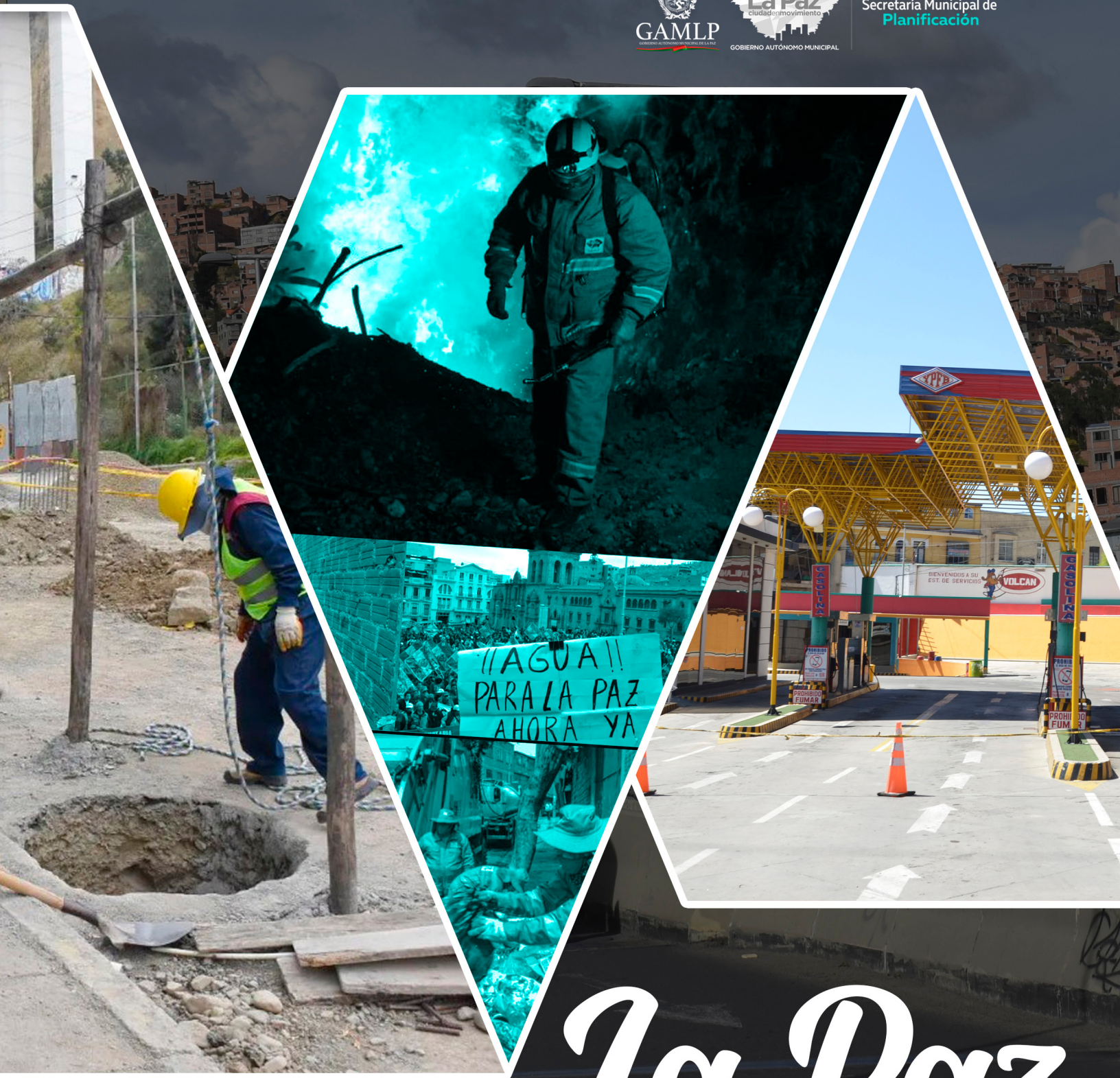




La Paz

en situaciones de crisis

El presente documento fue elaborado en la gestión de:

Hernán Iván Arias Durán
ALCALDE MUNICIPAL DE LA PAZ

José Carlos Campero Núñez del Prado
SECRETARIO EJECUTIVO

Diego Andrés Chávez Rodríguez
SECRETARIO MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN

Huascar Fidel Mantilla Gutiérrez
DIRECTOR DE INVESTIGACIÓN, INFORMACIÓN Y ESTADÍSTICAS MUNICIPALES

Elaboración:

Patricia Isabel Jiménez Marini
JEFE UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y POLÍTICAS MUNICIPALES

Javier Gustavo Pérez Mendieta
Paola Marcia Gutiérrez Aliaga
Evelyn Anahí Rojas Candia
Aldo Alvaro Avalos Valenzuela
ANALISTAS TÉCNICOS DE LA UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y POLÍTICAS MUNICIPALES

Diseño de tapa y diagramación:

Axel Salas Espinoza
ANALISTA TÉCNICO DE COMUNICACIÓN

GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ

Secretaría Municipal de Planificación
Calle Potosí Nº 1285, Edificio Tobía Piso 8
Teléfono: (591-2) 2650997
www.lapaz.bo



Secretaría Municipal de
Planificación

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
I. LA CRISIS DE COMBUSTIBLE	6
I.1. El origen de la crisis	6
I.2. ¿Cómo afectó el desabastecimiento de combustibles?	9
I.3. La afectación en el Municipio de La Paz y la respuesta del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz	11
II. CRISIS TERRITORIAL	14
II.1. Factores que caracterizan la crisis territorial	14
II.2. Conflicto de límites	19
II.3. Políticas e intervenciones Municipales	22
II.4. Perspectivas y desafíos	23
III.- CRISIS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE	25
III.1. Factores que caracterizan la crisis de movilidad y transporte	25
III.2. Factores institucionales y sociales	31
III.3. Políticas e intervenciones municipales	32
III.4. Acciones orientadas a la transitabilidad y peatonalidad	37
III.5. Perspectivas y desafíos	41
IV. – CRISIS AMBIENTAL	44
IV.1. Chaqueos e Incendios Forestales	44
IV.2. Residuos Sólidos	49
IV.3. Minería	52
IV.4. Agua	54
V. CRISIS SANITARIA	58
V.1. Contexto del COVID 19 en La Paz	58
V.2. Desempeño del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz en la pandemia	60
VI. CONCLUSIONES	64
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y HEMEROGRÁFICAS	65

INTRODUCCIÓN

Una crisis es un cambio abrupto de efectos negativos en un determinado contexto. Las crisis pueden darse a todo nivel y en diferentes ámbitos, afectando el funcionamiento o desarrollo adecuado de gobiernos, empresas, familias y cualquier agente o persona. Sin embargo, las crisis también pueden representar desafíos que afrontar u oportunidades para fortalecerse.

El documento **LA PAZ EN SITUACIONES DE CRISIS** tiene como propósito describir y analizar las diferentes situaciones de crisis que ha enfrentado y enfrenta La Paz desde diferentes ámbitos y que, por supuesto, han afectado no solo a su desarrollo sino también al diario vivir de los paceños particularmente en los últimos cinco años, en un contexto marcado por una crisis estructural que vive el país.

Con base en información primaria y secundaria, cuantitativa y cualitativa, la investigación permite visibilizar diferentes realidades que vivió el Municipio de La Paz, su gobierno y sus ciudadanos, enfrentando crisis económicas, territoriales, de movilidad, ambiental y sanitaria, con un énfasis en los últimos cinco años, aunque con referencias más extensas cuando fue requerido.

La investigación también aborda la manera en que los gobiernos, en particular el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, y la población, afrontaron los desafíos que las crisis representaron. En los últimos años, se tuvo que afrontar, entre otras, una crisis por el desabastecimiento de combustibles, permanentes tensiones territoriales, desafíos persistentes en la movilidad y transporte, crisis ambientales derivadas de actividades humanas de diferente tipo y una crisis sanitaria profunda resultante de la pandemia por COVID-19.

I. LA CRISIS DE COMBUSTIBLE

Desde 2024, Bolivia atraviesa una profunda crisis de abastecimiento de combustibles que impacta sobre diversos sectores y diferentes ámbitos. El diésel es un insumo básico particularmente de las actividades extractivas, productivas y el transporte pesado, por lo que su desabastecimiento provoca una paralización o disminución de las actividades con las resultantes pérdidas económicas. Por su parte, el desabastecimiento de gasolina impacta negativamente sobre todo en las actividades comerciales y, de otro tipo, fundamentalmente en las ciudades.

Esta situación ha generado cuestionamientos y un profundo rechazo por parte de todos los sectores de la sociedad civil, que exigieron y aún exigen respuestas inmediatas por parte de las autoridades para solucionar el desabastecimiento que, sumado a otros factores, está provocando una crisis económica importante en el país.

El proceso electoral de 2025, como es natural, renueva la confianza en un nuevo gobierno que asume la gestión por cinco años y otorga legitimidad y cierta paz social. Sin embargo, también representa el desafío de solucionar de manera pronta la crisis o dar señales concretas de ello, debido a que la situación que se atraviesa es difícilmente sostenible para las empresas y las familias bolivianas.

El gobierno nacional ha modificado el precio de los combustibles, inicialmente mediante el Decreto Supremo Nº 5503 actualmente abrogado y posteriormente mediante el Decreto Supremo Nº 5516, con el objetivo de eliminar la subvención por la compra de carburantes y reducir el déficit fiscal. La medida empezó a aplicarse en un escenario dividido entre quienes apoyan la medida percibida como necesaria y quienes la rechazan por su afectación en la economía popular.

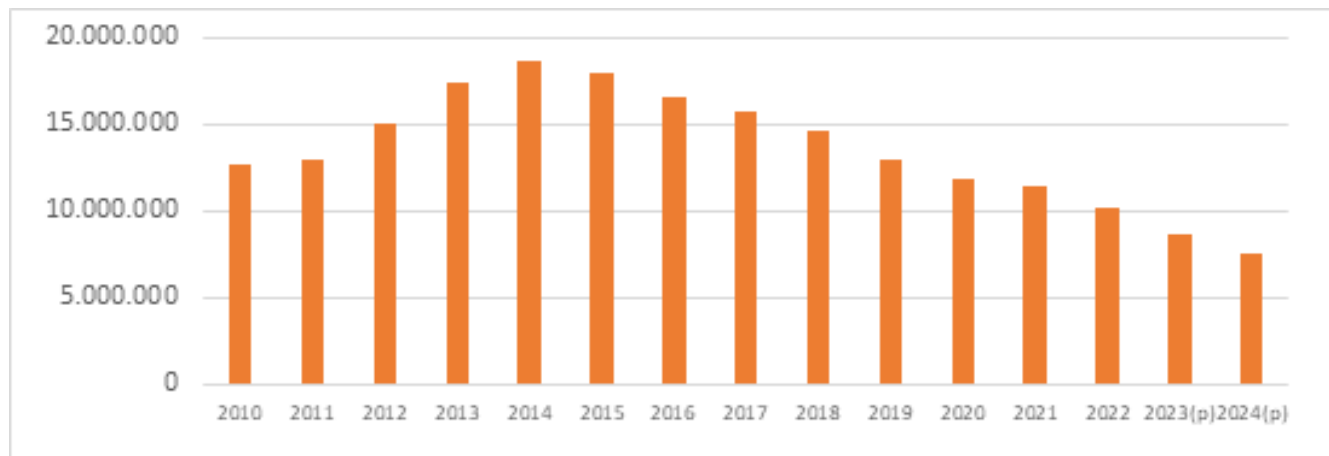
Uno de los primeros efectos que tuvo la medida fue la reducción de filas por combustible y un abastecimiento regular de carburantes, sin embargo, el escenario de conflicto continúa alrededor de la medida a la fecha de corte de este documento. A pesar de ello, la descripción de este tema resulta relevante para el objetivo del documento, pues muestra cómo las crisis afectaron y de qué manera las enfrentamos.

1.1. EL ORIGEN DE LA CRISIS

Varios analistas coinciden en que la crisis que se vive hoy tuvo su origen en una sostenida reducción de la producción de carburantes en el país desde hace más de una década, quedando paulatinamente con reservas reducidas, que no fueron repuestas por falta de exploración hidrocarburífera. Álvaro Ríos, ex Ministro de Hidrocarburos, sostuvo que la crisis fue originada “en la caída sostenida de la producción de gas y petróleo desde 2015, lo que obligó al país a importar el 90% del diésel, casi el 60% de la gasolina y, más recientemente, gas licuado de petróleo (GLP)” (Zorrilla, 2025).

Las estadísticas del descenso en la producción de hidrocarburos son evidentes. De acuerdo a información del Instituto Nacional de Estadística (INE), desde 2014, año en el que se alcanza el punto más alto de producción con más de 18 millones de barriles anuales de producción de petróleo, la producción inicia un sostenido descenso. Con cifras preliminares, en 2024 la producción de petróleo alcanza a menos de 8 millones de barriles, es decir, menos de la mitad de la producción que se tuvo en el año más alto de este periodo.

Gráfico 1. Bolivia: Producción de Petróleo (2010 – 2024) (En barriles)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística – Bolivia

Una situación similar se observa en la producción de gas natural. En 2014 se alcanza el volumen más alto de producción con más de 22 mil millones de metros cúbicos de gas natural, año a partir del cual se observa un descenso hasta alcanzar una producción de menos de 12 mil millones en 2024, con cifras preliminares. En otras palabras, la que fuera la principal fuente de generación de divisas para el país sufre una caída en su producción en casi la mitad en la última década.

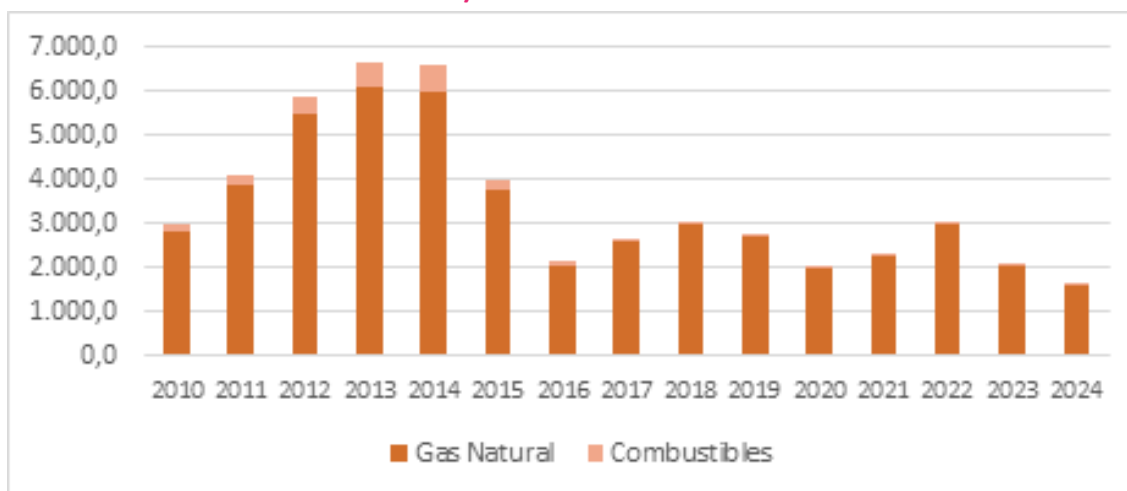
Gráfico 2. Bolivia: Producción de Gas Natural (2010 – 2024) (En millones de metros cúbicos)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística – Bolivia

La exportación de hidrocarburos tuvo un comportamiento similar, es decir, con una tendencia decreciente durante este periodo. Luego de un pico de ingresos de más de 6 mil millones de dólares por año, por la exportación de hidrocarburos, en 2013 y 2014, posteriormente inicia un periodo de descenso muy importante, hasta llegar a poco más de mil seiscientos millones de dólares en 2024, la mayor parte de ellos generados por la exportación de gas natural. Por su parte, en 2024 se observa una casi nula exportación de combustibles líquidos que alcanzó a poco más de un millón de dólares. El siguiente gráfico nos permite ver la situación de las exportaciones de gas natural en los últimos quince años.

Gráfico 3. Bolivia: Exportaciones según principales productos (2010 – 2024)
(En millones de Dólares estadounidenses)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística – Bolivia

La caída en la producción y en los volúmenes e ingresos por exportación tuvo tres efectos que contribuyeron a la situación crítica actual: i) una mayor dependencia de importaciones de combustibles para abastecer el mercado interno, ii) un mayor déficit fiscal derivado de un incremento del costo de la subvención del precio de la gasolina y diésel, y iii) una menor disponibilidad de divisas internacionales originado por la reducción de exportaciones. Luis Fernando Romero, Presidente del Colegio Departamental de Economistas de Tarija, reflejaba la situación de la siguiente manera (Salazar Castellanos, 2025):

“Bolivia importa casi el 90% del diésel que se consume en el mercado interno y el 50% de la gasolina, mientras se profundiza el declive de sus reservas hidrocarburíferas desde 2014”.

“Con la caída de estas exportaciones, Bolivia comenzó a sentir los efectos directos en su economía, en medio de una menor entrada de divisas que llevaron al Gobierno a imponer estrictos controles”.

“Después de 11 años consecutivos (de caída de exportaciones de hidrocarburos) tenemos serios problemas actuales, principalmente en los dos últimos años, en liquidez en divisas”.

“La estatal petrolera YPFB ha dicho que “no tiene la liquidez suficiente para importar carburantes”, mientras que el Gobierno advierte que necesita al menos US\$1.800 millones en créditos externos para garantizar las importaciones hasta fin de año (en 2025)”.

“En 2024 (el gobierno nacional) gastó cerca de US\$2.000 millones solo en subsidios a los combustibles”.

“Bolivia gasta entre US\$6 a US\$7 millones al día para importar carburantes”.

La situación, como es natural, afectó también a las Reservas Internacionales Netas (RIN) del país. De acuerdo a datos del Banco Central de Bolivia, dichas reservas pasaron de 15.000 millones de dólares en 2014 a 1.976 millones a diciembre de 2024 (Banco Central de Bolivia, 2025).

Entre septiembre y octubre de 2025 se dio otro periodo crítico de desabastecimiento ahondado por declaraciones del entonces Presidente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB), Armin Dorgathen, que “informó que en las últimas dos semanas no había recibido los recursos suficientes para pagar a los proveedores y que en consecuencia el suministro se reduciría entre un 20 y 30 por ciento. “Nosotros como YPFB no podemos garantizar el suministro de combustible, ya que **necesito que el Ministerio de Economía me garantice los recursos**” (Trigo, 2025).

Poco después, el entonces Ministro de Economía y Finanzas Públicas, Marcelo Montenegro, aseguraba que existía el presupuesto suficiente para la importación de combustibles, así como para los procesos de exploración en curso. Sin embargo, los anuncios previos ya habían provocado un incremento sustancial de la demanda de combustibles provocando desabastecimiento.

1.2. ¿CÓMO AFECTÓ EL DESABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLES?

El desabastecimiento de combustibles ha tenido efectos en diferentes ámbitos, desde los hogares, que tienen dificultades para movilizarse con normalidad y sufren el encarecimiento de los productos básicos, hasta las empresas que reducen o paralizan sus actividades por la falta de carburantes. En las estaciones de servicio del país se observaron largas filas de vehículos a la espera de poder adquirir los carburantes requeridos. Sin embargo, de manera frecuente se observó que las estaciones de servicio no despacharon el combustible porque no recibieron el mismo.

La situación se torna muy compleja, pues como señalaba Pablo Camacho, empresario y expresidente de la Cámara Nacional de Industrias (CNI) “el 70% del parque automotor del país está paralizado y no es por los bloqueos, sino porque se encuentra haciendo fila en los surtidores” (Domínguez, 2025).

La situación se torna muy compleja, pues como señalaba Pablo Camacho, empresario y expresidente de la Cámara Nacional de Industrias (CNI) “el 70% del parque automotor del país está paralizado y no es por los bloqueos, sino porque se encuentra haciendo fila en los surtidores” (Domínguez, 2025).



Foto 1. Estación de servicio en La Paz.
Fuente: Secretaría Municipal de Planificación La Paz



Foto 2. Estación de servicio en La Paz.
Fuente: Secretaría Municipal de Planificación La Paz

De acuerdo al estudio “Escasez de diésel y combustibles, interrupciones logísticas, aumento de costos empresariales y dinámica de precios” de la Federación de Entidades Empresariales Privadas de Cochabamba (FEPC), el desabastecimiento de combustibles ocasionó la pérdida de más de 1.700 millones de dólares a nivel nacional durante el último año. Los efectos que tiene el desabastecimiento son un incremento de los tiempos de transporte, el encarecimiento de la distribución, mermas productivas y paralización de las cadenas de valor, entre otros, que impactan sobre el precio final de los productos (Belmonte, 2025).

Uno de los sectores que tuvo una mayor afectación por la crisis y cuyas consecuencias afectan directamente al bolsillo de las familias es el **sector agroindustrial**. Al respecto, el gerente general de la Cámara Agropecuaria del Oriente (CAO), Edilberto Osinaga, señalaba que “50 millones de litros de diésel es lo que necesita este sector a nivel nacional para cubrir el mes de octubre, el gobierno sólo les garantizó 35 millones de litros” El mismo dirigente advertía que “A nivel nacional, durante un año se necesita 380 millones lo que consume el sector agropecuario y en Santa Cruz estamos hablando de un poco más 320 millones. Estamos en la etapa más importante donde tenemos que sembrar 3.3 millones de hectáreas y tener casi el 80% de los alimentos para la gestión 2026” (Urgente.bo, 2025b).

Por su parte, el presidente de la Cámara Agropecuaria del Oriente (CAO), Klaus Frerking, advertía que “tenemos que sembrar 100 mil hectáreas hasta las primeras lluvias (...). Si no sembramos en esa ventana, quiere decir que el próximo año vamos a tener déficit en la producción de arroz”. Añadió, además, que “Aquí la situación es que no hay diésel y no hay cómo trabajar la tierra, no hemos sembrado nada prácticamente este año y, desde el año pasado venimos sembrando la mitad o menos, porque no hay diésel (...). El año pasado dijimos que este 2025 iba a haber subida de precios y el próximo año no va haber alimentos (Domínguez, 2025).

La situación en Cochabamba tiene características similares. Rolando Morales, vicepresidente y vocero de la Cámara Agropecuaria de Cochabamba reveló que la siembra de verano en ese departamento cayó más de un 25% a raíz de la falta de combustible. “Estamos haciendo esfuerzos supremos para poder trabajar”, afirmó el dirigente, recordando que “pese a contar con una refinería en el departamento, el suministro de diésel se ha reducido drásticamente” (Domínguez, 2025). El encarecimiento en el proceso de producción se debió también a la necesidad de comprar combustible en el mercado negro a un precio que oscilaba entre 13 y 15 bolivianos por litro de diésel o gasolina, debido a la urgente necesidad de no paralizar actividades (Domínguez, 2025).

El **sector industrial**, a través de la Cámara Nacional de Industrias, alertó sobre las dificultades que el desabastecimiento de combustible está generando tanto en la producción como en la distribución de alimentos, bebidas y medicamentos, provocando inicialmente un encarecimiento de los bienes pero, además, poniendo en riesgo la seguridad alimentaria y sanitaria del país (Urgente.bo, 2025b; Trigo, 2025).

El **transporte urbano** también enfrentó profundos efectos negativos. El dirigente del transporte de La Paz, Limbert Tancara, denunciaba que, en algunos periodos de 2025, solo el 40% de vehículos del transporte público se encontraba prestando el servicio, mientras que el resto estaba haciendo largas filas para abastecerse de combustible (Urgente.bo, 2025a). La situación se replicaba en varias ciudades del país. El dirigente de transporte urbano de Santa Cruz, por ejemplo, señalaba que solo el 60% de los micros circula, mientras que el resto espera en filas por combustible entre dos y tres días (Urgente.bo, 2025b).

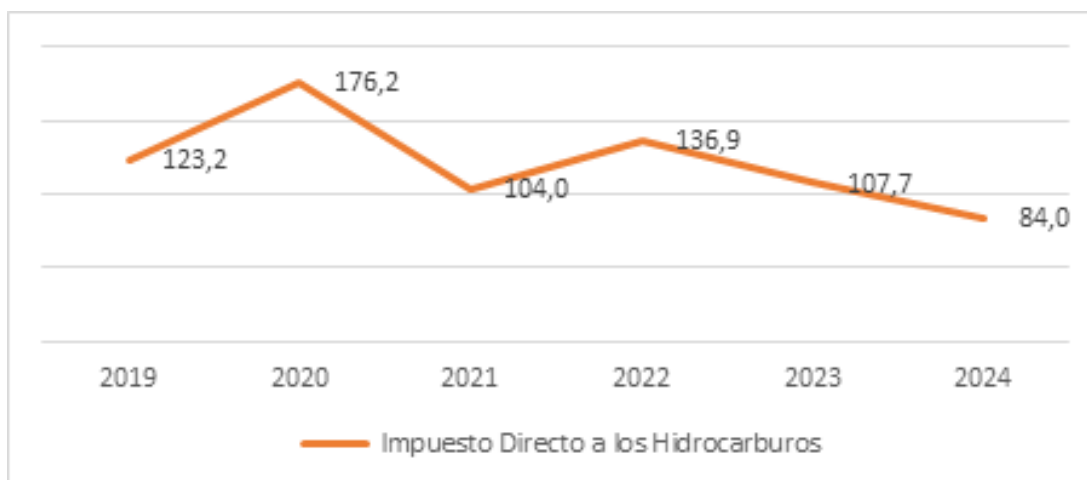
El **transporte pesado** enfrenta, desde 2024, grandes dificultades. De acuerdo a Oswaldo Barriga, Presidente de la Cámara de Exportadores de Santa Cruz, 8 de cada 10 camiones se encuentran parados en filas por combustible haciendo un total de 11 mil vehículos inmovilizados, generando pérdidas por más de dos millones de dólares cada día (Zorrilla, 2025).

I.3. LA AFECTACIÓN EN EL MUNICIPIO DE LA PAZ Y LA RESPUESTA DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ

La crisis económica que se originó en una menor producción de hidrocarburos y la falta de una fuente de ingresos alternativa, tuvo como efecto el desabastecimiento de combustible que afectó a instituciones, familias y empresas en todo el país. El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, al igual que otros gobiernos locales, enfrentó dificultades y desafíos que supo enfrentar, manteniendo sus compromisos y la ejecución de obras que necesita el municipio, a pesar del contexto adverso.

Los gobiernos municipales tienen ingresos propios provenientes del cobro de impuestos y otro tipo de tributos, pero también reciben transferencias del nivel central del Estado. Las fuentes principales de transferencias son la coparticipación tributaria y las transferencias por el Impuesto Directo a los Hidrocarburos - IDH. En el caso del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, los ingresos por IDH pasaron de Bs176 millones en 2020 a Bs84 millones en 2024, lo que tuvo un profundo impacto en la prestación de servicios y bienes a la población. El gráfico siguiente nos muestra la situación mencionada.

Gráfico 4. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz: Transferencias por Impuesto Directo a los Hidrocarburos (2019 – 2024) (En millones de bolivianos)



Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema de Gestión Pública (SIGEP)

Otro efecto de la crisis económica fue la subida de precio de los materiales de construcción que representan un insumo fundamental de las obras municipales de infraestructura. Por ejemplo, “el cemento pasó de 50 a 80 bolivianos y el asfalto de 8.000 a 18.000 bolivianos por tonelada. El Alcalde Municipal de La Paz, en julio de 2025, lamentó que la crisis «nos ha golpeado muy fuerte», lo que retrasó algunas obras hasta octubre” (Instantáneas TIC, 2025). El incremento de precios sumado a la escasez de estos productos ha provocado importantes dificultades en la construcción de obras.

En muchos casos, esta situación ha provocado la paralización de obras públicas ante la imposibilidad de adquirir insumos importados o la significativa elevación de su precio que afectó los presupuestos iniciales de las empresas contratistas. Ante la situación, el gobierno nacional, durante esta gestión y en varias oportunidades, ha emitido normas para el ajuste de precios en obras públicas, con el fin de no paralizar la ejecución de los proyectos de inversión pública (Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, 2025; Radio y Televisión Universitaria, 2025a). El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz aplicó en varias ocasiones el ajuste de precios unitarios para garantizar la ejecución de obras públicas, ante la crítica situación de elevación de precios en particular de productos importados, que implicó además el retraso en la ejecución de obras.

Además, la falta de diésel ha impactado sobre los servicios de recojo de basura, transporte y obras de prevención de emergencias, como la limpieza de cuencas, cuyas maquinarias y buses de transporte son intensivos en uso de diésel. Por ejemplo, en octubre de 2025, se informaba que solo 10 de los 40 carros de recojo de basura tenían una provisión regular de diésel y operaban con normalidad, lo que afectó sustancialmente el recojo de basura. La situación obligó a ejecutar un plan de contingencia con una reducción de frecuencias, además de comunicación a los vecinos sobre los horarios efectivos de recojo de basura. Adicionalmente, se llevó adelante varias gestiones ante la Agencia Nacional de Hidrocarburos para garantizar el suministro de combustible, acuerdos mediante los cuales se buscaba normalizar la atención de servicios municipales (Eju.Tv, 2025; Agencia Municipal de Noticias, 2025a).

A pesar de la situación, desde La Paz Bus se tomó la decisión de mantener el servicio, aún con limitaciones. De acuerdo a la información del Ejecutivo Municipal de La Paz, en octubre de 2025, el servicio del Puma Katari y el Chiki Titi funcionó con el 50% de buses por la escasez de diésel, recortando la frecuencia, pero tratando de atender la demanda por parte de la población en sectores alejados, particularmente en horarios complejos (Brújula Digital, 2025).



Foto 3. Parada del Puma Katari.
Fuente: Agencia Municipal de Noticias



COMUNICADO

HORARIOS DE SERVICIO POR ESCASEZ DE COMBUSTIBLE

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, a través del Servicio de Transporte Municipal, informa a la ciudadanía que debido a la **IRREGULAR PROVISIÓN DE DÍESEL**, nos vemos en la necesidad de ajustar los horarios de servicio de la siguiente manera:

RANGO	SALIDA DE PARADAS INICIALES	ÚLTIMAS SALIDAS
Mediodía	11:00	14:00
Tarde / Noche	15:30	21:00

Lamentamos los inconvenientes que esta medida pueda ocasionar y agradecemos su comprensión. Continuamos trabajando para mantener el servicio en funcionamiento con la mayor cantidad de buses operativos disponibles.

La Paz, 14 de marzo de 2025



GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL



Foto 4. Comunicado de reducción de frecuencia del servicio La Paz Bus

La maquinaria también es intensiva en el uso de diésel, por lo que se vio también afectada por el desabastecimiento, sin embargo, las actividades no se detuvieron. Durante esta gestión, se encuentran en ejecución la estabilización de Kantutani, la canalización de los ríos Orkojahuirá, Irpavi y Aruntaya, la mitigación del riesgo en San Antonio y estabilización en Villa Armonía, el embovedado del río Alpaco y la captación de aguas subterráneas en San Isidro Bajo (Agencia Municipal de Noticias, 2025b).



Foto 5. Reconstrucción de la Avenida del Poeta. Fuente: Agencia Municipal de Noticias

Las grandes obras en el municipio se mantienen en ejecución, a pesar de retrasos por la escasez de combustible, la falta de disponibilidad de dólares para la importación de bienes y la subida de precios. La reconstrucción de la Avenida del Poeta avanza, a pesar de las dificultades, con la construcción de más de 100 pozos austriacos¹ con una profundidad de 14 metros. Estas obras tienen la finalidad de dar una solución estructural y de largo plazo a este sector que presentaba sifonamientos con mucha frecuencia (Agencia Municipal de Noticias, 2025c).

La rehabilitación del paso del Puente Libertad, en el sector de Kantutani, es otra de las obras de gran magnitud en ejecución en 2025. En 2019, se suscitó un deslizamiento de una superficie de 8 hectáreas, afectando a otras 3 hectáreas y un aproximado de 380 personas, en un sector donde anteriormente funcionaba el botadero. Luego de aquel siniestro, se inició un largo y complejo proceso de rehabilitación. Las obras consistieron en la “construcción de un muro mecánicamente estabilizado compuesto por una fundación conformada por pilotes que alcanzan una profundidad de 21 metros en un relleno de suelo compactado que ha sido reforzado por material geosintético en toda la masa del suelo” (Blog de Investigaciones Municipales, 2025).

Como se pudo advertir en la descripción previa, el desabastecimiento de combustible afectó de sobremanera a las actividades del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, desde una reducción de sus ingresos hasta dificultades en la ejecución de obras. El encarecimiento de productos y la escasez de bienes e insumos para la construcción impactaron directamente en la continuidad de los proyectos de construcción de obras públicas. Sin embargo, a pesar de las dificultades y retos en la gestión, la ejecución de las grandes obras continuó y avanza en el municipio brindando, en muchos casos, una solución integral a problemas generados desde hace varios años atrás.

¹“El pozo austríaco es un método de excavación que consiste en ir excavando metro a metro, ganando profundidad y reemplazando el terreno por un anillo de hormigón armado que se va construyendo hasta la profundidad deseada. Esto permite confinar el terreno, evitar deslizamientos y poder tener un pozo profundo donde se puede emplazar, en este caso, pilotes” (Paul Barrios, Gobierno Autónomo Municipal de La Paz)

II. CRISIS TERRITORIAL

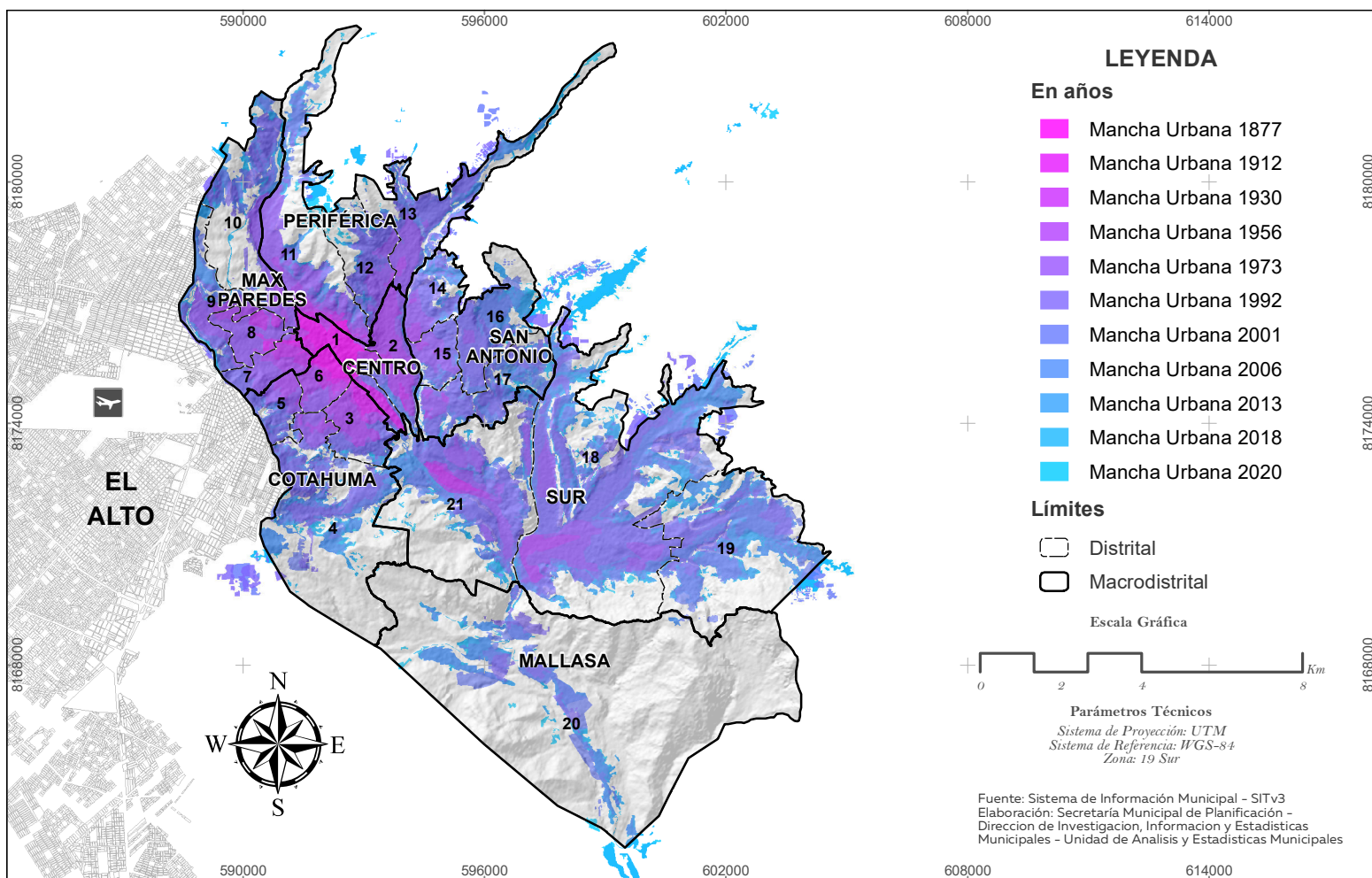
El municipio de La Paz, debido a las complicadas características físicas y socioeconómicas de su territorio, vive ahora momentos cruciales en el ámbito territorial, mostrando una dificultad relacionada con la administración del suelo, el ordenamiento territorial, la gobernanza, y la gestión del riesgo. Esas fallas se traducen en el hecho de que los instrumentos de planificación, regulación, y administración no consiguen frenar ni guiar los cambios en el territorio del municipio.

II.1. FACTORES QUE CARACTERIZAN LA CRISIS TERRITORIAL

Crecimiento urbano

Relacionar el crecimiento de la mancha urbana con el crecimiento poblacional es un ejercicio usual para evaluar el comportamiento de las ciudades en función a la ocupación del territorio y el proceso de urbanización. La expansión de la mancha urbana en el Municipio de La Paz tiene ciertas particularidades, ya que son sinónimos de baja densidad o suelo ocupado sin ser habitado con permanencia en las zonas de expansión. Datos recientes muestran que la tasa de crecimiento de la mancha urbana del municipio de La Paz entre el 2013 y el 2023 es de 5,31% (GAMLP, 2024b).

MAPA 1. CRECIMIENTO DE LA MANCHA URBANA DE LA PAZ (1877– 2022)



Fuente: Plan Integral de la tormenta a la esperanza, GAMLP 2024

El crecimiento urbano de La Paz ha estado marcado por un proceso simultáneo de expansión hacia las periferias y densificación en el área central. Este fenómeno responde no solo a la presión demográfica y la migración interna, sino también a la búsqueda de suelo accesible y de mejores condiciones de vida. En muchos casos, la población se desplaza hacia nuevas áreas carentes de servicios públicos e infraestructuras básicas, considerando que diversos sectores del municipio aún presentan deficiencias en agua potable, saneamiento, transporte, iluminación, conectividad, así como en el acceso a servicios de salud y educación.

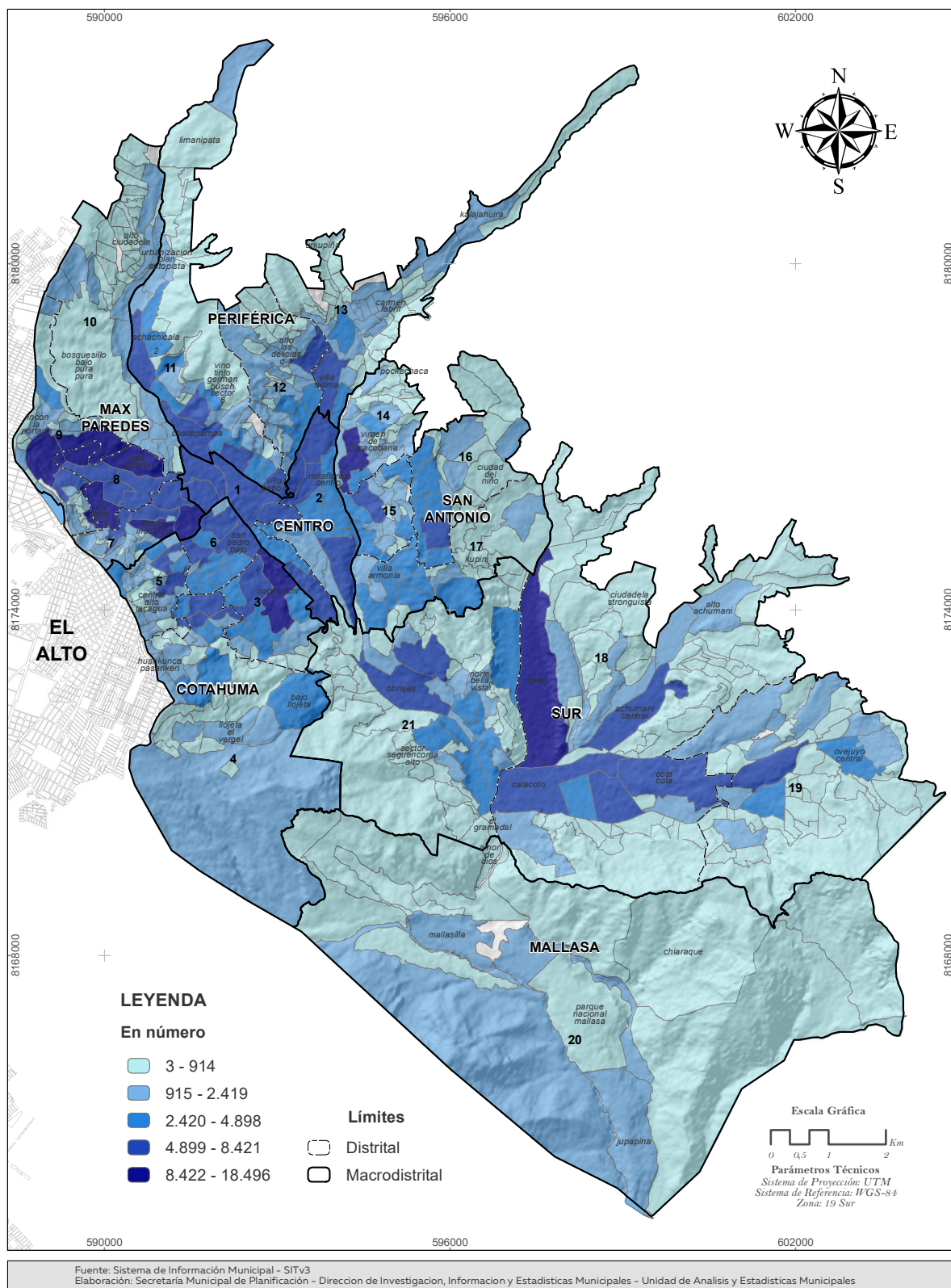
Distribución de la población en el área urbana

La distribución de la población en el área urbana del municipio de La Paz demuestra que los macrodistritos de Centro, Max Paredes y San Antonio concentran una mayor población. Por la superficie y dimensión de las OTBs identificadas, se presume que tienen una mayor densidad y una mayor intensidad en la ocupación del suelo. Por otro lado, Cotahuma y Periférica muestran mayor concentración en OTBs más cercanas al centro y menor concentración de población hacia las laderas del macrodistrito.

Los macrodistritos Sur y Mallasa presentan una distribución más discontinua, con menor población concentrada por OTB. Esto significa que hacia la parte sur del municipio existe una baja densidad, de carácter periurbano, con baja concentración de habitantes y, coincidentemente con el dato anterior, con mayor huella de expansión.



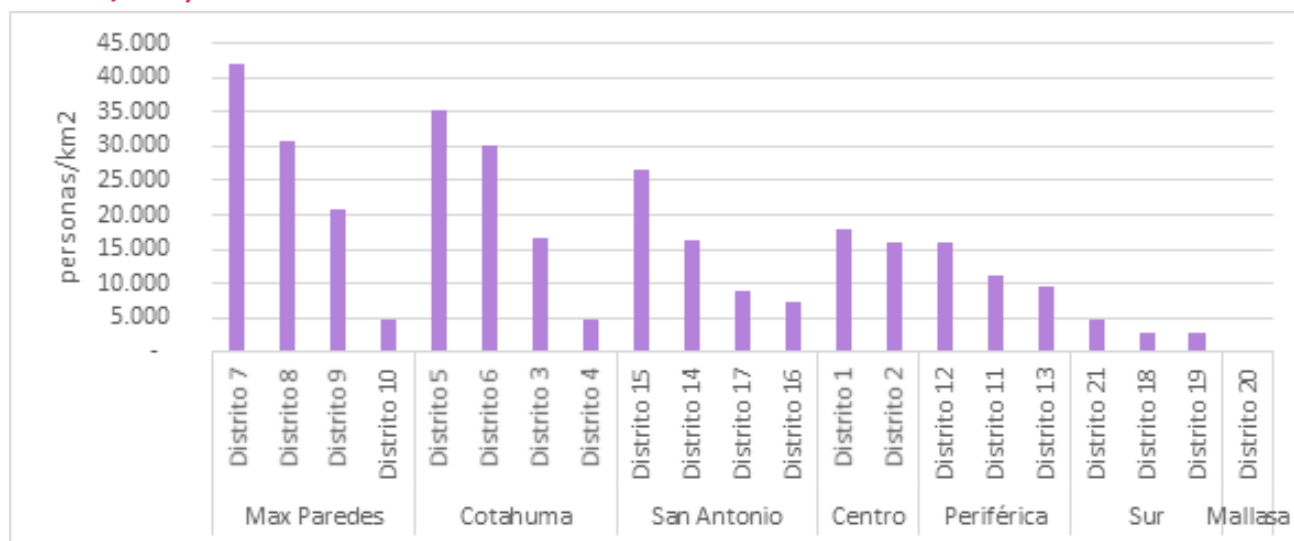
MAPA 2. ÁREA URBANA DEL MUNICIPIO DE LA PAZ: CANTIDAD DE POBLACIÓN SEGÚN OTB, PROYECCIÓN (2025)



Fuente: Secretaría Municipal de Planificación GAML

En cuanto a la densidad por macrodistrito, según proyecciones para 2025, Max Paredes y Cotahuma presentan distritos con mayor densidad respecto a los otros macrodistritos, principalmente Max Paredes en el distrito 7 y Cotahuma en el distrito 5, con 42.117 y 35.233 hab/km², respectivamente. Los valores medios y bajos se encuentran en distritos ubicados al Sur y Mallasa. Estos datos parecen indicar que la consolidación urbana y una posible mayor verticalización destinada a vivienda se encuentra en los distritos con mayor densidad poblacional, mientras que las áreas residenciales de baja densidad y urbanización dispersa se encuentran al sur del Municipio.

Gráfico 5. Municipio de La Paz: Densidad poblacional según Macrodistrito y Distrito (2025) (1) (En Personas/Km²)



(1): La proyección para la gestión 2025, fue realizada en base a la tasa de crecimiento intercensal 1992 - 2001 del Instituto Nacional de Estadística para el Municipio de La Paz (tasa de crecimiento 1,11%)

Fuente: Portal Estadístico del Municipio de La Paz – Secretaría Municipal de Planificación - GAMLP

Ambos datos confirman que la densidad y población disminuyen progresivamente desde los macrodistritos centrales y populares (Max Paredes, San Antonio, Periférica) hacia el Sur y Mallasa, lo que demuestra una estructura urbana concertada y con fuerte presión demográfica sobre el eje norte-central y procesos de expansión de baja densidad hacia el sur. Esto refleja además un patrón de densidad desigual en la localización y accesibilidad a concentraciones de servicios y separación de funciones urbanas.

Permisos de Construcción

El permiso de construcción es un requisito que aprueba los trabajos de construcción de una edificación, previa verificación técnica del cumplimiento normativo, plasmado en el anteproyecto arquitectónico. Esta documentación es indispensable para el proceso de aprobación, ya que sirve para monitorear y controlar el cumplimiento de la citada norma. Este requisito se aplica solamente a construcciones nuevas, es decir en predios donde no existía una infraestructura previa.

A nivel del municipio, existe un decrecimiento en la cantidad de permisos de construcción emitidos. Para el 2020 se acumulaba anualmente un total de 537 permisos. Periférica y San Antonio acumulaban la mayor cantidad, 182 y 144, respectivamente, a diferencia de los 30 y 42 permisos, respectivamente, para el año 2024.

El macrodistrito Sur muestra incrementos significativos en los años 2021, 2022 y 2023, pero desciende a 55 permisos para el año 2024, casi la mitad respecto al año anterior. Cotahuma muestra fluctuaciones relativas, mientras que Max Paredes y Centro (excepto por el año 2022) muestran un decrecimiento sostenido. Llama la atención el comportamiento en el Macrodistrito Mallasa por el decrecimiento repentino en los permisos de construcción emitidos.

Cuadro 1. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz: Aprobación de permisos de construcción según Macrodistrito, (2020-2024) (p) (En número)

MACRODISTRITO	2020	2021	2022	2023	2024 (p)	TOTAL ACUMULADO	Total en porcentaje
MUNICIPIO DE LA PAZ	537	428	433	318	233	1.949	100%
Sur	36	141	127	111	55	470	24,1%
Periférica	182	71	66	42	30	391	20,1%
San Antonio	144	51	59	57	42	353	18,1%
Cotahuma	46	56	82	39	47	270	13,9%
Max Paredes	57	71	55	46	30	259	13,3%
Centro	34	30	36	18	27	145	7,4%
Mallasa	38	8	8	5	2	61	3,1%

(p): Preliminar

Fuente: Portal Estadístico del Municipio de La Paz - Secretaría Municipal de Planificación – GAMLP

El macrodistrito Sur, con 24,1% de los permisos de construcción, presenta la mayor concentración en los últimos 5 años, lo que revela una mayor incidencia en la expansión urbana, y el crecimiento del desarrollo del suelo para proyectos inmobiliarios. Esto podría indicar que este sector cuenta con un mercado inmobiliario mucho más dinámico respecto a los demás macrodistritos, además de desarrollos/construcciones de mayor escala. Le sigue el macrodistrito Periférica con 20,1%, San Antonio con 18,1%, Cotahuma con 13,9%, siendo estos tres macrodistritos un reflejo de un proceso de densificación posiblemente en las laderas del municipio.

Falta de cumplimiento de la normativa y control territorial

A pesar de contar con instrumentos normativos que regulan la manera en cómo se construye en el municipio, existen transgresiones que comprometen la seguridad tanto física como urbana del territorio. En este marco, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz realiza constantes tareas de fiscalización de obras, a través de inspecciones y reportes a las construcciones. En este tipo de operativos se verifica el cumplimiento de los permisos de construcción, la normativa de la Ley de Uso de Suelos, entre otras intervenciones que requieren de verificación técnica. Este proceso también contempla la revisión de expedientes a nivel predial cuando se desea realizar modificaciones significativas.

Las tareas de fiscalización corresponden a las unidades de control de cada Subalcaldía. En dichas tareas se verifica el cumplimiento de las normas establecidas en la Ley de Uso de Suelos (LUSU) y los requerimientos previos que otorgan la aprobación de las modificaciones o la construcción en cada predio. En los últimos años, los registros de la cantidad de fiscalizaciones realizadas fueron los siguientes:

Cuadro 2. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz: Procesos de fiscalización territorial iniciados según Macrodistrito (2020-2024) (p) (En número de procesos)

MACRODISTRITO	2020	2021	2022	2023	2024 (p)	Total en %
MUNICIPIO DE LA PAZ	453	529	486	696	711	100%
Sur	103	181	159	194	154	27,5%
Cotahuma	34	128	138	158	153	21,3%
San Antonio	129	85	42	102	121	16,7%
Mallasa	24	50	82	81	62	10,4%
Periférica	80	19	25	64	86	9,5%
Centro	43	47	17	52	65	7,8%
Max Paredes	40	19	23	45	70	6,9%

Nota 1: Se aclara que la Unidad de Fiscalización Territorial y Defensa de la Propiedad Municipal realiza la fiscalización a construcción de viviendas fuera de norma y no así la fiscalización de obras

Nota 2: Se aclara que desde la gestión 2021 se consideran los procesos de fiscalización territorial iniciados por gestión

(p): Preliminar

Fuente: Subalcaldías GAMLP – Portal Estadístico del Municipio de La Paz - Secretaría Municipal de Planificación – GAMLP

En general, durante los últimos 5 años se puede verificar un incremento en la cantidad de procesos de fiscalización en el Municipio de La Paz, sobre todo en los Macrodistritos Sur, Cotahuma y San Antonio mismos que concentran el 65,5% de todos los procesos de fiscalización iniciados. Estos datos demuestran que el macrodistrito Sur (27,5%) presenta mayor cantidad de procesos, lo cual puede asociarse a que esta parte del municipio concentra más actividad constructiva ya sea formal o informal. Le sigue Cotahuma (21,3%) y San Antonio (16,7%). Por las características territoriales y geográficas de estos macrodistritos, esto podría asociarse a construcciones en laderas, ampliaciones sin autorización, densificación en zonas consolidadas y, entre otros, conflictos por la ocupación de retiros, alturas y superficies permitidas.

Por otro lado, macrodistritos con menor número de fiscalizaciones como Centro con 8% y Max Paredes 7% podrían asociarse a las condiciones consolidadas del entorno y suelo con mayor desarrollo, es decir, con menor cantidad de suelo disponible para la construcción y en su defecto menor número de nuevas construcciones.

II.2. CONFLICTO DE LÍMITES

Los límites del Municipio de La Paz están definidos en la Ley N°1669, sin embargo, el conflicto de límites tiene varios orígenes, como los vacíos legales, contradicciones legislativas e intereses de municipios vecinos en la jurisdicción del Municipio de La Paz. Si bien la mancha urbana se extiende sobre varios municipios, las pretensiones territoriales generan una serie de dificultades en la administración y fiscalización del territorio.

Estas pretensiones abarcan principalmente superficies dentro del área urbana del municipio, de donde los municipios vecinos obtienen ingresos impositivos, emiten permisos de construcción en superficies con alto riesgo, entre otras acciones que inciden en el territorio fuera de su jurisdicción.

Durante 2022, un talud de tierra afectó una construcción en la zona Alto La Florida cuando se construía un edificio, sector que se encuentra dentro de la jurisdicción del Municipio de La Paz, sin embargo, la empresa constructora mencionó que la construcción contaba con una autorización emitida por el Gobierno Autónomo Municipal de Palca, algo que se negó desde las autoridades de ese municipio, por lo que ambos gobiernos municipales presentaron denuncias penales contra la empresa constructora (Fides, 2022).

Esto demuestra que el conflicto de límites es un escenario de disputa de legitimidad desde las autoridades municipales sobre el territorio comprometido. En este escenario, la Resolución Prefectural **Nº 121/2009** obligó a suspender toda acción de fiscalización y concesión de permisos por parte de los gobiernos municipales entre otras limitantes, en el territorio en disputa, hasta que se resuelva el conflicto de límites.

En noviembre de 2024, un movimiento de tierras autorizado por el Gobierno Autónomo Municipal de Achocalla en la zona de Bajo Llojeta provocó un deslizamiento que llegó a afectar a 30 viviendas y 6 familias (AMUN, 2024c). De todas las afectadas solo una contaba con registro catastral (AMUN 2024b). Ante esta eventualidad, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz atendió las emergencias con sus propios recursos, lo que demuestra que la autorización de este tipo de modificaciones por parte de gobiernos municipales vecinos fuera de su jurisdicción tiene un impacto importante en la planificación territorial del Municipio de La Paz.

En octubre de 2025, se identificaron movimientos de tierra en sectores que corresponden legalmente a la jurisdicción paceña, como Achumani e Irpavi, sobre áreas que tienen una categoría de preservación ecológica. Los movimientos de tierras efectuados en la zona de Achumani y autorizados por el Gobierno Autónomo Municipal de Palca, provocan inestabilidad en el suelo y generar grandes daños ambientales que serán permanentes (AMUN, 2025d; Radio Televisión Universitaria, 2025).

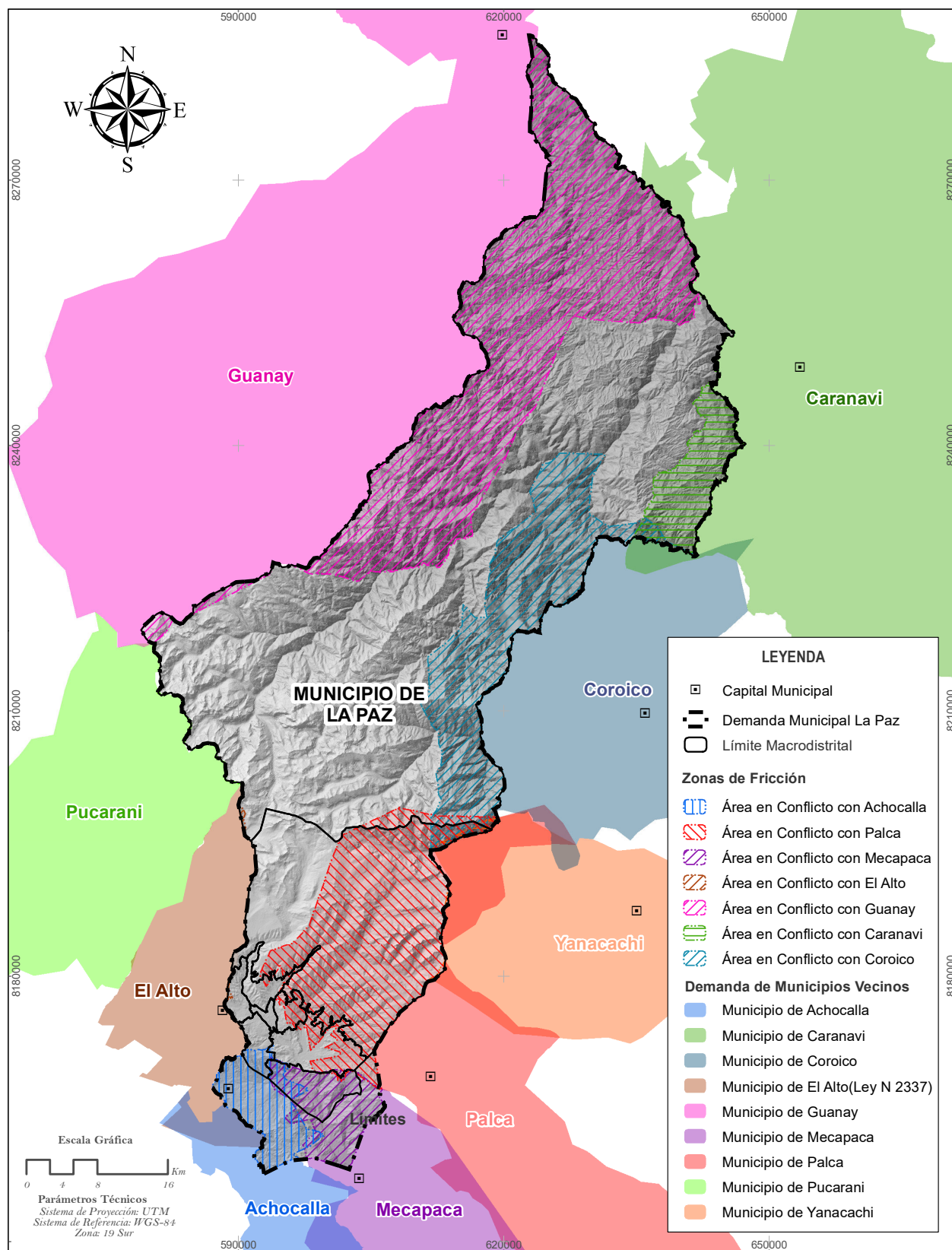
Por otro lado, en la zona de Irpavi, se identificaron al menos 40 construcciones ilegales, mismas que en su mayoría cuentan con permisos emitidos por el Gobierno Autónomo Municipal de Palca (AMUN, 2025e), causando riesgos estructurales en el suelo de su entorno, poniendo en riesgo las viviendas colindantes a las mismas. (AMUN, 2025e).

Asentamiento y consolidación en áreas de conflicto de límites

Una de las expresiones más complejas de la crisis territorial del municipio de La Paz constituye el asentamiento y consolidación en sectores de conflicto de límites. Estos sectores, ubicados en los bordes con Palca, Achocalla, Mecapaca y El Alto presentan una alta conflictividad jurídica y administrativa, derivada del desconocimiento de la delimitación oficial y la superposición de pretensiones entre municipios.

Existen al menos 25 sectores con conflictos activos de límites, concentrados principalmente en los macrodistritos Sur, Hampaturi y Mallasa, en muchos de ellos, la indefinición jurisdiccional ha favorecido la aparición de loteamientos irregulares, urbanizaciones sin planimetría aprobada y construcciones sin permiso municipal, aprovechando la ambigüedad de la autoridad competente y los bajos costos.

MAPA 3. CONFLICTOS TERRITORIALES CON EL MUNICIPIO DE LA PAZ



Fuente: Sistema de Información Municipal - SITv3
 Elaboración: Secretaría Municipal de Planificación - Dirección de Investigación, Información y Estadísticas Municipales - Unidad de Análisis y Estadísticas Municipales

Fuente: Secretaría Municipal de Planificación GAMLP

II.3. POLÍTICAS E INTERVENCIONES MUNICIPALES

Acciones de protección y resguardo del suelo urbano

El 2021, el GAMLP logró consolidar 47 predios que estaban en riesgo de apropiación por parte de loteadores y que ya contaban con asentamientos ilegales:

Cuadro 3. Número de predios recuperados por macrodistrito (2021)

Sur	Cotahuma	Hampaturi	Centro	Periférica	San Antonio	Zongo
15	12	4	2	6	7	1

Fuente: Dossier Informativo – Secretaría Municipal de Finanzas- GAMLP. Informe de Gestión 2021 - GAMLP

Para el 2022 se continuó con las acciones de protección y resguardo del suelo urbano en contra de loteadores, movimientos de tierra y asentamientos informales, donde se invirtió por parte de las Subalcaldías alrededor de Bs596 mil, siendo la Subalcaldía Zongo la que realizó la mayor parte de esta inversión. Esta situación indica que estas acciones tuvieron mayor cobertura en el área rural del municipio.

Planimetrías

La base cartográfica digital con la que cuenta el Municipio de La Paz tiene un 90% de cobertura. Esta herramienta cuenta con información actualizada y confiable. El macrodistrito Sur tiene un total de 204 planimetrías; Periférica, 114; Max Paredes, 87; San Antonio, 83; Cotahuma, 75; Centro, 15, y Mallasa, 14.

Además, entre 2021 y 2024, se tienen las siguientes entregas de los distintos instrumentos de administración territorial que están relacionados con la base cartográfica:

Cuadro 4. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz: instrumentos de administración territorial según tipología (planimetrías, planes de intervención vial, plano de división y partición, etc) (2021-2024) (p) (En número de instrumentos de administración)

TIPOLOGÍA	2021	2022	2023	2024 (p)	TOTAL
MUNICIPIO DE LA PAZ	9	3	10	11	33
AREA URBANA	9	2	8	10	29
Remodelación, Sustitución y/o Complementación	4		2	5	11
Plan de Intervención Vial	5	2	6	5	18
AREA RURAL	0	1	2	1	4
Plan de Intervención Vial			2	1	3
Plano de División y Partición de Parcelas		1			1

(p): Preliminar

Fuente: Portal Estadístico del Municipio de La Paz - Secretaría Municipal de Planificación – GAMLP

Durante 2023, se atendió un total de 2.700 solicitudes en el marco de la Ley Municipal Autonómica N° 467/2021, de regularización de Edificaciones y Adecuación Normativa Territorial, la Ordenanza Municipal N° 622/2011 de Construcciones fuera de norma. Estos mecanismos permiten un mayor alcance de la administración territorial en el municipio, incluyendo predios donde se implementaron nuevas construcciones y que ahora son parte de la administración municipal.

Durante 2024, se implementaron las hojas cartográficas con el objetivo de organizar y unificar de forma eficiente la información de la base digital de planimetrías y la cartografía censal. Esto permite contar con información integral para el análisis en los ámbitos social, técnico y político para la toma de decisiones, en el ámbito del ordenamiento y administración territorial eficiente.

Además, a través de la Resolución Administrativa N° 419/2024 de la Dirección de Desarrollo y Administración Territorial, se aprobaron los requisitos para trámites desconcentrados para la solicitud de permisos de construcción bajo la modalidad de Licencia Ágil La Paz Construye” además de Planos “As built”, Fraccionamiento en Propiedad Horizontal, división y partición, autorizaciones menores, además de mejorar la atención al público que necesita estos trámites.

II.4. PERSPECTIVAS Y DESAFÍOS

Coordinación interjurisdiccional (respuesta ante conflictos de límites)

Los conflictos de límites entre el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz y los gobiernos autónomos municipales vecinos de Palca, Mecapaca y Achocalla, revelan la necesidad de implementar mecanismos sostenidos y constantes de coordinación interjurisdiccional. Si bien existen límites establecidos por legislaciones de distinto tipo, la suspensión de competencias genera un escenario en el que cada Gobierno Autónomo Municipal ejerce actos administrativos simultáneos, creando mayor incertidumbre para la población y debilitando la planificación territorial sobre todo en las áreas de conflicto.

En este contexto, los mecanismos para este tipo de coordinación deben superar el enfoque reactivo basado en denuncias o disputas puntuales y avanzar a la exposición de evidencia sobre la provisión de servicios con base en la información georreferenciada en mesas técnicas permanentes que influyan en la población de esos sectores. Esta articulación permitiría resolver problemas cotidianos derivados de las pretensiones territoriales, como la fiscalización, el otorgamiento de permisos, la atención de emergencias o el mantenimiento de infraestructura.

La coordinación interjurisdiccional debe recurrir a herramientas como los referendos, la conciliación administrativa, y mecanismos de gestión metropolitana, que permitan consolidar una gobernanza que provea certeza jurídica y que permita mejorar la prestación de servicios y la administración territorial, y de esta manera facilite la planificación sostenible del territorio en una escala mucho más amplia.

Gestión preventiva de fiscalización (optimización de instrumentos de administración territorial)

La falta de claridad administrativa fomenta la informalidad, el loteamiento y la edificación en suelo no edificable, la construcción o el movimiento de tierras, la autorización de las mismas por parte de otros gobiernos municipales, entre otras acciones que incrementan en gran medida la crisis territorial.

Por un lado, las zonas de conflicto impiden que los instrumentos normativos como la Ley de Uso de Suelos Urbanos y otros instrumentos de administración territorial, fiscalización o de recaudación puedan aplicarse de manera adecuada, ya que existen acciones paralelas por parte de otros gobiernos municipales. Esto genera un “vacío operativo”, donde los instrumentos a nivel municipal pierden eficacia (Cabrera, Et. Al, 2022).

Este escenario plantea el desafío de implementar una gestión preventiva de fiscalización, basada en acciones anticipadas. Un sistema de fiscalización preventiva debe estar vinculada a protocolos claros para actuar en áreas limítrofes, evitando restricciones por resoluciones de otras instancias que debilitan la autoridad municipal (Vallejo, 2020).

Sin embargo, esto conlleva una evaluación y reestructuración en los mecanismos de recolección de información para los instrumentos de administración territorial para fortalecer las bases de datos que permiten la gestión y la administración del suelo. Además, interoperativizar estos instrumentos permitiría identificar construcciones, movimientos de tierra o cambios de patrón de asentamiento en zonas sensibles, enviando alertas tempranas a las unidades técnicas municipales.

Una gestión preventiva podría ordenar el mercado de suelo, el daño al patrimonio ambiental y paisajístico del municipio, disminuir el incentivo a la informalidad, además de proteger la inversión pública en infraestructura y la provisión de servicios, garantizando que el crecimiento urbano se produzca bajo reglas claras y con mayor seguridad jurídica.

Estrategias de prevención de riesgo (tecnología, normativa, educación)

La prevención y las acciones ante el riesgo, deben entenderse como un eje transversal de gobernanza territorial que combina tecnología, normativa y educación/información comunitaria. Durante estos 5 años se viene implementando mecanismos de monitoreo remoto que permiten informar a la población sobre los eventos climáticos que afectan cauces de ríos, suelos inestables, entre otros.

Este tipo de acciones podrían fortalecerse con tecnologías que permitan informar a la población sobre movimientos de masas, identificar asentamientos irregulares etc., que no son solamente útiles para la toma de decisiones sino también para informar a la ciudadanía respecto a la fragilidad del territorio y sobre la importancia de los instrumentos normativos que basan sus restricciones sobre factores de riesgo.

Para esto, la educación comunitaria es esencial para transformar la relación de los habitantes con el territorio, algo que puede reducir en gran manera la vulnerabilidad, se tratan de acciones que capaciten a los ciudadanos sobre el riesgo geológico, el mantenimiento comunitario de drenajes, la vigilancia barrial y la cultura de la tutela colectiva del paisaje.

III. CRISIS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

La movilidad urbana enfrenta un conjunto de tensiones que revelan constantes crisis en su modelo de transporte y la movilidad urbana en general. En este apartado se aborda, principalmente, el incremento del parque automotor, la congestión vial y los tiempos de viaje y las condiciones de la infraestructura vial y peatonal, además de la escasa aceptación de la ciudadanía de iniciativas alternativas ante el escenario de conflicto que presenta este ámbito en la cotidianidad urbana.

III.1. FACTORES QUE CARACTERIZAN LA CRISIS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Características del servicio de transporte

El servicio público de transporte urbano en el Municipio de La Paz, al 2024, se compone principalmente por la modalidad de minibús, seguida de carrys y trufis. Esta característica puede estar ligada a las condiciones topográficas del área urbana, considerando altas pendientes, cuencas cerradas y un tejido vial limitado en su capacidad de expansión, ambas condiciones restringen la capacidad de desplazamientos en el área urbana.

Si bien existen redes de transporte público como el Puma Katari y el Teleférico, estos representan una baja participación en el sistema de transporte a nivel urbano, con un 1,6% y 1,1% en el sector (GAMLP, 2025). Sin embargo, es importante considerar que, a diferencia del servicio de transporte público predominante, operan de manera distinta, ya que cuentan con una estructura de movilidad con un esquema fijo y articulado a paradas en comparación a otros medios de transporte.

Cuadro 5. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz: Cantidad de rutas del servicio público de transporte según modalidad (2021-2024) (p) (En número de rutas)

MODALIDAD	2021	2022	2023	2024 (p)
TOTAL	572	572	572	619
Bus	17	17	17	17
Micro	53	53	53	54
Minibús	326	339	339	363
Carry	98	85	85	86
TRUFI	78	78	78	99

Nota 1: Estas rutas de transporte público no incluyen las rutas del Pumakatari ni las del Teleférico

TRUFI: Taxi de ruta fija

(p): Preliminar

Fuente: Secretaría Municipal de Movilidad y Seguridad Ciudadana - Dirección de Planificación Integral de la Movilidad – Portal Estadístico del Municipio de La Paz - GAMLP

Respecto a la modalidad de transporte dominante, tanto minibuses como trufis son vehículos con características de baja capacidad, si se considera que cada minibús transporta en su máxima capacidad un promedio de 14 pasajeros, mientras que trufis en promedio transporta 6 pasajeros (GAMLP, 2025).

Cuadro 6. Área Urbana del Municipio de La Paz: Capacidad de pasajeros promedio según modalidad (2025) (p) (En número)

Detalle	Pasajeros sentados (Promedio)	Pasajeros parados (Promedio)	Capacidad promedio de pasajeros
Bus	34	9	43
Micro	22	7	29
Minibús	14		
Trufi	6		

Fuente: Encuesta de Oferta de Transporte Público a Chóferes del área urbana del Municipio de La Paz, 2025.

Nota 1: La modalidad de minibús incluye carry.

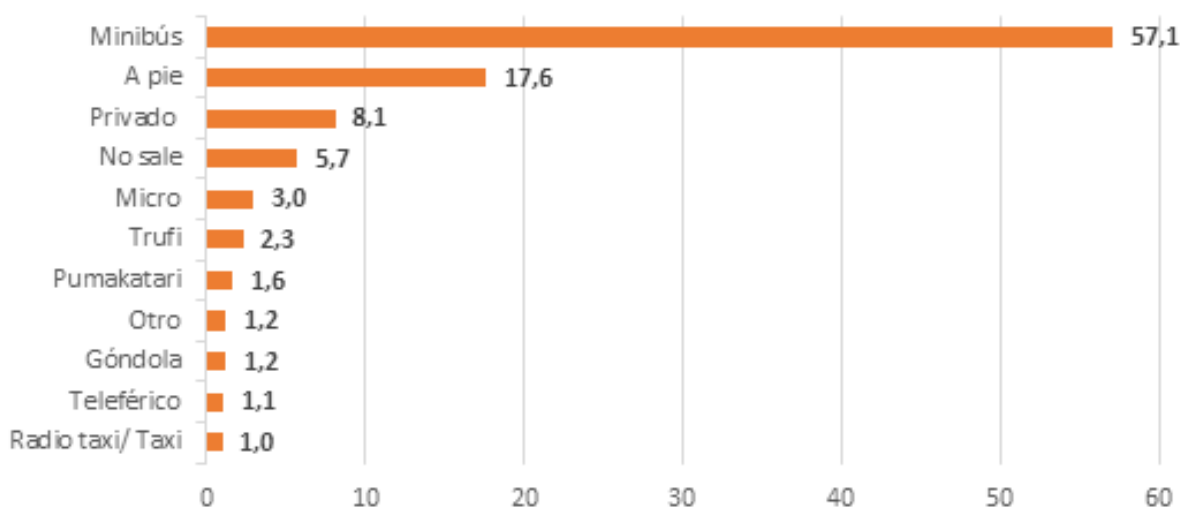
Nota 2: En el caso de promedio parados se considera únicamente a micros y buses, tomando en cuenta que en el caso de minibús y trufis (pasajero adicional), solamente el 6,5% lleva un (1) pasajero parado.

(p): Preliminar

Características de la movilidad en el municipio de La Paz

Respecto al modo de desplazamiento y transporte en el Municipio de La Paz, los datos relevados en el estudio del Estado de Situación del Transporte Urbano, indican que para 2025, el 57,1% de las personas se moviliza en minibús (GAMLP, 2025), siendo coherente con el parque automotor que está compuesto en su mayoría por minibuses dedicados al transporte público. A esto, le sigue el 18% de la población que se desplaza a pie, lo que sugiere que muchas de las personas viven a distancias caminables de sus destinos, mientras que el 8,1% de la población utiliza un vehículo privado para su transporte.

Gráfico 8. Municipio de La Paz: Distribución de la población según modo de desplazamiento y transporte (2025) (p) (En porcentaje)



Fuente: Encuesta de Demanda de Transporte Público en el área urbana del Municipio de La Paz, 2025.

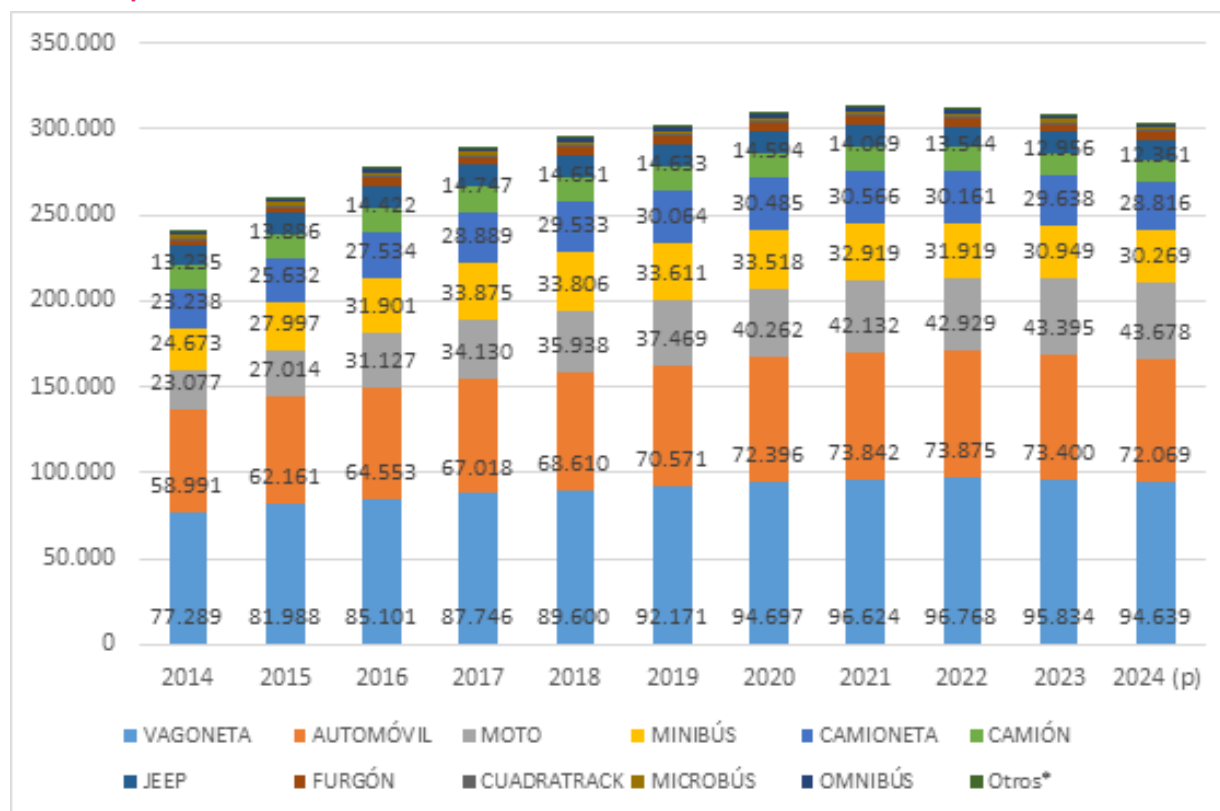
La Flexibilidad del servicio de transporte colectivo, en cuanto a la forma de operación, permite ser accesible a una gran parte de la población, es decir que: el 45,7% debe recorrer menos de una cuadra para alcanzar una parada de transporte colectivo, el 38,4% de la población recorre entre 1 y 3 cuadas desde su hogar, 10% debe recorrer entre 3 y 5 cuadas, y un 6% recorre más de 5 cuadas para acceder al transporte colectivo (GAMLP, 2025).

Esto demuestra que la estructura del transporte colectivo es accesible, además de articularse con otros sistemas como el Teleférico ya que una gran parte de sus estaciones cuentan con bahías de carga y descarga de pasajeros del transporte motorizado. A su vez, gran parte de las paradas de transporte de los Puma Katari, se encuentran distribuidos en avenidas con gran afluencia de transporte público colectivo.

Características del parque automotor

El parque automotor del municipio se caracteriza por contar con un registro compuesto en gran parte por vagonetas y automóviles. Esto podría sugerir que hay una dependencia del transporte privado que cuentan con motores grandes que posibilitan la movilidad en altas pendientes por las características topográficas de la ciudad. Le sigue las motos, con un notable incremento desde el 2014; además de los minibuses que en su gran mayoría forman parte del servicio de transporte público colectivo.

Gráfico 9. Municipio de La Paz: Parque automotor agrupado por clase (1) (2014-2024) (p) (En número de vehículos)



Nota1: La información fue extraída del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal

(1) Vehículos reemplazados con radicatoria definida

(p): Preliminar

Otros: Maquinaria Pesada, Torpedo, Tracto-Camión, Trimovil, Ambulancia

Fuente: Administración Tributaria Municipal – Portal Estadístico del Municipio de La Paz - Secretaría Municipal de Planificación – GAMLP

El gráfico muestra que las vagonetas son la clase de vehículo predominante en el municipio. Este tipo de vehículos cuenta con características que se adaptan a las condiciones topográficas de la ciudad, pero también tienen un tamaño considerablemente mayor a un automóvil. Le sigue la clase minibuses, que coincide con el formato de transporte con mayor cantidad de vehículos. Los minibuses al ser un formato de transporte colectivo reducido puede ser un factor que incide en la congestión vehicular.

Tanto la cantidad de vehículos como las características del parque automotor, en muchos sectores de la ciudad, rebasan la capacidad vial de su estructura, lo que puede generar congestión vehicular e incrementar los tiempos de viaje, además de desorden al no contar con una estructura determinada de carga y descarga para los pasajeros.

Tiempos de viaje y Frecuencia de uso

Los tiempos de viaje en transporte público colectivo tienen un promedio de 30 minutos ya sea de salida o retorno. Los macrodistritos con menor densidad muestran mayores tiempos de viaje, 40 minutos al Macrodistrito Sur y 45 al Macrodistrito Mallasa. Particularmente para este último, puede deberse a la poca frecuencia del transporte público hacia esta parte de la ciudad (GAMLP, 2025).

Cuadro 7. Área Urbana del Municipio de La Paz: Tiempo promedio de viaje (salida- retorno) según macrodistrito (2025) (En minutos)

Descripción	TOTAL	Macrodistrito						
		Cotahuma	Max Paredes	Periférica	San Antonio	Sur	Mallasa	Centro
Promedio de viaje salida	30	25	30	30	30	40	45	25
Promedio de viaje retorno	30	25	30	25	30	40	45	20

Fuente: Encuesta de Demanda de Transporte Público en el área urbana del Municipio de La Paz, 2025.

Otro dato importante es la frecuencia del uso por parte de la población, donde se muestra que casi el 50% de la población utiliza el transporte colectivo todos los días, de lunes a domingo, mientras que el 22,2 % lo hace de 3 a 5 veces por semana, el 10,4% de 1 a 2 veces por semana. Esto demuestra que existe una alta frecuencia en el uso del transporte colectivo (GAMLP, 2025).

Gráfico 10. Área urbana del Municipio de La Paz: Frecuencia de uso del Servicio Público de Transporte Colectivo de su preferencia (2025) (p) (En porcentaje)

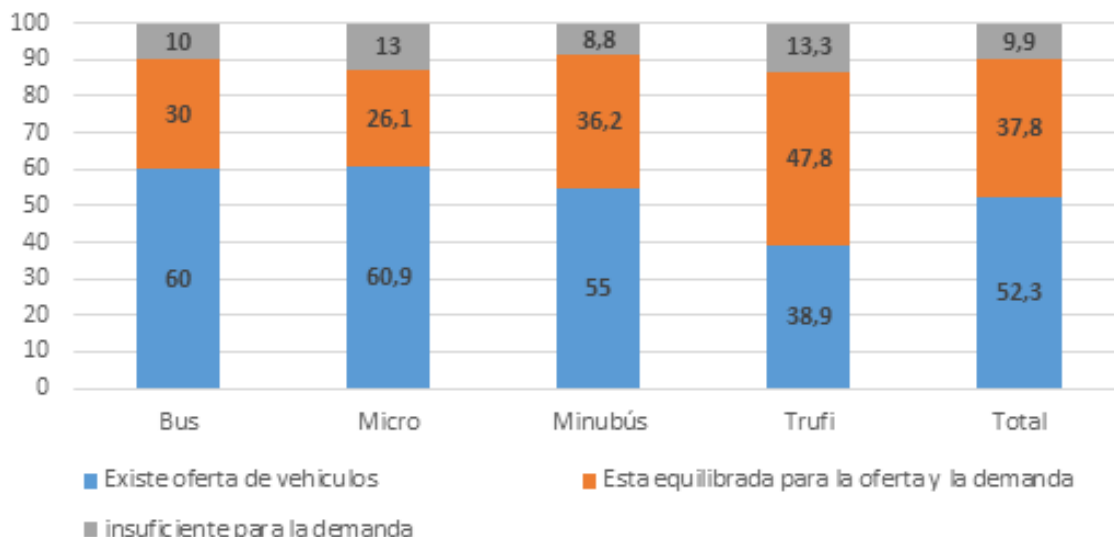


Fuente: Encuesta de Oferta de Transporte Público a Chóferes del área urbana del Municipio de La Paz, 2025.
(p): Preliminar

Tensiones y conflictos en la gestión del transporte

La estructura del transporte colectivo ante la regulación del Gobierno Autónomo Municipal genera dinámicas de negociación permanente y resistencias frente a varias políticas e intervenciones de reordenamiento para la movilidad y el desarrollo del transporte. La percepción de sobreoferta es un indicador de distorsión en la planificación y regulación de rutas (Gráfico 11).

Gráfico 11. Área Urbana del Municipio de La Paz: Percepción sobre oferta y demanda según modalidad (2025) (p) (En porcentaje)



Fuente: Encuesta de Oferta de Transporte Público a Chóferes del área urbana del Municipio de La Paz, 2025.

Nota: La modalidad de minibús incluye carry.

(p): Preliminar

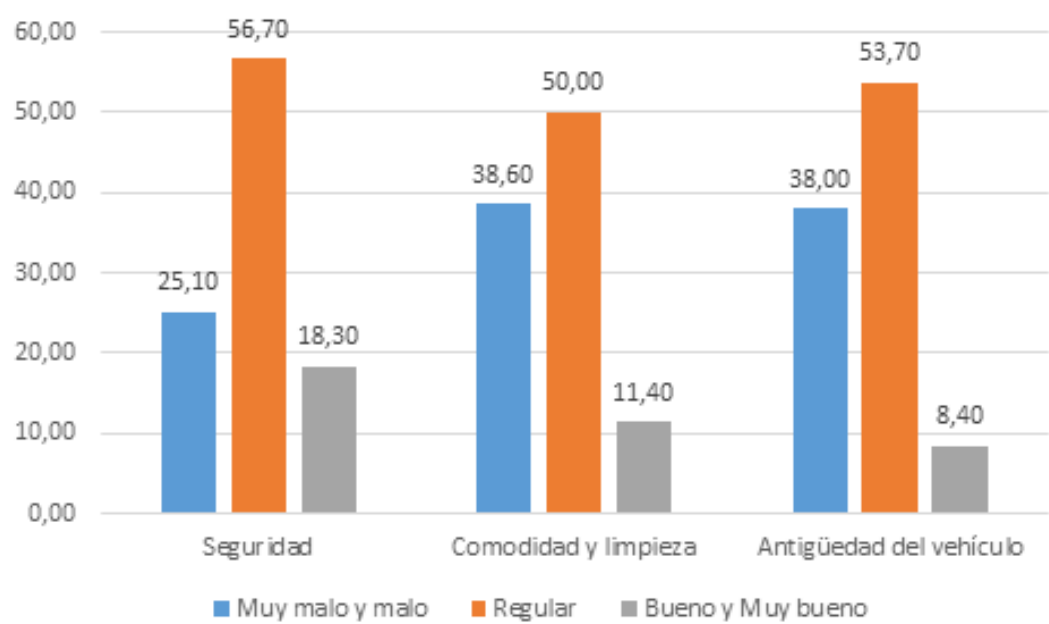
Una situación reciente al respecto son las reuniones entre los choferes, juntas de vecinos y control social para negociar el costo del pasaje del servicio de transporte público en el municipio, además de una serie de talleres, asambleas y ampliados que forman parte de una negociación bajo parámetros máximos y mínimos que son resultado del Estudio de Situación del Transporte elaborado por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (ANF, 2025a).

Este hallazgo confirma la coexistencia de competencia desregulada por la demanda, predominancia de un formato reducido del transporte y dificultades de implementación de un esquema de movilidad que integre otras alternativas. Estas tensiones expresan un conflicto estructural entre la necesidad de la regulación pública y la organización u operación sectorial del transporte.

Percepción ciudadana

La valoración ciudadana del transporte público refleja malestar respecto a comodidad, limpieza y estado del transporte público. El 50% de la población califica como regular la comodidad y la limpieza de los vehículos del transporte público colectivo, mientras que el 38% califica como mala y muy mala la antigüedad del vehículo (GAMLP, 2025).

Gráfico 12. Área urbana del Municipio de La Paz: Evaluación del vehículo de transporte público (2025) (p) (En porcentaje)



Fuente: Encuesta Demanda de Transporte Público del área urbana del Municipio de La Paz, 2025.
(p): Preliminar

Si bien existe un cierto grado de insatisfacción con el transporte público, la percepción de inseguridad sea por la forma de operación u otros factores, contribuyen a reforzar la dependencia del automóvil particular, esto aporta a la congestión vehicular, al deterioro del espacio público y la pérdida de eficiencia urbana. Además, esto se refuerza con la calidad del servicio, tanto en la cordialidad del chofer como la atención a la población vulnerable.

Cuadro 8. Área urbana del Municipio de La Paz: Evaluación de la población sobre la atención del chofer según transporte más utilizado (2025) (p) (En porcentaje)

DESCRIPCIÓN	CALIFICACIÓN	TOTAL	TRANSPORTE COLECTIVO MÁS UTILIZADO		
			Minibús y Carrys	Trufi	Micros y Buses
Cordialidad del chofer	Muy malo y malo	28,7	30,1	17,8	22,6
	Regular	55,5	55,7	54,8	52,8
	Bueno y Muy bueno	15,8	14,2	27,4	24,5
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Atención a la población vulnerable	Muy malo y malo	53,5	54,2	45,7	52,8
	Regular	36,3	37,7	31,4	22,6
	Bueno y Muy bueno	10,2	8,1	22,9	24,5
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Encuesta Demanda de Transporte Público del área urbana del Municipio de La Paz, 2025.
Nota: La población vulnerable considera a niños, mujeres embarazadas, adultos mayores y personas con capacidades diferentes.
(p): Preliminar

Más del 50% de la población calificó como regular el trato de los conductores, en todas las modalidades, frente a un 30% que señala que el trato de minibuses y carrys es malo o muy malo, demostrando que existe una deficiencia en la calidad del servicio en esta modalidad. Por otro lado, el 53,5% de los usuarios señala que el trato a la población vulnerable es malo o muy malo, en general en todas las modalidades, mientras que el 54,2% de la población usuaria de minibuses y carrys tienen una opinión desfavorable en cuanto a la atención a la población vulnerable.

III.2. FACTORES INSTITUCIONALES Y SOCIALES

Competencias entre niveles de gobierno

El Estado boliviano ha asumido un régimen autonómico por el cual, además de un nivel central del Estado, existen niveles de gobierno autónomos responsables o competentes para ejercer facultades en sectores o materias determinadas. En este marco, la Constitución Política del Estado asigna las competencias a todos los niveles de gobierno para que ejerzan sus atribuciones en beneficio de la población.

En materia de Transporte y su regulación, la Constitución Política del Estado ha asignado las siguientes competencias exclusivas:

Cuadro 9. Distribución de competencias del Estado boliviano relacionadas con el Transporte

Competencia exclusiva del nivel central del Estado:	“Transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento” (Artículo 298. II. 32.)
Competencia exclusiva de los gobiernos departamentales autónomos:	“Transporte interprovincial terrestre, fluvial, ferrocarriles y otros medios de transporte en el departamento” (Artículo 300.I.9)
Competencia exclusiva de los gobiernos municipales autónomos:	“Transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano” (Artículo 302.I. 18).

Fuente: Constitución Política del Estado Bolivia

La Ley Nº 031, Ley Marco de Autonomías y Descentralización, entre sus disposiciones, ha desarrollado la distribución de responsabilidades de competencias compartidas y concurrentes y los alcances de competencias exclusivas. Sin embargo, de acuerdo a la Sentencia Constitucional Plurinacional Nº 2055/2012, varias disposiciones de esta norma fueron declaradas inconstitucionales debido a que los alcances de competencias exclusivas de los gobiernos autónomos no debieron haber sido normadas por el nivel central del Estado.

En la sección de Transportes, fueron declarados inconstitucionales los Parágrafos III, IV, V, VI, VII, VIII, IX del Artículo 96 de la Ley Nº 031 bajo el criterio de vicio en el órgano emisor de la norma. Es decir, no se considera que la disposición sea contraria al orden constitucional, sino que no debió ser el nivel central del Estado quien emita una norma con el desarrollo del alcance de competencias exclusivas cuya legislación corresponde a los gobiernos autónomos.

Las competencias exclusivas se desarrollan mediante legislación del titular de cada competencia, que detalla los alcances de las competencias y las condiciones del ejercicio de las competencias asignadas, así como la reglamentación, que desarrolla las atribuciones a ser ejecutadas por parte de las autoridades competentes en cada caso.

La Ley Nº 165, Ley General de Transporte, es la norma del nivel central del Estado que tiene como objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral – STI, en sus modalidades aérea,

terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia (Art. 1).

A partir de la asignación competencial de la Constitución Política del Estado y en el marco de los lineamientos de la Ley sectorial del nivel central del Estado, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz aprobó la Ley Municipal Autonómica N° 015, de Transporte y tránsito urbano, modificada por las Leyes 18, 149, 167, 199, 226 y 324, que tiene por objeto normar, regular y controlar el transporte y tránsito urbano, que forman parte del Sistema de Movilidad Urbana, en la jurisdicción del Municipio de La Paz, bajo criterios de calidad, equidad y seguridad.

Por otro lado, la Ley Municipal Autonómica N° 071, del Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros tiene por objeto normar y regular el Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros, que será prestado por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en el marco de lo establecido por la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano vigente.

Al respecto, el Servicio Estatal de Autonomías (2014) ha establecido el criterio de “Regulación y acción propia”, en sentido de que las competencias pueden tener la doble faceta de 1) regular normativamente y controlar las acciones de prestadores privados de servicios, y 2) ejecutar directamente las competencias, igualmente bajo una normativa regulatoria del servicio.

De esta manera, la Ley Municipal Autonómica N° 015, con sus modificaciones, se enfoca en la regulación de la prestación del servicio por parte de operadores privados, así como la regulación del tráfico, tránsito y educación vial, mientras que la Ley Municipal Autonómica N° 071 regula la prestación del servicio público de transporte por parte del mismo Gobierno Autónomo Municipal de La Paz a través de entidades creadas para el efecto.

La Ley Municipal Autonómica N° 015 ha creado la Autoridad Municipal del Transporte y Tránsito, como entidad del Órgano Ejecutivo responsable de la planificación y administración del Sistema de Movilidad, regulando la actividad de los operadores del transporte en el municipio. Por su parte, la Ley Municipal Autonómica N° 071 ha regulado el Servicio de Transporte Municipal – SETRAM, como unidad organizacional desconcentrada encargada de la prestación directa del Servicio Público Municipal de Transporte Público de Pasajeros.

Con un marco general desarrollado por el nivel central del Estado y con competencias asignadas y normas desarrolladas por los gobiernos autónomos, un desafío importante del Estado en todos sus niveles es la coordinación multinivel. Al respecto, uno de los mecanismos, establecidos por la Ley N° 031 y desarrollados también por la Ley N° 165 del nivel central, son los Consejos de Coordinación Sectorial que constituyen instancias consultivas, de proposición y concertación entre el gobierno del nivel central del Estado y los gobiernos autónomos, para la coordinación de asuntos sectoriales.

Estos mecanismos se hacen necesarios con miras a lograr una armonización de las políticas y acciones tomadas por los diferentes niveles, evitando dictar medidas algunas veces contradictorias que podrían afectar los objetivos perseguidos por las diferentes normas. Un ejemplo de ello puede ser la priorización del transporte masivo en las ciudades, para lo cual, en todos los niveles, según sus competencias debería priorizarse este objetivo.

III.3. POLÍTICAS E INTERVENCIONES MUNICIPALES

Incremento de la tarifa de transporte

La modificación de las tarifas de transporte ha estado sujeta al contexto económico del país, la falta de divisas y la recurrente escasez de combustible que enfrenta el país desde el 2024, ya sea de diésel y gasolina. Antes del ajuste, las tarifas de transporte publico eran las siguientes:

Cuadro 10. Tarifas de Transporte Público en el Municipio de La Paz (2016)

Minibuses y Carrys	Tarifa Diurna		Tarifa Nocturna	
	Tramo corto	Tramo largo	Tramo corto	Tramo largo
	2	2,6	2,2	2,8
Micros	Tarifa Única			
	1,5			
Micros	Tarifa preferencial (estudiantes y tercera edad)			
	1			

Fuente: Resolución Ejecutiva N° 051/2016 – Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

Es importante señalar que las tarifas de transporte son analizadas tanto por el lado de la demanda como de la oferta. Los usuarios, que están desde el punto de vista de la demanda, exigen un mejor servicio, el recorrido completo de las rutas establecidas, la eliminación del trameaje, el buen estado de los vehículos, un buen servicio y buen trato al ciudadano.

Mientras que, por el lado de la oferta, están los operadores de transporte en sus diferentes modalidades (Minibus, Carry, Bus, Micro y Trufi) que demandan el incremento de tarifas por los altos costos de mantenimiento de sus vehículos en razón de que la inflación va incrementando el precio de repuestos y servicios requeridos.

Como producto de un tipo de cambio fijo y una relativa estabilidad económica, las tarifas de transporte han tenido incrementos mínimos. El ajuste previo fue realizado en la gestión 2016 con la Resolución Ejecutiva N° 051/2016, posteriormente ratificadas con la Resolución Ejecutiva N°295/2020, sin embargo, los altos costos de repuestos y servicios para mantenimiento han encarecido los costos del transporte. Si bien el país ha mantenido en los últimos años el precio de la gasolina y diésel subvencionado, ello no ha ido a la par del incremento de costo que permita a los choferes mantener el estado de sus vehículos y algunas condiciones deseadas de calidad.

En base al *ESTUDIO DEL ESTADO DE SITUACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN LA PAZ 2025*, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz el mes febrero 2025, aprobó mediante la Resolución Ejecutiva N° 120/2025, el incremento en las tarifas del transporte público de 16% (porcentaje que se encontraba dentro del rango que había estimado el estudio), el ajuste generó controversia, un paro de transporte por dos días consecutivos denominado “paro de las mil esquinas”, y la Ley Municipal Autonómica N°552/2025 del Concejo Municipal de La Paz que buscó anular dicho incremento y congelar las tarifas en su nivel anterior. Sin embargo, dicha ley nunca fue publicada por lo que no entró en vigencia.

El estudio antes mencionado tuvo por objeto realizar un análisis de las características de la oferta y la demanda del transporte público en el área urbana del Municipio de La Paz y su respectiva estructura de costos para operadores (choferes) y vehículos del transporte público (Minibus, Carry, Bus, Micro y Trufi), para la obtención final de tarifas técnicas así como también establecer una estructura de costos para operadores de las diferentes modalidades del servicio público de transporte colectivo de pasajeros en el Municipio de La Paz, para la obtención final de tarifas técnicas. La nueva escala tarifaria quedó establecida como sigue:

Ilustración 1. Tarifas de Transporte Público en el Municipio de La Paz 2025

ESCALA TARIFARIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO
EN EL MUNICIPIO DE LA PAZ

TIPO DE VEHÍCULO
(MICROS)

TARIFA DIURNA

RECORRIDO TRAMO CORTO

1,80Bs

RECORRIDO TRAMO LARGO
(HITO DIVISOR CURVA DE HOGUÍN)

2,00Bs

TARIFA NOCTURNA (DESDE 21 HRS.)

RECORRIDO TRAMO CORTO

1,80Bs

RECORRIDO TRAMO LARGO
(HITO DIVISOR CURVA DE HOGUÍN)

2,00Bs

TARIFA DIFERENCIADA:

estudiantes de primaria y secundaria, personas adultas mayores
y personas con discapacidad

1,00Bs

VIGENTE DESDE EL 26 DE FEBRERO DE 2025



ESCALA TARIFARIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO
EN EL MUNICIPIO DE LA PAZ

TIPO DE VEHÍCULO
(TRUFIS)

TARIFA DIURNA

ZONAL

2,50Bs

CORTO

2,80Bs

LARGO

3,30Bs

EXTRA LARGO

3,50Bs

TARIFA NOCTURNA (DESDE 21 HRS.)

ZONAL

3,00Bs

CORTO

3,30Bs

LARGO

3,50Bs

EXTRA LARGO

4,00Bs

TARIFA PREFERENCIAL (TARIFA ÚNICA)

ZONAL

2,00Bs

CORTO

2,50Bs

LARGO

3,00Bs

EXTRA LARGO

3,50Bs

VIGENTE DESDE EL 26 DE FEBRERO DE 2025



ESCALA TARIFARIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO
EN EL MUNICIPIO DE LA PAZ

TIPO DE VEHÍCULO
(MINIBUSES Y CARRYS)

TARIFA DIURNA

RECORRIDO TRAMO CORTO

2,40Bs

RECORRIDO TRAMO LARGO
(HITO DIVISOR CURVA DE HOGUÍN)

3,00Bs

TARIFA NOCTURNA (DESDE 21 HRS.)

RECORRIDO TRAMO CORTO

2,50Bs

RECORRIDO TRAMO LARGO
(HITO DIVISOR CURVA DE HOGUÍN)

3,20Bs

TARIFA DIFERENCIADA:

estudiantes de primaria y secundaria, personas adultas mayores
y personas con discapacidad

TRAMO CORTO

2,00Bs

TRAMO LARGO

2,60Bs

VIGENTE DESDE EL 26 DE FEBRERO DE 2025



Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

En enero de 2026, el gobierno nacional dicta la eliminación de la subvención de los combustibles mediante el Decreto Supremo N° 5516, que fue inicialmente prevista en el Decreto Supremo N° 5503, que actualmente se encuentra abrogado luego de movilizaciones y bloqueos de caminos en todo el país (Correo del Sur, 2026).

Luego de haberse dictado la eliminación de la subvención del precio de combustibles, los choferes del Municipio de La Paz decidieron unilateralmente elevar el precio del pasaje, mientras que el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz ejecutaba controles evitando la subida unilateral del precio del pasaje (La Patria, 2025).

A pocos días de dictada la medida, el Alcalde Municipal, en diálogo con juntas vecinales y las dirigencias de transporte, resolvió el incremento de las tarifas de transporte de manera solidaria y transitoria (ANF, 2025b). Las nuevas tarifas, vigentes actualmente, son las siguientes:

Ilustración 2. Tarifas de Transporte Público en el Municipio de La Paz (diciembre 2025)

TARIFA OFICIAL MINIBUSES Y CARRYS				TARIFA OFICIAL TRUFIS			
VIGENTE DESDE: 24/12/2025				VIGENTE DESDE: 24/12/2025			
TARIFA DIURNA		TARIFA NOCTURNA		TARIFA DIURNA		TARIFA NOCTURNA	
TRAMO CORTO	3Bs	TRAMO CORTO	3,30Bs	ZONAL CORTO	2,50Bs	ZONAL	3Bs
TRAMO LARGO	3,50Bs	TRAMO LARGO	3,80Bs	TRAMO EXTRA LARGO	4,50Bs	TRAMO LARGO	4Bs
TARIFA DIFERENCIADA		DENUNCIAS LÍNEA GRATUITA		TARIFA DIFERENCIADA		DENUNCIAS LÍNEA GRATUITA	
TRAMO CORTO	2,50Bs	OPCIÓN 6		TRAMO CORTO	1,80Bs	OPCIÓN 6	
TRAMO LARGO	3Bs			TRAMO LARGO	2,80Bs		

Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

Medidas de desincentivo para el uso del automóvil particular

Son varias las razones por las que se debería desarrollar acciones que desincentiven el uso del automóvil privado, entre las que tenemos la contaminación ambiental y de ruido, congestión vehicular que afecta la movilidad ciudadana, alto flujo vehicular, la ocupación vial, el incremento del uso de combustible, incremento de demanda de estacionamientos, entre otros. Con este objetivo, se han planteado alternativas que contribuyen a desincentivar el uso del automóvil particular:

Parqueo Tarifado

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en los últimos años, ha implementado el parqueo tarifado en dos periodos. En un primer periodo con la modalidad del control y cobro con funcionarios asignados por espacio y actualmente con la implementación de un sistema que facilita el pago a través de una plataforma digital.

Con la finalidad de ordenar el tránsito vehicular, garantizar la rotación de espacios y hacer un uso equitativo del espacio público, en septiembre 2025 se inició la implementación del Sistema de Estacionamientos Tarifados en Vía Pública denominado “*Parqueo para Todos*”, el cual incorporó la tecnología como herramienta clave para ordenar espacios públicos a través de una plataforma digital que permite registrar el vehículo, ampliar el tiempo de estadía e incluso pagar multas en caso de inmovilización o remolque.

Las zonas donde se aplican los parqueos tarifados son Calacoto, San Miguel, Obrajes, Miraflores, Sopocachi y el Casco Urbano Central paceño, en los horarios desde las 07:00 hasta las 20:00 de lunes a viernes y el sábado desde 07:00 hasta las 13:00.

Ilustración 3. Módulos de pago de Parqueo Tarifado



Fuente: Módulos aplicación Parqueo para Todos

Restricción vehicular y control de circulación

La restricción vehicular es una medida que prohíbe el ingreso de vehículos públicos y privados en determinada área establecida por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz según el número de terminación de placa y días establecidos, utilizada principalmente en La Paz para reducir el congestionamiento vehicular.

En la ciudad de La Paz, la restricción vehicular se inició el año 2003 abarcando un área de 10 km². Mediante Resolución Administrativa N° 369/2023 de fecha 8 de marzo de 2023, emitida por la Secretaría Municipal de Movilidad y Seguridad Ciudadana, se amplió el área de restricción vehicular para vehículos del servicio público como vehículos particulares con la finalidad de descongestionar el tráfico vehicular y ordenar el tráfico.

Con esta normativa se amplía el área de restricción vehicular para transporte público y privado desde el Cementerio General en la ladera Oeste, el Cruce de Villas en la ladera Este, la Av. Perú desde la zona norte y el Puente de Las Américas y su Puente Gemelo desde la zona Sur. El GAMLP tuvo una etapa de socialización y sensibilización a la población entre el 7 de marzo al 24 de marzo de 2023.

El control de la restricción de placas es realizado por la Policía Boliviana instancia que emite la respectiva boleta de infracción cuya sanción alcanza a Bs70 y en caso de reincidencia Bs200.

Ilustración 4. Delimitación de Área de restricción vehicular



Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

Asimismo, existe otro tipo de restricciones de circulación entre los que se tiene el Día del Peatón (1º domingo de septiembre) de hrs 08:00 a 17:00 y cuando se realizan elecciones nacionales, subnacionales y judiciales cuyo control también es realizado por la Policía Boliviana.

III.4. ACCIONES ORIENTADAS A LA TRANSITABILIDAD Y PEATONALIDAD

Mejoramiento de vías y aceras

El mejoramiento de vías y aceras es una tarea constante que realiza el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz para devolver las condiciones de circulación a las vías más importantes. Se trata de un componente estratégico para la movilidad urbana desde la acción técnica. Contar con vías en buen estado permite reducir tiempos de viajes. Estos mejoramientos se tratan de un proceso de bacheo que incluye el mantenimiento correctivo y preventivo de la carpeta asfáltica en vías del municipio con trabajos en sitios puntuales a una profundidad de 5 a 10 centímetros. Estos trabajos son programados de acuerdo a solicitudes, cronogramas de mantenimiento que pueden sufrir modificaciones por aspectos climatológicos como ser lluvias.

Cuadro 11. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz: Intervenciones bacheo y recapeo realizados por la Unidad de Mantenimiento Vial según macrodistrito (2021-2024) (p) (Por metros cuadrados)

MACRODISTRITO	2021		2022		2023		2024 (p)	
	BACHEO	RECAPEO	BACHEO	RECAPEO	BACHEO	RECAPEO	BACHEO	RECAPEO
MUNICIPIO DE LA PAZ	62.042	9.846	68.391	110.676	42.305	90.654	53.723	62.073
Cotahuma	8.801	80	8.576	9.248	4.927	45	7.287	104
Max Paredes	8.912	820	11.457	9.664	5.413	15.364	6.685	66
Periférica	8.885	1.392	9.465	746	8.987	15.699	11.258	66
San Antonio	5.411	188	11.386	51	6.862	31.162	5.303	33.101
Sur	13.126	694	9.134	27.688	8.414	1.792	14.315	2.248
Mallasa	3.502	0	15.645	434	2.054	842	1.808	26.384
Centro	13.405	6.671	2.728	62.846	5.648	25.750	7.067	104

(p): Preliminar

Fuente: Secretaría Municipal de Infraestructura Pública - GAMLP

A nivel municipal, las acciones de bacheo llegan a la mayor superficie de cobertura durante el 2022 (68.391m²), siendo mucho más alta la superficie trabajada por recapeo (110.676m²). Por macrodistrito, existen algunos que alcanzan mayores superficies en recapeo, como San Antonio, que alcanza los 33.101 m² durante el 2024 mientras que la zona sur alcanza 27.688 m² en el año 2022.

Las acciones de mantenimiento tienen un efecto positivo en la circulación y la mejora de las condiciones de circulación vehicular que beneficia tanto a operadores de transporte público como a ciudadanos, lo que incide en la optimización del funcionamiento del sistema de movilidad urbana. Esto implica también una reducción en el deterioro mecánico del parque automotor, además de aportar a la seguridad, reduciendo las probabilidades de accidentes.

Durante 2022 se realizaron varias intervenciones para el mejoramiento vial, entre los cuales está el paso peatonal seguro del Teatro al Aire Libre. Esta intervención fue de gran importancia por la afluencia de personas que asisten a eventos en este teatro, además ser un nodo de conexión con diferentes paradas del Servicio de Transporte Puma Katari y su vinculación con un centro de educación superior de gran

escala. La intervención cuenta con áreas verdes, cordones de acera, señalización vertical, señalización horizontal, iluminación, etc. Este tipo de intervenciones mejora la peatonalidad, dando espacio también a mejores áreas de espera y mejores condiciones para el tráfico.

En ese mismo año, otro proyecto de mejoramiento vial con gran impacto fue en inmediaciones del Monumento Busch, donde se intervinieron espacios subutilizados para mejorar la circulación peatonal además de recuperar carriles de circulación vehicular exclusiva y circuitos peatonales completos.

En este sentido se ha realizado el mejoramiento en importantes nodos de infraestructura vial primaria, es decir pasos peatonales, islas centrales y reordenamiento de los flujos vehiculares con una inversión de más de Bs794 mil en las siguientes ubicaciones:

- Plaza San Francisco
- Monumento Busch
- Cementerio
- UMSA
- Plaza del Estudiante

En ese año también se realizaron trabajos complementarios como asfaltado de avenidas y calles detalladas en el siguiente cuadro.

Cuadro 12. Asfaltado de avenidas (2022) (En metros cuadrados y millones de bolivianos)

DESCRIPCIÓN	METROS CUADRADOS	INVERSIÓN
Av. Mariscal Santa Cruz y 16 de Julio	23580	5,6
Avenida 9 de Abril	18450	5,2
Avenida Busch	39200	10,1
Avenida Hernando Siles	25440	6,1

Fuente: Secretaría Municipal de Infraestructura Pública – Informe de Gestión 2022

En cuanto a la infraestructura vial secundaria, es decir vías que se conectan con estructuras principales, en 2022, se invirtió más de Bs.890 mil en los descongestionamientos viales, beneficiando a 10.000 vehículos en las zonas de:

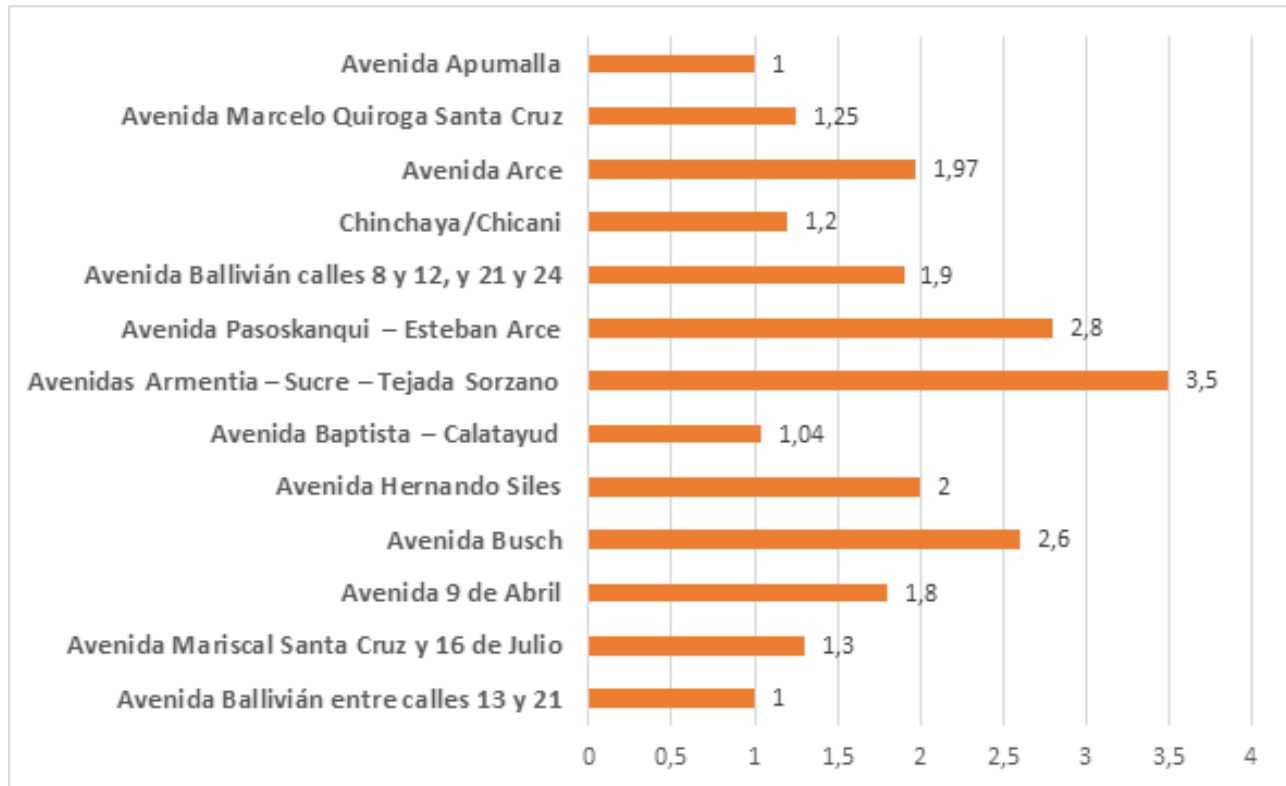
- Red Vial Costanera – Los Sargentos
- Avenida Simón Bolívar y Calle Germán Busch

Superasfaltos

Otra de las acciones ligadas al mejoramiento de vías son los superasfaltos, estas acciones apuntan a mejorar la calidad y durabilidad de las vías existentes. El objetivo es contar con vías urbanas en óptimas condiciones para el tráfico y la movilidad urbana.

Entre 2022 y 2025, en total fueron 13 los superasfaltos entregados. La longitud en Kilómetros en cada uno de ellos se distribuye de la siguiente manera:

Gráfico 13. Longitud de vías intervenidas en avenidas con Superasfaltos (2022 – 2025) (en kilómetros)



Fuente: Agencia Municipal de Noticias – Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

En 2023, se intervinieron con los superasfaltos la avenida Baptista y Calatayud; concluida el 25 de mayo de 2023, en el macrodistrito Max Paredes en la zona que va desde la calle José María Asín hasta la Plaza Garita de Lima. Además, entre las avenidas Baptista y Apumalla.

Las Avenidas Baptista y Calatayud son una conexión importante que consta de una longitud equivalente a 1.040 metros lineales (GAMLP, 2024), entre el centro y El Alto, donde se invirtieron en total de Bs4,1 millones, además de incluir mejoras de aceras, cunetas, pasos viales, señalética etc.

Otro superasfalto entregado en 2023 fue en la Avenida Armentia, calle Sucre y Avenida Tejada Sorzano. Posee una longitud de 3,5 kilómetros y se incluyeron obras complementarias de señalización, elevación de tapas de cámara, mejoramiento de aceras y jardineras. En esta obra se invirtieron Bs9,7 millones que incluyen sectores con dos y cuatro carriles.

Entre otros superasfaltos concluidos en ese año están las Avenidas Octavio Campero, Esteban Arce, Roberto Hinojosa y Pasoskanqui, en los macrodistritos de San Antonio y Centro además de otros en las zonas que contempla Santo Domingo, San Antonio, Oscar Alfaro, Sector Capilla, Padre Eterno, Sud Copacabana, Sector Costanera y Miraflores.

A lo largo de la gestión 2024 se ejecutó el plan Superasfaltos en otros macrodistritos de la ciudad. En esta obra se tiene la revitalización integral de la avenida Ballivián, calles José María Zalles y Pancara, en el macrodistrito Sur del Municipio con un monto de inversión de Bs10 millones y abarca 1.970 metros lineales. Los trabajos de ambas vías se realizaron por tramos en función a las necesidades de desplazamiento de la población y se mejoraron las aceras y cunetas además de implementar áreas verdes y el mantenimiento de jardineras del sector.

Otro superasfalto ejecutado en gestión 2024, fue en Avenida del Libertador, Avenida Aniceto Arce y Avenida Villazón en el Macrodistrito Centro, siendo una de las vías más importantes para la estructura

vial del Municipio. Este proyecto contó con tareas de fresado de carpeta asfáltica, el recapeo con carpeta asfáltica $e=5\text{cm}$ y $e=3\text{cm}$ con provisión de cemento asfáltico, señalización horizontal reflectiva, provisión y colocado de tachas, tachones de resina con reflectivos y colocado de delineadores de vías (Gobierno Autónomo Municipal, 2025).

En 2025, dos nuevos superasfaltos se sumaron. En julio de 2025, se inauguró el superasfalto de la Avenida Marcelo Quiroga Santa Cruz que involucró el cambio de la capa asfáltica de más de un kilómetro además de obras complementarias (Informe Exclusivo, 2025). En agosto del mismo año, fue inaugurada la nueva Avenida Apumalla con más de un kilómetro de pavimento rígido que implicó obras complementarias como un mirador, parque infantil, iluminación LED, entre otros (Brújula Digital, 2025).

Construcción de Avenidas

En el año 2023 se realizó la construcción de la Avenida Canadá, en el macrodistrito Cotahuma, incluyendo a las zonas de: Jinchupalla, 8 de Diciembre, Jucumarini, Nueva Esperanza, María Auxiliadora y Obispo Bosque Bajo. El empedrado y enlosetado abarca entre las calles Huallparrimachi y final Pisiga. Por su ubicación es una nueva conexión vehicular estratégica que conecta los Municipios de La Paz y El Alto.

Además se implementaron cordones prefabricados, construcción de cunetas laterales, instalación de barreras metálicas *flex beam* en las curvas (estas barandas son un producto de seguridad vial ampliamente aceptado y utilizado en todo el mundo como un sistema de seguridad que proporciona tanto la delineación del tráfico como la protección en caso de pérdida de control del vehículo), emplazado de tubos para señalización de la vía que permite delimitar la vía con el talud, deshierbe y el retiro de escombros en diferentes puntos (GAMLP, 2024).

En el mismo año se realizó la apertura vial El Gramadal, que consiste en la implementación de una vía en la zona El Gramadal, entre la Plaza de la Mujer y el Puente Amor de Dios y tiene el objetivo habilitar una alternativa vial que conecte de forma directa los distritos 20 y 21. Esta obra se ubica en los macrodistritos Sur y Mallasa, cuenta con una longitud de 700 metros, un ancho de vía de 7 metros, beneficiando a 58.993 habitantes, que fue realizada con una inversión de Bs20,3 millones (GAMLP, 2024).

Durante 2025 se inauguró la avenida Apumalla en el macrodistrito Max Paredes, que cuenta con cuatro carriles cada uno con un ancho de 3,5 metros, además de un área de esparcimiento ubicado en el distribuidor. Con una superficie de 1.637 metros cuadrados, cuenta con bancas, rampas de acceso, señalética, murales, parque infantil y áreas verdes lo que complementa la infraestructura vial con un espacio público que integra mejoras en la movilidad urbana del sector. También cuenta con un mirador de 237 m².

La avenida Apumalla descongestiona el tráfico vial desde el Cementerio General hasta el Hospital Municipal La Portada, con una extensión de un kilómetro de pavimento rígido, acompañada de una serie de obras de mitigación por la pendiente en la que se encuentra, beneficiando a 102.500 personas.

Otra obra de alto impacto entregada fue el Puente Playón Verde que beneficia a los macrodistritos Periférica y San Antonio, en las zonas de Barrio Gráfico y Villa Copacabana. Está compuesto por dos carriles, con una longitud del puente de 100 metros y una altura de 30 metros, donde la plataforma pasa por encima del río Orkojahuirá conectando la calle 1 del Barrio Gráfico y la avenida Costanera de la zona Villa Copacabana.

Esto facilita la circulación peatonal y vehicular, con tiempos de viaje menores y con un notable descongestionamiento en las vías que conectan actualmente estas dos zonas. Adicionalmente, se mejoraron las vías en los accesos con asfaltado, señalización, muros de contención para la estabilización de vías, graderías, un sistema de alumbrado público vial y peatonal.

Adicionalmente, otra de las obras con gran impacto vial que se espera, es la culminación de la Avenida La Paz ya que apunta a mejorar la conectividad entre la zona Sur y el Centro de la ciudad, y vinculará la Av. Del Poeta con las avenidas Kantutani, Mario Mercado, Costanera y Ormachea, a través de un distribuidor vial. Se extiende aproximadamente sobre un kilómetro de longitud y contó con una inversión de BS49 millones (GAMLP, 2025).

Señalización de vías

La mayoría de las intervenciones viales ya sea en apertura de vías o de mejoramiento y mantenimiento se acompañan con la señalización vial. Estas complementaciones son fundamentales para el reordenamiento vial en varios puntos de la ciudad, y constando el pintado de señalización horizontal, colocado de vallas, ojos de gatos, reductores de velocidad y otros elementos en el espacio público.

Cuadro 13. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz: Señalización de vías según macrodistrito (2020-2024) (p) (Por metros cuadrados)

MACRODISTRITO	2020	2021	2022	2023	2024 (p)
TOTAL	17.082	16.346	11.027	31.591	11.081
Cotahuma	3.374	2.080	1.958	2.976	2.119
Max Paredes	1.917	3.445	2.143	7.927	2.784
Periférica	2.554	3.011	1.840	4.884	2.535
San Antonio	1.206	2.047	1.327	5.079	565
Sur	5.420	3.007	1.767	8.295	2.171
Mallasa	442	281	38	62	347
Centro	2.168	2.475	1.955	2.367	560

(p): Preliminar

Fuente: Secretaría Municipal de Infraestructura Pública - GAMLP

Este tipo de elementos aportan a identificar los espacios prioritarios para el paso de peatones, los sentidos de circulación, las zonas de estacionamiento o restricción. Además, aporta a advertir riesgos reduciendo los accidentes. Esto también aporta a la seguridad de los peatones y facilita la movilidad de peatones, sobre todo en las vías con alto tráfico vehicular. La señalética vial es un elemento esencial de una ciudad segura y eficiente

III.5. PERSPECTIVAS Y DESAFÍOS

Tanto los factores que caracterizan el transporte, como las acciones e intervenciones desarrolladas, hacen que la movilidad urbana en el municipio, atravesase por un punto crítico que exige una transición hacia un modelo integrado, multimodal y territorialmente equilibrado bajo 5 desafíos estratégicos.

Articulación de la movilidad, transporte público y planificación territorial

La cantidad de líneas de transporte público en ejes troncales y la ausencia de límites máximos de flota por ruta hacen parte de un patrón de movilidad concentrado y desarticulado del desarrollo urbano. Esta dinámica limita la eficiencia del sistema y profundiza desigualdades territoriales. Para esto, es importante estructurar la circulación del transporte público vinculados a instrumentos de ordenamiento urbano, para lograr articular accesibilidad, eficiencia operativa y planificación del crecimiento urbano. Los ejercicios sobre BRT y DOT a nivel regional, muestran que los corredores troncales pueden alinear el uso de suelo, espacio público, densidades y accesibilidad si existe gobernanza y planificación del suelo coherentes (Cervero & Dai, 2014).

En América Latina, la implementación de medidas para el transporte sostenible depende de una amplia política pública además de contratos y capacidad institucional con la capacidad de intervenir tanto en la infraestructura como en las formas de operación del sistema de transporte (Hidalgo & Huizenga, 2013). Por otro lado, varios estudios sobre la situación de la movilidad en el municipio señalan que existe una sobresaturación de rutas de transporte público en ejes principales lo que revela la ausencia de un diseño integrado de red que coordine con la oferta, demanda y la estructura urbana.

El último estudio de la situación del transporte urbano en el Municipio de La Paz, señala que existe una sobreposición de rutas de entre 145 y 164 rutas en vías principales, y que la Ley Municipal Autonómica N° 457 de Rutas y Recorridos del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros no fija una flota máxima, lo que incrementa la congestión y reduce eficiencia del sistema de transporte.

Espacio público como soporte de la movilidad sostenible

Los conflictos por estacionamiento en vía pública (sobre todo en carriles reducidos), la ocupación informal del espacio, la falta de espacio prioritario para el transporte público y la movilidad activa en función a la caminabilidad, generan externalidades que incrementan el tiempo de viajes y deterioran la experiencia de la vida urbana en general. La gestión del espacio público- priorizando el transporte masivo como buses- la regulación de los estacionamientos y la infraestructura peatonal son elementos esenciales para sostener sistemas de movilidad eficientes y favorecen patrones de desplazamiento sostenibles.

La evidencia regional muestra que recuperar espacio público y gestionar estacionamientos, puede cambiar comportamientos. Existen experiencias que combinan reformas del estacionamiento en vía pública y peatonalizaciones mejorando las condiciones de habitabilidad y el ordenamiento del uso del espacio público (BID, 2013). De esta manera, el ordenamiento del espacio público y la integración transporte-suelo son claves para consolidar cambios de modo y reducir efectos negativos en la demanda de viajes y el uso del espacio público (Cervero & Dai, 2014).

Gobernanza entre el sector transporte y el gobierno municipal

La coexistencia de facultades regulatorias municipales con estructuras sindicales históricamente consolidadas produce tensiones en la implementación de políticas públicas. Para esto, son necesarios modelos regulados que exigen mejores y más justos marcos contractuales donde se incluya la percepción de los usuarios, tanto en su experiencia de peatón como de pasajero. Asimismo, es necesario incluir mecanismos de fiscalización tecnológica y gradualidad en la aplicación de reformas, donde se eviten disrupciones abruptas que comprometan la estabilidad del sistema.

Una de las grandes lecciones aprendidas que nos deja la transformación del transporte público en Santiago de Chile es transitar de “competencia en el mercado a “competencia por el mercado” donde se exigen contratos claros, autoridad técnica y fiscalización tecnológica, necesariamente de manera progresiva y alineada con la gestión institucional (Gomez –Lobo, 2025).

Tensión estructural entre desarrollo urbano y gestión pública desde el transporte

Los tiempos de viajes variables y la compleja geografía de la ciudad, ponen en evidencia fisuras entre la movilidad urbana y el transporte colectivo. En este sentido, es importante integrar infraestructura de transporte con intervenciones en el espacio público que aporten a un mejor comportamiento de los usuarios (Díaz-Olvera et al., 2017). Particularmente en áreas de difícil accesibilidad, promoviendo

cohesión territorial a través del ordenamiento del transporte, acompañados de mejoramientos barriales, bajo líneas que aporten al desarrollo orientado al transporte.

Intervenciones parciales poco articuladas que no modifican el modelo de movilidad

Algunas medidas como el ajuste puntual de tarifas, el control operativo parcial o las mejoras e intervenciones aisladas no alteran la lógica estructural del sistema. La transformación requiere de paquetes coherentes de políticas que combinen priorización vial, rediseño de rutas, regulación de flota, incentivos de movilidad activa, fiscalización tecnológica y gobernanza entre otros municipios a nivel metropolitano. Los casos exitosos donde se implementó el BRT (Bus de Tránsito Rápido, en español) así como teleféricos articulados a movilidad activa como en Bogotá o Santiago de Chile muestran una tendencia a producir resultados superiores frente a intervenciones fragmentadas (Cervero & Dai, 2014; Hidalgo & Huizenga, 2013).

Esto sugiere que se deberían superar las intervenciones puntuales a un diseño de red con metas de mejores contratos con los servidores del transporte, límite de flotas por ruta, prioridad vial, estándares de calidad y gestión del estacionamiento como paquetes coherentes. En contextos con transporte informal/semiformal, reconocer los roles e incrementar la regulación progresiva, mejora la cobertura y el desempeño (Tun et. Al. 2020-IDB).



IV. – CRISIS AMBIENTAL

La problemática ambiental cada vez cobra mayor relevancia ante conflictos originados por incendios forestales, disponibilidad del recurso hídrico, manejo de residuos, y las consecuencias de la utilización del mercurio en minería que inciden en la calidad de vida y nos muestran la carencia de políticas ambientales.

Entre los principales factores que agravan esta situación se encuentran los chequeos e incendios forestales, que no solo destruyen la cobertura vegetal y la biodiversidad, sino que también deterioran la calidad del aire e incrementan los riesgos para la salud pública.

Otro aspecto crítico es la minería ilegal, cuyas actividades generan degradación ambiental, deforestación y contaminación por metales pesados, afectando directamente los cuerpos de agua y las comunidades cercanas. Finalmente, la disponibilidad y calidad del agua se ha convertido en un tema de alta preocupación, especialmente ante el crecimiento urbano, la presión sobre las fuentes hídricas y los efectos de las variaciones climáticas.



Foto 6. Componentes de la crisis ambiental en el Municipio de La Paz

IV.1. CHAQUEOS E INCENDIOS FORESTALES

El chequeo es una práctica agrícola ancestral que durante siglos permitió a las comunidades indígenas y campesinas de Bolivia mantener sus cultivos de manera sostenible. Esta técnica, que consiste en la quema controlada de parcelas para preparar la tierra, formaba parte de un sistema agrícola complejo que incluía periodos de descanso y regeneración del suelo.

Sin embargo, el contexto actual ha transformado esta práctica tradicional en un peligro mayor:

- Ruptura del ciclo tradicional: Antes, las comunidades quemaban pequeñas parcelas y dejaban descansar la tierra durante años. Hoy, la presión por producir más ha llevado a ciclos más cortos y quemas más extensas.
- Pérdida del conocimiento ancestral: Las nuevas generaciones a menudo desconocen las técnicas tradicionales de control del fuego, como la creación de cortafuegos naturales y la lectura de condiciones climáticas.
- Comercialización a gran escala: Lo que era una práctica de subsistencia se ha convertido en una herramienta para la expansión agrícola, especialmente en la producción de coca y otros.
- Variaciones por el cambio climático: Las condiciones extremas actuales hacen que incluso las quemas controladas puedan convertirse rápidamente en incendios incontrolables.

Incendios forestales

Los incendios forestales son fuegos incontrolados que ocurren en la naturaleza y pueden ser provocados por seres humanos o intensificados por condiciones climáticas adversas. Las causas de los incendios forestales son variadas. Entre las más comunes se encuentran las actividades humanas, como la quema de tierras para la agricultura y la tala ilegal, así como las condiciones climáticas adversas, como sequías prolongadas y altas temperaturas.

Los largos períodos de sequía, caracterizados por la falta de precipitaciones y el déficit de humedad en el suelo, afectan significativamente el equilibrio hidrológico y aumentan la evaporación. Estas condiciones pueden agravarse aún más con olas de calor, lo que intensifica los impactos generales y eleva el riesgo de incendios forestales. Otros factores, como el viento, la vegetación, la topografía y las prácticas de manejo forestal, también contribuyen a este riesgo.

Situación en el Municipio de La Paz

Desde 2021, el Municipio de La Paz ha experimentado un incremento significativo en la frecuencia e intensidad de los incendios forestales, fenómeno estrechamente vinculado a las prácticas de chaqueo, especialmente durante la temporada seca. Estas actividades, aunque tradicionalmente utilizadas en áreas rurales para la preparación de terrenos agrícolas, han generado consecuencias ambientales y sociales alarmantes. Por otra parte, en el área urbana se han registrado incendios en áreas forestales pertenecientes a áreas protegidas municipales.



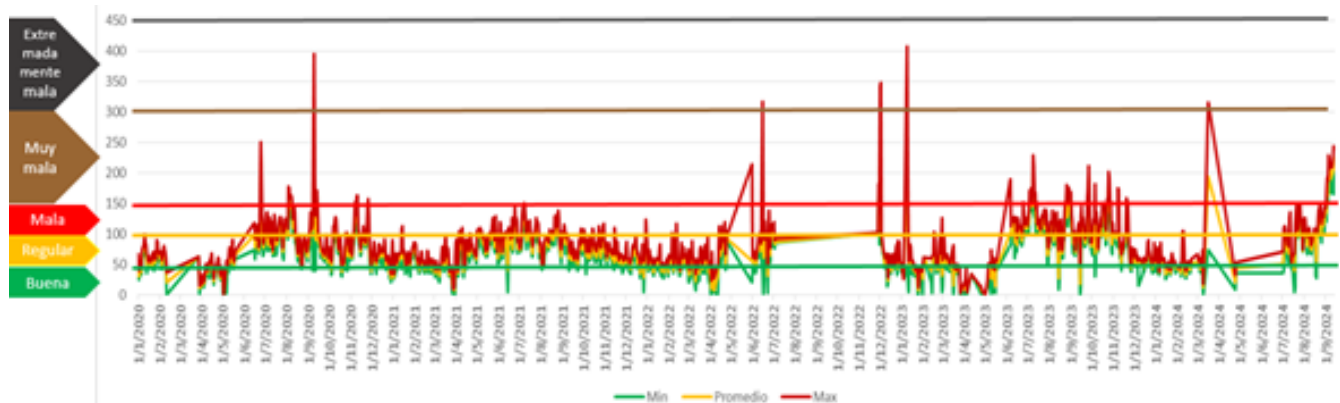
Foto 7. Incendios forestales

Datos atmosféricos

El Índice de Contaminación Atmosférica (ICA) es calculado en base a medidas en tiempo real de concentración de partículas suspendidas en el aire, con especial énfasis en aquellas menores a 2.5 μm (PM2.5). Esta información es proporcionada por sensores Airnote, siguiendo las recomendaciones de la Environmental Protection Agency - EPA de los Estados Unidos.

En el rango de las mediciones del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz sobre la calidad del aire, se muestra el gráfico siguiente:

Gráfico 14. Municipio de La Paz: Índice de Contaminación Atmosférica (2020 - 2024)



Fuente: Elaboración propia en base a datos Índice de Calidad Ambiental - GAMLP, 2025.

Al respecto, se observa que a lo largo del periodo comprendido entre 2020 y 2024, los valores del índice analizado evidencian una calidad del aire predominante entre las categorías Buena y Regular, aunque con picos recurrentes que alcanzan niveles Malos e incluso Muy Malos. Esos episodios críticos se concentraron principalmente en períodos específicos, particularmente durante los años 2020, 2022 y 2023, mismos que coinciden con las temporadas de mayor incidencia de incendios forestales y chaqueros, lo que indica la existencia de una relación directa entre esos eventos y el deterioro temporal de la calidad del aire.

En términos generales, el gráfico refleja una alta variabilidad en los valores del índice, con mínimos que permanecen en la zona Buena y máximos que en cinco ocasiones superan los límites de Muy Mala calidad del aire. Esa diferencia refleja la vulnerabilidad ambiental de la región ante fuentes de contaminación temporales y resalta la necesidad de fortalecer los mecanismos de prevención y control de incendios, así como de establecer políticas sostenibles de manejo del territorio.

El incremento sostenido de los promedios hacia 2024 puede considerarse como una señal de deterioro ambiental acumulativo, vinculado a la persistencia de prácticas de quema y a una gestión insuficiente de los impactos atmosféricos derivados.

2022–2023: Intensificación de los incendios

Durante estos años, la incidencia de incendios forestales aumentó considerablemente. Las zonas afectadas se expandieron hacia sectores más cercanos al área urbana, incluyendo sectores de la cuenca alta del río Choqueyapu y las laderas de la ciudad. Las condiciones climáticas, caracterizadas por períodos prolongados de sequía y altas temperaturas, favorecieron la propagación de los incendios, que en muchos casos fueron provocados por prácticas de chaqueo no reguladas.

Desde junio hasta noviembre de 2022, el área urbana sufrió 81 incendios, de los cuales la mayoría se registró en el mes de octubre, afectando más de 120 hectáreas de pajonales y áreas forestales, de las cuales 40 se encontraron en áreas protegidas provocando mucha biodiversidad perdida.

Las causas de estos incendios en el Municipio de La Paz, en una mayoría (62%) de los casos no fueron identificadas, sin embargo, el 38% de ellos habrían sido provocados. Se presume que los autores serían bebedores consuetudinarios, manifestantes y hasta loteadores, ya que en los lugares se encontró llantas. También sería resultado de la quema de basura, material seco y el encendido de pirotecnia, de acuerdo al reporte de la Agencia Municipal de Noticias - AMUN (2022).

En septiembre de 2023, la ciudad de La Paz enfrentó una grave afectación de la calidad del aire debido a los chequeos e incendios forestales en el norte del departamento. El **Índice de Calidad Atmosférica** alcanzó los $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ y los $201 \mu\text{g}/\text{m}^3$, superando ampliamente el límite aceptable de $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ y triplicando la contaminación registrada durante la festividad de San Juan.

La densa humareda provenía de zonas donde se realizan chequeos para habilitar tierras para la explotación de oro y cultivos de hoja de coca, incluyendo áreas como Yungas, Mapiri y la Reserva Nacional Pilón Lajas. El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz advirtió sobre la gravedad de la situación y criticó la falta de control efectivo por parte de la Autoridad Jurisdiccional Administrativa Minera (AJAM), que otorga permisos de explotación sin regular adecuadamente los chequeos, poniendo en riesgo el medio ambiente y la vida de los habitantes.

Este caso evidencia cómo las prácticas de chequeo, combinadas con la actividad minera y agrícola no regulada, generan una **crisis ambiental urbana inmediata**. La magnitud del impacto supera eventos festivos tradicionales como San Juan, lo que pone en evidencia la necesidad de fortalecer mecanismos de control, prevención y coordinación interinstitucional para proteger la salud y el entorno natural del municipio.

2024: Una crisis ambiental sin precedentes

El año 2024 marcó un punto crítico en la historia ambiental del municipio. Aunque los datos específicos para La Paz son limitados, se estima que los incendios forestales afectaron áreas significativas en las zonas aledañas. A nivel nacional, los incendios devastaron más de 12 millones de hectáreas, con un 95% de los casos atribuibles a actividades humanas, incluyendo chequeos ilegales.

Los focos de calor en el departamento de La Paz y los incendios forestales en el oriente del país han deteriorado la calidad del aire en el municipio, con un Índice de Calidad del Aire (ICA) que varió entre $86 \mu\text{g}/\text{m}^3$ y $130 \mu\text{g}/\text{m}^3$, situándose en niveles de “regular” a “malo”. Aunque la situación aún no alcanzaba los picos críticos de años anteriores, las autoridades municipales destacaron la importancia de vigilar y tomar medidas preventivas, especialmente para grupos vulnerables como niños, embarazadas y personas con enfermedades respiratorias. Ese escenario reflejó cómo los incendios y chequeos en zonas distantes impactaron la calidad del aire en La Paz, subrayando la necesidad de una gestión ambiental más coordinada (AMUN, 2024a).

En respuesta a esa crisis, el Gobierno nacional emitió el 8 de septiembre de 2024 la “Declaratoria de Emergencia Nacional” a través del Decreto Supremo N° 5219, con la finalidad de proteger el medio ambiente, la salud de las personas, la biodiversidad y las actividades de la población boliviana debido a la presencia de incendios forestales. Asimismo, contempló movilizar recursos y coordinar esfuerzos de mitigación y control de incendios.

2025: Medidas preventivas y situación actual

Ante la recurrencia de incendios en años anteriores, en 2025 se implementaron medidas preventivas más estrictas. Se estableció una pausa ecológica que prohíbe los chequeos, quemas a cielo abierto y actividades de desmonte en áreas con cobertura forestal. Estas acciones buscan evitar una repetición de la catástrofe ambiental de 2024.

De igual manera, en fecha 20 de agosto de 2025, mediante el Decreto Supremo N° 5447, se declaró Situación de Emergencia Nacional por la presencia de incendios forestales y el inminente riesgo de su propagación en el territorio nacional, que afectan al medio ambiente, la salud de las personas, la biodiversidad y las actividades de la población boliviana, para fortalecer la capacidad de respuesta institucional y atender los efectos directos e indirectos y las obligaciones derivadas de la emergencia.

Sin embargo, la implementación efectiva de estas medidas enfrenta desafíos, como la falta de recursos, la limitada capacidad de monitoreo y la resistencia de algunos sectores a abandonar prácticas tradicionales. La situación actual requiere una atención urgente para evitar nuevos desastres y comenzar el proceso de restauración de los ecosistemas afectados.

Consecuencias

El impacto de esta crisis se sentirá durante generaciones con efectos como:

- Pérdida de biodiversidad única
- Crisis climática amplificada
- Consecuencias económicas



Foto 8. Ramo de plátanos, quemado Fuente: AMUN, 2022.

En el año 2022 se informó que los incendios en las comunidades de Zongo Trópico causaron la pérdida incalculable de flora y fauna. En la flora se perdieron cultivos de plátano, cacao, cítricos, café, mango, mandarina, papaya, palta, piña, palmeras, especies maderables como el Toco y una gran cantidad de vegetación nativa del sector, según manifestó personal del GAMLP que realizó labores de mitigación y relevamiento de información sobre las pérdidas que causaron los incendios.

A su vez, se tuvo que lamentar la pérdida de fauna, siendo que el fuego arrasó con roedores, invertebrados, mamíferos, nidos de aves, madrigueras de reptiles además de la calcificación de una gran cantidad de anfibios, como ser sapos y ranas.



Foto 9. Cultivos de plátanos afectados por el incendio Fuente: AMUN, 2022.

Desafíos

Los posibles desafíos que se requerirá enfrentar son los siguientes:

- El patrón climático y de uso del fuego está cambiando: los chaqueos, que tradicionalmente se realizaban en fines específicos de la estación seca, están **adelantándose** y siendo más frecuentes.
- En muchos casos las quemas y chaqueos no se diferencian claramente entre controladas y descontroladas (no controladas) en los informes públicos.
- Las cifras precisas para cada municipio dentro de La Paz muchas veces no están desagregadas en los informes nacionales. Los datos disponibles muchas veces se refieren al departamento o al país, no a cada municipio en particular.
- Muy pocos informes específicos proporcionan desagregación por municipio dentro del departamento de La Paz.
- El Municipio de La Paz, en las zonas urbanas con áreas forestales y en áreas rurales tienen retos particulares de vigilancia, mitigación y regeneración de sus bosques y pastizales tras los incendios.
- Las políticas y normativas del fuego, quemas controladas y permisos de chaqueo son objeto de debate y reformas, y la implementación es desigual.

IV.2. RESIDUOS SÓLIDOS

Generación

La generación de residuos es el proceso de creación de desechos resultante de las actividades humanas, ya sean domésticas, comerciales, industriales, entre otros. Se refiere a la producción de materiales de desecho, como sólidos, líquidos o gaseosos, que pueden tener efectos negativos en el medio ambiente y la salud, si no se gestionan adecuadamente.

Entre 2020 y 2024, el Municipio de La Paz presenta una generación de residuos sólidos que ronda las 698 toneladas diarias, aproximadamente, de las cuales alrededor del 78,9 % proviene de fuentes domiciliarias y el 21,1 % de fuentes no domiciliarias.

Esta cifra representa un reto relevante para la gestión del municipio, dado que la generación per cápita estimada es de aproximadamente 0,740 kg/habitante/día. En este contexto, la composición de los residuos muestra que el 65,65 % corresponde a materia orgánica, seguida por plásticos (8,59 %) y papel/cartón (7,29 %), lo que evidencia una oportunidad para incrementar la recuperación y el reciclaje de materiales valorizables.

En el periodo que comprende del 2021 al 2025, se resalta una tendencia institucional a reforzar la gestión integral de residuos. Por ejemplo, en 2023 el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz implementó un proyecto piloto de reciclado domiciliario que busca clasificar los residuos en origen.

Este escenario plantea varios desafíos de política pública y gestión operativa para el municipio, toda vez que debe incrementarse la cobertura del servicio de recolección, mejorar la infraestructura de disposición final (resaltando que sólo un porcentaje reducido de municipios bolivianos cuentan con relleno sanitario adecuado y uno de ellos es La Paz) y potenciar las formas de valorización de residuos aprovechables.

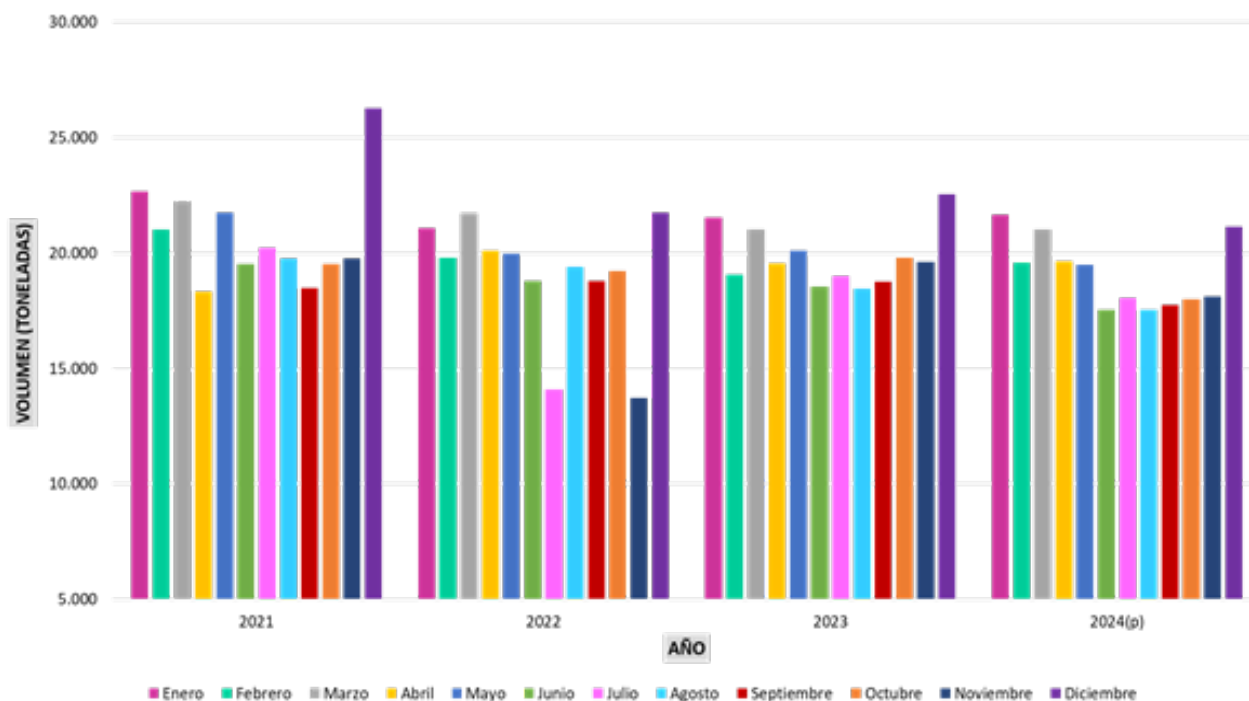
Al mismo tiempo, para cumplir con los estándares ambientales y de salud pública, es importante intensificar la separación en origen, ampliar la educación ciudadana sobre residuos, y promover alianzas público-privadas o modelos de economía circular para mitigar el impacto ambiental de la generación creciente de residuos durante este quinquenio.



Durante el periodo comprendido entre 2021 y 2024, el volumen de residuos sólidos transportados a los rellenos sanitarios del municipio muestra una tendencia general estable, con valores mensuales que oscilan entre 10.000 y 25.000 toneladas. Se observa un comportamiento estacional relativamente constante, donde los primeros meses de cada año registran mayores volúmenes, posiblemente vinculados al incremento del consumo y la generación de desechos tras las festividades de fin de año. Destacan algunos picos, como el ocurrido en diciembre de 2021, que podría estar relacionado con acumulaciones excepcionales o con eventos que incrementaron temporalmente la producción de residuos.

Para el año 2024 (preliminar), se aprecia una ligera disminución en los volúmenes mensuales transportados, lo cual podría interpretarse como un resultado positivo de las políticas de gestión integral de residuos implementadas en los últimos años, orientadas a la reducción, separación y aprovechamiento de materiales reciclables. No obstante, la persistencia de altos niveles de transporte hacia los rellenos sanitarios refleja que la dependencia del modelo de disposición final sigue siendo elevada, lo que plantea la necesidad de fortalecer las estrategias de valorización y minimizar la generación en origen para avanzar hacia una gestión ambientalmente más sostenible.

Gráfico 15. Municipio de La Paz: Residuos sólidos transportados a los rellenos sanitarios "Nuevo Jardín de Alpcoma" y Sak'a Churu (2021 - 2024) (En toneladas)



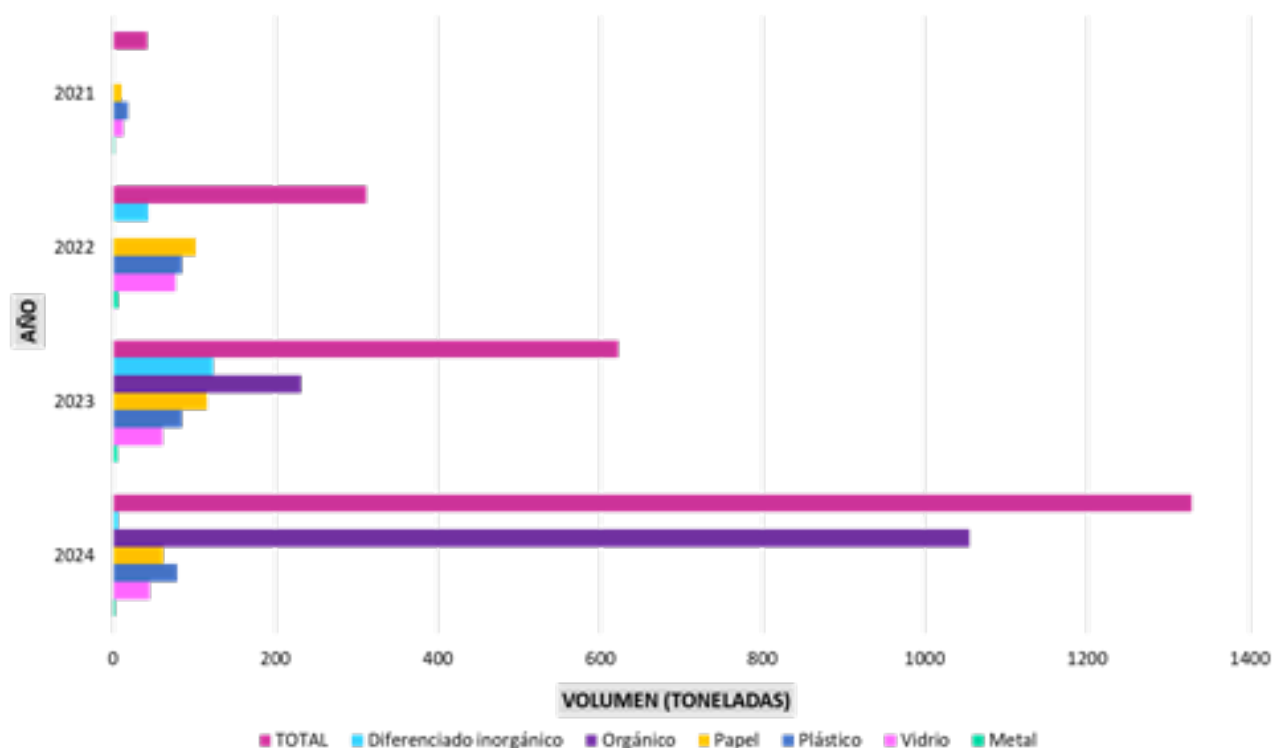
Fuente: Portal Estadístico del Municipio de La Paz – GAML P

Entre 2021 y 2024, la recolección total y el transporte de residuos sólidos diferenciados muestra un crecimiento significativo, pasando de alrededor de 40 a más de 1300 toneladas (Gráfico N° 15), lo que se asociaría a una mejora en los sistemas de gestión de residuos, la mayor conciencia ambiental y el fortalecimiento de los programas de recolección.

El notable aumento en la recolección de residuos orgánicos en 2024 indica un esfuerzo por mitigar el impacto de la contaminación orgánica, que contribuye a la emisión de gases de efecto invernadero si no se maneja adecuadamente. Esto sugiere un reconocimiento creciente de la urgencia ambiental y la necesidad de implementar sistemas eficientes para reducir la acumulación de desechos y minimizar su huella ecológica.

Por otro lado, mientras los residuos plásticos, vidrio y papel aumentaron hasta 2023, en 2024 presentan una ligera disminución, posiblemente debido a una mayor eficiencia en la separación o a cambios en el consumo y generación de estos materiales. La disminución en la categoría de residuos diferenciados inorgánicos en 2024 también sugiere una reclasificación o mejor segmentación de los residuos.

Gráfico 16. Municipio de La Paz: Recolección y transporte de residuos sólidos diferenciados (2021 – 2024) (En toneladas)



Fuente: Portal Estadístico del Municipio de La Paz – GAMLP

En el contexto de crisis ambiental donde la contaminación por plásticos y residuos inorgánicos representa un riesgo creciente para ecosistemas y la salud humana, los datos descritos indican la necesidad de fortalecer la educación ambiental, mejorar la infraestructura de reciclaje y fomentar políticas más rigurosas que aseguren una separación efectiva y un tratamiento sostenible de todos los residuos. La crisis ambiental exige un compromiso constante y multidimensional para evitar daños irreversibles al planeta.

Bloqueos al Relleno Sanitario

En enero de 2019, un deslizamiento en el relleno Alpacoma provocó la dispersión de miles de toneladas de basura y lixiviados. Se declaró desastre ambiental para la zona.

En 2022, un bloqueo por aumento en la tasa de aseo provocó que se acumularan 670 toneladas de residuos que no pudieron ingresar al relleno. El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz reaccionó legalmente, con la presentación de denuncias penales contra quienes bloquearon. Los camiones de basura no pudieron ingresar al Relleno Sanitario de Alpacoma, lo que provocó que los residuos se acumulen en calles, contenedores y barrios de la ciudad de La Paz. Se generó un riesgo sanitario: malos olores, proliferación de vectores, acumulación de bolsas de basura, lo que afecta la salud pública.

IV.3. MINERÍA

La actividad minera en el Municipio de La Paz, tanto en el área urbana como en la rural, se relaciona estrechamente con la **crisis ambiental**, debido a que en la ciudad, la extracción de áridos para la construcción contribuye a la **degradación de riberas y suelos**, lo que incrementa la vulnerabilidad frente a deslizamientos e inundaciones. La remoción constante de materiales altera los cauces naturales y disminuye la capacidad de los ecosistemas urbanos para regular el agua, un factor crítico en una ciudad ya afectada por el retroceso glaciar y la reducción de fuentes hídricas.

En el área rural, en los macrodistritos Zongo y Hampaturi se han identificado zonas con presencia minera aurífera, donde el impacto ambiental es aún más evidente. Zongo, un refugio de biodiversidad en el municipio de La Paz, oculta la expansión implacable de la minería de oro y de otros minerales. Las actividades mineras se han infiltrado en las zonas más inaccesibles, mientras las comunidades indígenas luchan por resistir la amenaza extractivista que pone en peligro su tierra y su vida (ANA, 2024).

Lo que alguna vez fue una región dedicada a la agricultura y al uso sostenible de los recursos naturales, ahora enfrenta una lucha desigual contra más de 500 cooperativas mineras, que operan con poca o ninguna regulación, según datos del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

El uso de **mercurio**, la deforestación para abrir áreas de explotación y la contaminación de ríos agravan la pérdida de biodiversidad y comprometen la seguridad hídrica de comunidades locales e incluso de la ciudad. Estos efectos se suman a las presiones del cambio climático, creando un círculo de deterioro ambiental difícil de revertir. Es así que la minería en La Paz no solo es una actividad económica, sino también uno de los factores que profundizan la crisis ambiental del territorio.

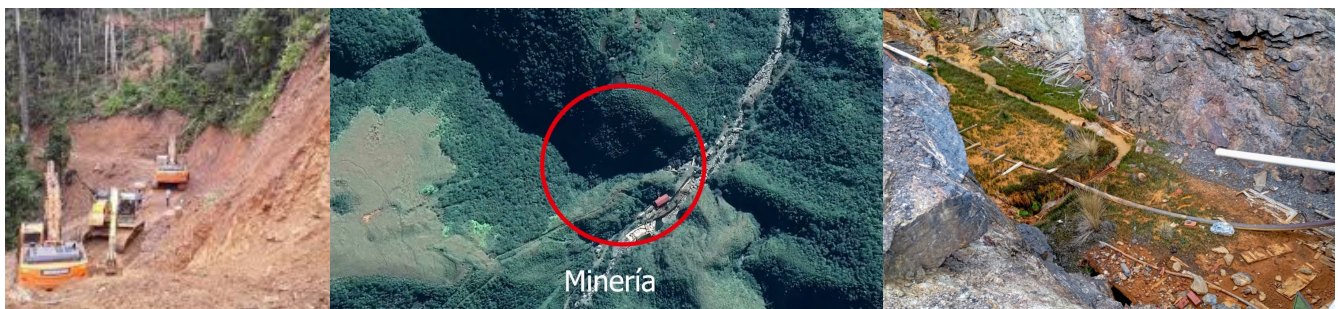


Foto 11. Efectos de la actividad minera en La Paz

Contaminación

En 2023, los representantes y líderes de 20 organizaciones y pueblos indígenas de la Amazonía han solicitado la inmediata paralización de las operaciones de la mina Alexander, situada en el valle de Zongo del Departamento de La Paz, debido a la creciente contaminación ambiental y el incumplimiento de la consulta previa a las comunidades locales por parte del empresario José Oscar Bellota.

El pronunciamiento tuvo lugar durante el desarrollo del Pre Foro Social Panamazónico (Pre FOSPA) en los municipios de Rurrenabaque y San Buenaventura, donde también participaron representantes de organizaciones internacionales de defensa de la Amazonía. El encuentro buscó abordar temas relacionados con la deforestación, contaminación y violaciones de derechos humanos en los países amazónicos, informó Brújula Digital (2023).

La minería no solo contamina las aguas y arrasa con los bosques, sino que además erosiona el tejido social, afectando desproporcionadamente a las mujeres, quienes cargan con el peso de mantener vivas sus comunidades (ANA, 2024).

Existía la posibilidad de que la mina “La Solución” haya sido reactivada, en tanto los desechos de las múltiples instalaciones mineras del lugar desembocaban en el área de las represas de Hampaturi e Incachaca. Si bien esta mina, ya desde hace alrededor de diez años, se encontraría abandonada, continúa emitiendo líquidos residuales del tratamiento y extracción de los minerales, en este caso oro; se trata de la denominada “agua de copajira”.

Contaminación de fuentes de agua

La Liga de Defensa del Medio Ambiente a través del informe Estado Socioambiental de Bolivia 2023, alertó sobre la contaminación minera de importantes represas de agua que abastecen La Paz: Milluni, Incachaca y Hampaturi (proveedoras de agua a la zona sur y este de la ciudad), con metales pesados, derivados de operaciones mineras en el entorno inmediato de dichas represas y con autorizaciones de la Autoridad Jurisdiccional Administrativa Minera - AJAM. Asimismo, pasivos mineros, es decir, residuos de antiguas explotaciones, en las zonas de Milluni y Tuni-Condoriri, los cuales han sido identificados como fuentes de tal contaminación.

En octubre de 2025, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz confirmó que hay actividad minera en las cercanías de las represas de Incachaca y Hampaturi, pero afirmaron que “no se ha podido constatar ningún tipo de contaminación directa a las represas” responsables de abastecer de agua a la ciudad, debido a que se efectuó una inspección in situ en las inmediaciones de dichas represas donde se evidenció la existencia de empresas mineras, algunas abandonadas, y aguas ácidas que brotan, pero estas no afectan a las represas que dotan de agua al municipio paceño. Sin embargo, se mantendrá un monitoreo permanente en la zona para verificar la calidad del recurso hídrico y adoptar medidas inmediatas en caso de que se presenten indicios de afectación ambiental.

Riesgo para la agricultura periurbana

En el año 2023, uno de los problemas relacionados fue que existía la comercialización de hortalizas desde la zona de Hampaturi hacia la ciudad de La Paz, lo cual implicaba el riesgo de alimentación con verduras producidas bajo riego de aguas contaminadas por la minería.

Al respecto, se informó que, en el año 2024, en Hampaturi existía bocamina que continuaba emitiendo abundante agua de copajira, que son aguas ácidas provocadas por la actividad minera que allí se realizó, constituyéndose al día de hoy en una de las principales fuentes de contaminación al medio ambiente, afectando a la producción agrícola del sector.

Uso de mercurio

En el Municipio de La Paz, el uso de mercurio en la minería aurífera no es un problema aislado, sino un elemento clave de una crisis ambiental mayor. La minería aurífera artesanal y cooperativista que opera en La Paz utiliza mercurio, siendo un metal que, por su eficiencia para amalgamar oro en procesos de bajo costo, su comportamiento químico y su persistencia en los ecosistemas, lo convierten en un contaminante de alta peligrosidad. A diferencia de otros insumos, el mercurio no se degrada ni se neutraliza en el ambiente; por el contrario, se transforma en metilmercurio, una sustancia altamente tóxica que se bioacumula en peces, aves y mamíferos, y posteriormente se biomagnifica a lo largo de la cadena trófica.

Este fenómeno tiene implicaciones ambientales y sociales profundas: ríos, humedales y suelos quedan expuestos a una contaminación crónica, afectando directamente la biodiversidad y reduciendo la resiliencia ecosistémica frente al cambio climático. En regiones donde la minería se desarrolla cerca de áreas protegidas o territorios indígenas, la exposición al mercurio compromete la seguridad alimentaria y sanitaria de comunidades que dependen del agua, la pesca y la agricultura de subsistencia.

Por otra parte, la ciudad de La Paz también juega un papel estructural en este problema porque es un centro de comercialización de mercurio. Reportes indican que el mercurio se vende en frascos pequeños en negocios locales como joyerías y tiendas, y se quema en hornos artesanales, generando vapores que representan un peligro para la salud.

Zona de sacrificio ambiental

La Liga de Defensa del Medio Ambiente a través del informe Estado Socioambiental de Bolivia 2023, identificó “zonas de sacrificio ambiental”, y parte de esas zonas están asociadas a la minería. En varios reportes socioambientales se menciona que la minería es una de las principales causas de las zonas donde el daño ecológico es grave. Tal situación reflejaría que dentro el Municipio de La Paz, algunas áreas mineras tienen impactos acumulados significativos (no solo por operación activa, sino también por pasivos).

IV.4. AGUA

El Municipio de La Paz se encuentra entre las regiones más afectadas por los impactos de la crisis ambiental, reflejados principalmente en la gestión y disponibilidad del agua. Aunque la cobertura del servicio de agua potable ha mejorado en los últimos años, la ciudad sigue siendo vulnerable a las variaciones climáticas y a la presión sobre sus ecosistemas.

Su sistema de abastecimiento depende de cuencas y glaciares andinos que, debido al cambio climático, han reducido su capacidad de recarga natural. Este fenómeno, sumado a la expansión urbana descontrolada y la deforestación en las zonas de recarga hídrica, ha incrementado el riesgo de escasez y contaminación de las fuentes de agua.



La gravedad de esta vulnerabilidad se evidenció en 2016, cuando La Paz vivió la peor crisis hídrica de su historia reciente. Ese año, la sequía prolongada y el agotamiento de las principales represas — como Incachaca, Hampaturi y Milluni— llevaron al racionamiento del suministro para más de 300 mil habitantes durante varias semanas. El episodio expuso las debilidades estructurales del sistema de gestión del agua, la falta de planificación ante los efectos del cambio climático y la dependencia de fuentes limitadas y frágiles. A raíz de esa crisis, el gobierno y el municipio implementaron medidas de emergencia y proyectos de infraestructura, pero el evento quedó como una advertencia clara sobre la relación entre degradación ambiental y seguridad hídrica.

En 2025, aunque los embalses que abastecen a La Paz presentan niveles óptimos gracias a lluvias abundantes y nuevas inversiones en obras de almacenamiento, los desafíos de fondo persisten. La contaminación de las cuencas por actividad minera y residuos urbanos, el crecimiento demográfico, y la disminución del aporte glaciar siguen comprometiendo la sostenibilidad del recurso.

La crisis del agua en La Paz no puede entenderse solo como un fenómeno puntual, sino como una manifestación continua de la crisis ambiental que afecta al ecosistema andino y urbano. La resiliencia de la ciudad dependerá de políticas integrales que protejan sus fuentes naturales, promuevan el uso responsable del agua y adapten su infraestructura a los escenarios climáticos del futuro.

Disponibilidad del recurso hídrico

La disponibilidad de agua en el Municipio de La Paz ha mostrado variaciones significativas durante la última década, con picos de vulnerabilidad y fases de recuperación. El punto más crítico fue 2016, cuando varios embalses cayeron por debajo del 10% de su capacidad debido a una combinación de sequía extrema, retroceso glaciar y deficiencias de gestión.

La disponibilidad se redujo a niveles históricos, obligando a racionamientos severos. En 2017, sin embargo, se evidenció una fuerte recuperación gracias al retorno de lluvias y a medidas de emergencia, lo que incrementó notablemente los volúmenes almacenados y devolvió temporalmente la estabilidad al sistema.

Entre 2018 y 2022 la disponibilidad hídrica se mantuvo en una condición moderadamente estable pero frágil, marcada por la alta dependencia de las lluvias anuales y la disminución progresiva del aporte glaciar. Algunos años registraron llenados elevados de los embalses, mientras que otros enfrentaron niveles preocupantemente bajos durante los periodos de estiaje, lo que obligó a autoridades y usuarios a reforzar prácticas de ahorro. La tendencia demostró que, aunque la infraestructura respondió mejor que en 2016, la vulnerabilidad estructural seguía latente.

Hacia el periodo 2023–2025, la disponibilidad se caracterizó por fluctuaciones fuertes, pero con una capacidad institucional más preparada para responder. Hubo temporadas en las que los embalses bajaron a niveles de alerta, especialmente en años secos, y otras en las que alcanzaron porcentajes superiores al 50% o incluso llenados completos tras temporadas de lluvia intensas.

La presión urbana creciente y el retroceso glaciar continúan siendo factores estructurales que comprometen la disponibilidad futura. Aunque se ha mejorado el monitoreo, la ampliación de represas y la planificación, la seguridad hídrica aún depende fuertemente de factores climáticos, por lo que se proyecta que la disponibilidad seguirá siendo variable y potencialmente vulnerable a sequías prolongadas.

Planes de contingencia para la provisión presente y futura

La experiencia de la crisis hídrica de 2016 en La Paz evidenció la alta vulnerabilidad del sistema de abastecimiento de agua frente a eventos climáticos extremos, fallas en la infraestructura y déficits de planificación. La combinación de sequías prolongadas, disminución del aporte glaciar, represas con niveles críticos y una respuesta institucional insuficiente generó un escenario de desabastecimiento que afectó a cientos de miles de personas.

Ese episodio reflejó que la seguridad hídrica urbana no puede depender únicamente de la disponibilidad estacional de agua, sino que requiere estrategias preventivas, protocolos de respuesta rápida y mecanismos de adaptación a mediano y largo plazo. En tal contexto, los planes de contingencia se vuelven una herramienta indispensable para anticipar riesgos, reducir impactos y garantizar la provisión continua del recurso ante posibles crisis presentes y futuras.

Estrategias actuales (2020–2025) para prevención de nuevas crisis

Con el fortalecimiento institucional posterior, el Municipio de La Paz comenzó a avanzar hacia modelos de gestión preventiva y adaptable. Una de las líneas más relevantes ha sido la gestión de la demanda, que incluyó campañas permanentes de ahorro, promoción de tecnologías de bajo consumo y mecanismos de sensibilización ciudadana.

De igual forma, se llevó adelante la renovación de redes de distribución para reducir pérdidas por fugas y mejorar la eficiencia operativa. Esos esfuerzos fueron acompañados por una mayor integración del enfoque hídrico en la planificación urbana.

a. Planes de manejo de la demanda

- Campañas permanentes de uso eficiente: reducción del consumo residencial y comercial.
- Incentivos al ahorro en edificaciones nuevas (tecnologías de bajo consumo, reuso de aguas grises).

b. Sustitución y mantenimiento de redes

- Reducción de pérdidas por fugas (en algunas ciudades pueden representar entre 30 % y 50 % del agua distribuida).
- Renovación de tuberías antiguas y modernización de sistemas de distribución.

c. Construcción de resiliencia urbana

- Integración del agua en la planificación urbana: crecimiento de La Paz y El Alto → mayor demanda → necesidad de infraestructura preventiva.
- Planes municipales y metropolitanos que incorporen escenarios climáticos futuros.

Estrategias proyectadas hacia el futuro

Pensar en la seguridad hídrica futura implica proyectar planes de contingencia más robustos y diversificados. Entre las medidas estratégicas sugeridas destacan la ampliación de la matriz de fuentes mediante sistemas de captación de agua de lluvia, el tratamiento y reutilización de aguas residuales para usos no potables, y la incorporación de plantas modulares de potabilización para contextos de emergencia.

La tecnología también juega un rol fundamental: sensores, sistemas de telemetría y modelos predictivos permitirán anticipar patrones de sequía, pérdidas en redes y variaciones anómalas en la demanda. Asimismo, se plantea consolidar reservas estratégicas de agua y establecer acuerdos intermunicipales para transferencias temporales en momentos de escasez. Todas estas acciones deben estar respaldadas por una gobernanza clara, donde las instituciones competentes coordinen eficazmente la activación y ejecución de los protocolos de emergencia.

a. Diversificación con múltiples fuentes

- Incorporar:
 - Captación de agua de lluvia a escala doméstica y urbana.
 - Reutilización de aguas tratadas para riego o industria (liberando agua potable para consumo humano).
 - Evaluar potabilizadoras modulares en situaciones de emergencia.

b. Tecnologías de monitoreo avanzado

- Sensores en represas y redes para detectar fugas, variaciones de presión y caudales en tiempo real.
- Modelos predictivos para anticipar sequías, retrocesos glaciares o fallas operativas.

c. Reservas estratégicas

- Acuerdos con municipios o regiones aledañas para transferencia temporal de agua en periodos críticos.

d. Gobernanza y coordinación institucional

- Mecanismos de coordinación entre: EPSAS – Gobierno Municipal – Gobierno Departamental – Ministerio de Medio Ambiente y Agua – Viceministerio de Defensa Civil.
- Involucrar a juntas vecinales en el monitoreo comunitario del suministro.

e. Educación y participación ciudadana

- Programas escolares permanentes sobre ahorro y protección de cuencas.
- Auditorías ciudadanas o comités de vigilancia para reportar fugas, fallas o despilfarro.

V. CRISIS SANITARIA

La pandemia por COVID-19 ha marcado un antes y un después en el mundo y en la vida de todas las personas. Esta situación mostró la vulnerabilidad de los sistemas de salud ante el alto nivel de riesgo de contagio del virus y la escasa preparación existente.

V.1. CONTEXTO DEL COVID 19 EN LA PAZ

El año 2020, la pandemia de COVID-19 sorprendió al mundo entero dejando a su paso miles de personas fallecidas y secuelas en quienes fueron contagiados. Bolivia no quedó exenta de los contagios. A medida que los casos de COVID-19 se reportaban en países vecinos, solamente fue cuestión de días que el virus ingrese al país.

Bolivia reportó oficialmente los dos primeros casos positivos de COVID-19 el 10 de marzo de 2020. Los contagiados fueron dos personas mayores de 60 años provenientes de Italia, país que era considerado el epicentro de contagios de COVID-19 en el mundo en ese momento y cuyos destinos eran los departamentos de Oruro y Santa Cruz.

El 12 de marzo de 2020 a través del Decreto Supremo N° 4179 se declara Situación de Emergencia Nacional por la presencia del brote de Coronavirus y, días después, el 17 de marzo de 2020 se declara Emergencia Sanitaria Nacional mediante Decreto Supremo N° 4199, mismo que emite la declaración de cuarentena en todo el territorio boliviano a partir del 22 de marzo de 2020.

En lo que respecta a La Paz, los acontecimientos más importantes en el municipio se desencadenan a partir de la detección del primer caso positivo de COVID el 19 de marzo de 2020, misma fecha en la que se destina al Hospital La Portada para la atención como “Hospital Centinela COVID-19 del Municipio de La Paz”.

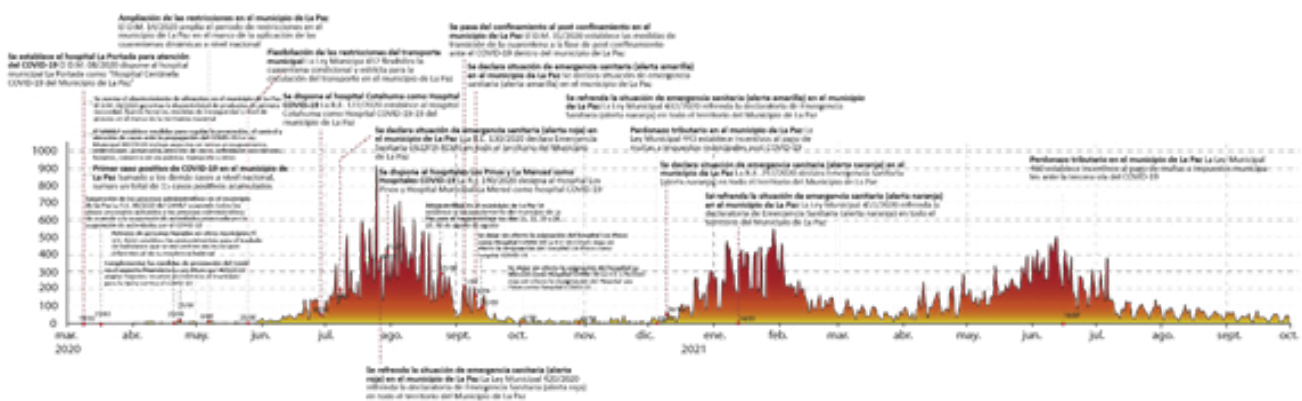
Es de destacar que, a lo largo de este periodo, los hospitales municipales jugaron un rol fundamental en la lucha contra el COVID-19 en el municipio de La Paz. El 30 de junio, el Hospital Cotahuma fue dispuesto como “Hospital COVID”. El 31 de julio se dispone que tanto el Hospital Los Pinos y el Hospital La Merced funcionen también como “Hospitales COVID”, dichas disposiciones duraron hasta el 10 de septiembre de 2020 y hasta el 01 de octubre del mismo año respectivamente.

Las restricciones en el municipio de La Paz, respondieron a los lineamientos de la normativa nacional. A partir de mayo, las restricciones en cada municipio dependieron del nivel de riesgo, pudiendo modificarse de manera constante. El 9 de mayo se amplió el periodo de restricciones en el municipio, que duraron hasta el 25 de mayo, cuando éstas se flexibilizan. Posteriormente, el municipio de La Paz empieza a manejar niveles de emergencia para regular las restricciones dentro de su territorio.

En función de los niveles de riesgo municipal, el municipio de La Paz tuvo varios momentos con diferentes medidas de restricción. El 9 de julio de 2020 se declara situación de emergencia de alerta roja en el Municipio de La Paz, la cual duró hasta el 28 de julio. Posteriormente, el 1º de septiembre se pasa de la etapa de confinamiento a la etapa de post confinamiento. El 8 de septiembre se declara situación de emergencia sanitaria de alerta amarilla, que duró hasta el 28 de octubre de 2020. Finalmente, la situación de emergencia sanitaria en alerta naranja duró desde el 21 de diciembre de 2020 hasta el 14 de enero de 2021.

Los datos diarios de contagios y los hechos más relevantes durante la pandemia en el municipio de La Paz, se muestran a continuación:

Gráfico 17- Curva de contagios de COVID-19 en el municipio de La Paz y eventos relevantes



Fuente: Investigación COVID-19 Secuelas y efectos sobre la población del Municipio de La Paz Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo (2021).

Gaceta Oficial de Bolivia. (2021).

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2021).

Página Siete (2021). <https://www.paginasiete.bo/archivo/>.

La primera ola estuvo antecedida por las medidas más estrictas de restricción como la cuarentena rígida. De esa manera, entre marzo y junio de 2020 se desarrollaron acciones que preparaban a los diferentes niveles del Estado a afrontar el incremento de casos que posteriormente afectaría a la población.

La aplicación de medidas de restricción o su flexibilización tuvieron un impacto directo importante en la cantidad de contagios reportados en el municipio. Las medidas de restricción en base a horarios, las diferentes medidas de control en cuanto a la circulación y la respuesta del sistema sanitario a nivel local han reducido la curva de contagios para septiembre del 2020.

La reducción de las medidas preventivas y la necesidad de la reactivación económica, permitieron la apertura de restaurantes y locales de entretenimiento, junto con la proximidad de las fiestas de fin de año, mismas que generaron un incremento significativo de casos COVID-19, dando a paso a una segunda y tercera ola de contagios entre diciembre de 2020 y marzo 2021, y abril y julio de 2021, respectivamente.

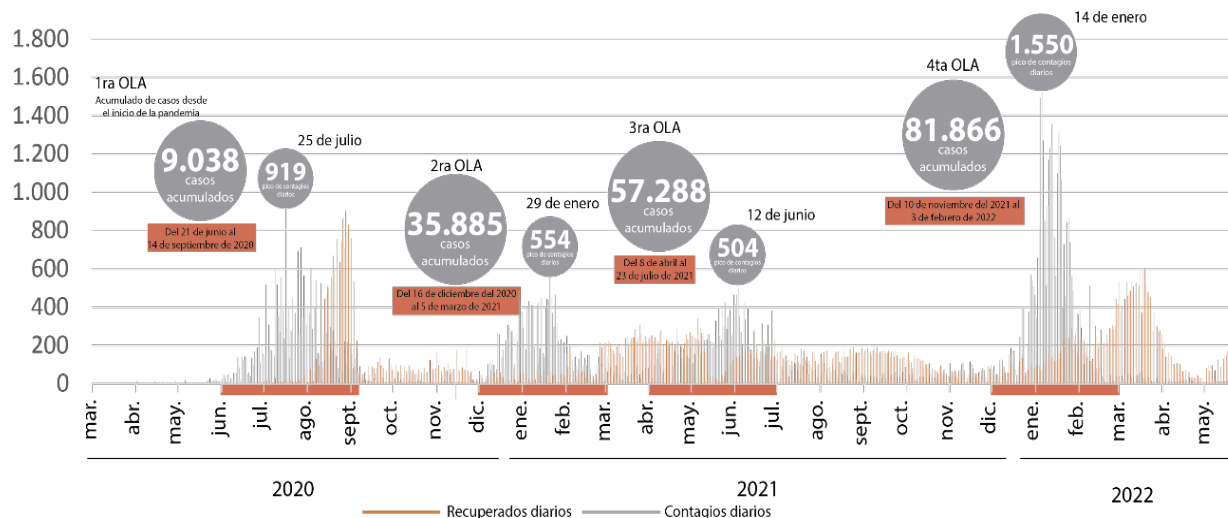
La llegada y aplicación de las vacunas han aportado a que este comportamiento entre los rebrotes de casos sea entre tiempos más dilatados, pero las variantes de preocupación y nuevamente la flexibilidad y el comportamiento relajado de la población dio paso a una cuarta ola entre diciembre del 2021 y marzo del 2022. El 5 de junio de 2022 el Ministerio de Salud y Deportes de Bolivia ha informado el inicio de la quinta ola de contagios en el país al haberse presentado el incremento de casos por cuatro semanas consecutivas.

Las olas de contagio en el municipio de La Paz tuvieron características particulares entre sí. La primera ola, tal como sucedió en el mayor parte del mundo, se enfrentó con escaso conocimiento del virus, escasez de pruebas y protocolos de atención no definidos. De esta manera, si bien la primera ola tuvo el pico de contagios más alto entre las primeras tres olas (un pico de 919 casos), el total de casos acumulados es mucho menor que en el resto de olas (9.038 casos).

La segunda ola de contagios tuvo un pico de 554 casos diarios el 29 de enero de 2021 y su final coincide parcialmente con el inicio del proceso de vacunación en el país y en el municipio de La Paz a fines de febrero. La tercera ola de contagios tuvo un pico de contagios ligeramente menor que el de la segunda

ola, con 504 contagios, aunque una duración mayor. La cuarta ola de contagios tuvo la particularidad de índices más elevados en la cantidad de contagios, como un pico de 1.550 diarios el 14 de enero de 2022, probablemente por la disponibilidad de más pruebas COVID-19 y la circulación de la variante Omicron en el país.

Gráfico 18. Curva de contagios de COVID-19 en el municipio de La Paz con datos relevantes



Fuente: GAMLP (2022b)

V.2. DESEMPEÑO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ EN LA PANDEMIA

Las acciones de prevención y atención del GAMLP tuvieron como objetivo acercar los servicios de salud a cada barrio del municipio de La Paz, pero más aún, mejorar las condiciones de salud de la población y recuperar a los enfermos por COVID-19 para dar oportunidad a las familias paceñas de encontrarse nuevamente luego de una enfermedad.

En agosto de 2020, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz ejecutó el denominado mega rastrillaje con el fin de contener el avance de la primera ola del COVID-19, el cual consistía en dos fines de semana incluidos viernes, en los cuales se aplicó una cuarentena absoluta con el fin de detectar casa por casa aquellos casos positivos que no hayan sido detectados. Esta medida se realizó el primer fin de semana los días 21, 22 y 23 de agosto de 2020, y el segundo fin de semana los días 28, 29 y 30 de agosto de 2020, fecha a partir de la cual, los contagios de la primera ola empezaron a reducir.

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz cuenta con el Observatorio COVID-19 que consolidó la información sobre la pandemia en el municipio de La Paz. Además de ser una referencia para la consulta de la población sobre los principales indicadores, también se constituyó en la herramienta principal para la toma de decisiones de autoridades municipales y de consejos de autoridades como el Comité de Operaciones de Emergencias Municipal (COEM).

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz ha mostrado un fuerte compromiso con la salud para enfrentar la pandemia por COVID-19. Este compromiso se ha expresado en el funcionamiento de cuatro servicios de prevención y atención por COVID-19: 1) La Ruta de la Vida, 2) El proceso de Megavacunación 3) El fortalecimiento de la atención hospitalaria de pacientes COVID-19 en hospitales de segundo nivel, y 4) La Cruzada por la Vida.

Ruta de la Vida

Este plan involucró la participación de más de 600 médicos y personal de enfermería en consultorios móviles desplazados en 10 ambulancias municipales. Además, se contó con la participación de más de 70 funcionarios de la Intendencia Municipal y 200 mochilas de desinfección (Flores, 2021).

La Ruta de la Vida significó una movilización importante de personal en un contexto complejo, pero con resultados de prevención y atención importantes, pues además de la vacunación, se realizó pruebas COVID-19, atención médica y dotación de medicamentos de acuerdo a la positividad de casos. Este plan en su ejecución sumó un total de 18.647 dosis de vacunas ampliando la población inmunizada.

Asimismo, se tomó un total de 12.923 pruebas COVID-19 brindando paquetes de medicamentos en función de los casos positivos detectados. Finalmente, se alcanzó a más de 12.000 atenciones médicas a la ciudadanía paceña. Esta acción resultó muy importante en acercar los servicios municipales de prevención y atención a la población en sus mismas zonas.

Megavacunación

Con la finalidad de mejorar la cobertura de vacunación en el municipio de La Paz, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz desarrolló una Megavacunación en julio de 2021. Se puso a disposición 12 puntos fijos de vacunación y se desplegó un total de 81 brigadas con 1.072 personas para la atención. En suma, la campaña alcanzó a vacunar a 10.424 personas en todo el municipio.

Ilustración 5. Recursos movilizados y resultados de la Megavacunación



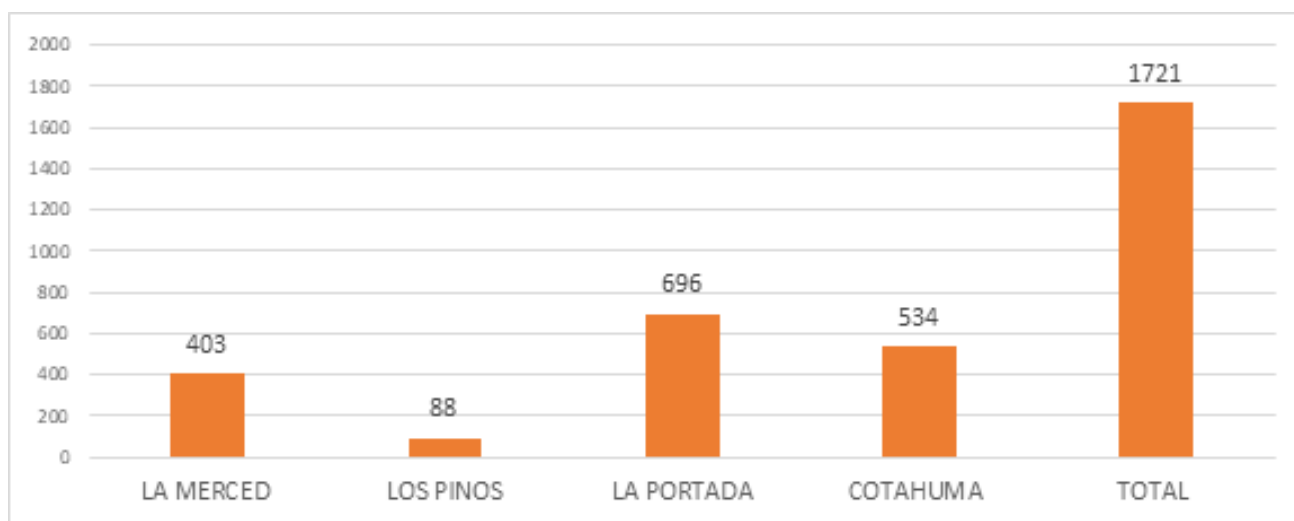
Fuente: GAMLP (2022b)

Atención hospitalaria COVID-19

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz cuenta con cuatro hospitales de segundo nivel que cubren el territorio municipal mediante sus zonas de influencia: La Merced, La Portada, Los Pinos y Cotahuma. En suma, durante la tercera y cuarta ola de contagios en el municipio de La Paz, se alcanzó la atención de más de 1.700 personas en terapia intermedia y emergencias por COVID-19 en Hospitales Municipales.

Los hospitales de La Portada, Cotahuma y la Merced tuvieron la cifra más alta de pacientes tratados con 696, 534 y 403 respectivamente, en tanto que el Hospital de Los Pinos alcanzó la atención de 88 personas en este periodo. De los cuatro hospitales, dos prestan el servicio de terapia intensiva: Cotahuma y La Portada. En estos dos hospitales se atendió, durante la tercera y cuarta ola, a un total de 153 pacientes COVID-19 en estado grave. El Hospital de La Portada atendió a 84 pacientes y el Hospital de Cotahuma a 69 pacientes.

Gráfico 19. Cantidad de pacientes COVID-19 atendidos en Hospitales Municipales en terapia intermedia y emergencias durante la tercera y cuarta ola

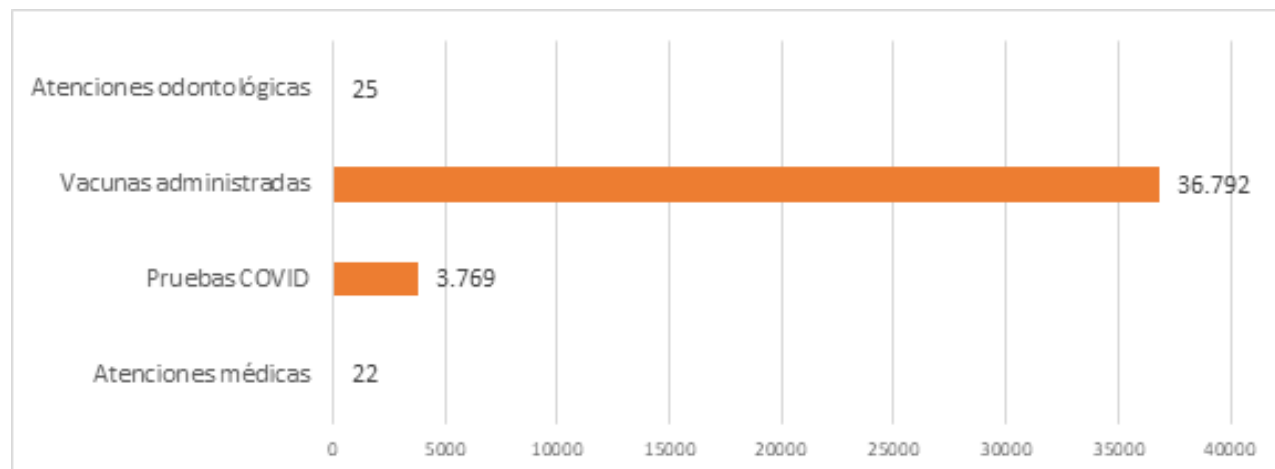


Fuente: GAMLP (2022b)

Cruzada por la vida

En medio de la cuarta ola de contagios (enero y febrero de 2022), el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz ejecutó el plan “Cruzada por la Vida” que tuvo el objetivo de ampliar la población vacunada en el municipio sumando en una alianza a clínicas privadas. Además de la vacunación en puntos fijos en centros de salud, clínicas y Hospitales Municipales, se desplazó 190 brigadistas. Como resultado de esta acción se alcanzó a un total de 36.792 dosis de vacunas administradas, 3.769 tomas de muestra, 22 atenciones médicas y 25 atenciones odontológicas.

Gráfico 20. Municipio de La Paz: Resultados de La Cruzada por la Vida



Fuente: GAMLP (2022b)



VI. CONCLUSIONES

La Paz ha enfrentado diversas crisis, las que se destacan en este documento y varias otras. Cada crisis ha tenido causas y efectos particulares, pero una sola respuesta de su gobierno municipal y de la misma población: afrontarlas. Como se describió en este documento, las autoridades diseñaron, en estos contextos complejos, formas y mecanismos para enfrentar la crisis, alternativas para mantener los compromisos y continuar con las obras y servicios para la población, y las familias paceñas acompañaron el proceso con empatía y amor por su ciudad y su municipio.

La crisis por el desabastecimiento de combustibles no es del todo una crisis concluida y tuvo efectos negativos profundos en diversos ámbitos. Sin embargo, en este tiempo, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz hizo los esfuerzos necesarios para honrar sus compromisos, manteniendo los servicios y ejecutando las obras en beneficio de la población, a pesar del desabastecimiento de combustible, el encarecimiento de bienes y la escasez de dólares.

En un tema inacabado, también el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz extrema esfuerzos para alcanzar acuerdos con gobiernos municipales vecinos, procurando no dejar desatendida a la población, pero consciente de la grave afectación que las autorizaciones de construcción en zonas de riesgo que tienen como origen las pretensiones territoriales desproporcionadas que tienen los gobiernos municipales vecinos y que no responden a las normas vigentes.

Una ciudad con vías troncales congestionadas y un parque automotor en crecimiento supuso desafíos importantes en materia de movilidad, que fueron y son todavía atendidos con medidas concretas por parte del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, a pesar de la resistencia, en ciertos casos, de parte de la población. Las tareas a realizar son todavía muchas y muy complejas, sin embargo, la situación exige del gobierno municipal respuestas efectivas y de la población comprensión y colaboración.

Las actividades humanas nocivas son la causa principal de la contaminación y del cambio climático que está provocando daños, en algunos casos irreparables, en el ecosistema. Los años más recientes fueron la muestra más clara de los intensos efectos que el cambio climático está teniendo en el municipio, el país y el mundo. La contaminación atmosférica, la escasez de agua en la ciudad y los problemas relacionados con la basura son todavía asuntos de interés y necesaria atención por parte de los gobiernos, representando desafíos que se está afrontando mediante diferentes medidas, pero también con desafíos importantes a futuro.

Finalmente, un tema que dejó una marcada huella en la población fue el paso de la pandemia de COVID-19. Su afectación más importante quedó atrás, con profundas heridas en las familias bolivianas, pero su historia nos recuerda lo importante de contar con un sistema de salud fortalecido y preparado para situaciones de emergencia sanitaria. El Gobierno Autónomo Municipal ha trabajado, y lo sigue haciendo, para fortalecer las capacidades del sistema de salud en beneficio de la población.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y HEMEROGRÁFICAS

Agencia Boliviana de Información - ABI (2025). Alcaldía de La Paz confirma actividad minera cerca de represas Incachaca y Hampaturi, pero descarta contaminación. <https://abi.bo/index.php/noticias/sociedad/69322-alcaldia-de-la-paz-confirma-actividad-minera-cerca-de-represas-incachaca-y-hampaturi-pero-descarta-contaminacion>

Agencia Boliviana de Información – ABI (2025). Embalses de agua de La Paz y El Alto están al 51,77% de su capacidad. <https://www.abi.bo/index.php/noticias/sociedad/59352-embalses-de-agua-de-la-paz-y-el-alto-estan-al-51-77-de-su-capacidad>

Agencia de Noticias Ambientales - ANA (2021). Basura: La Paz respira tras la firma de un acuerdo entre la empresa de aseo y la Alcaldía. <https://anabolivia.org/basura-la-paz-respira-tras-la-firma-de-un-acuerdo-entre-la-empresa-de-aseo-y-la-alcaldia/>

Agencia de Noticias Ambientales (26 de septiembre de 2023). Calidad del aire en la ciudad de La Paz es un riesgo para la salud. <https://anabolivia.org/calidad-del-aire-en-la-ciudad-de-la-paz-es-un-riesgo-para-la-salud/>

Agencia de Noticias Ambientales (5 de septiembre de 2024). Estaría siendo reactivada la explotación en la mina “La Solución” en Hampaturi. <https://anabolivia.org/podria-estar-siendo-reactivada-la-explotacion-en-la-mina-la-solucion-en-hampaturi/>

Agencia de Noticias Ambientales - ANA (2024). Mujeres de Zongo: Guardianas del territorio en la lucha contra la minería y el cambio climático. <https://anabolivia.org/mujeres-de-zongo-guardianas-del-territorio-en-la-lucha-contrala-mineria-y-el-cambio-climatico/>

Agencia de Noticias Ambientales – ANA (2024). Contaminación en Hampaturi: entre cavernas, cascadas y copajira. <https://anabolivia.org/entre-cavernas-cascadas-y-copajira/>

Agencia de Noticias Ambientales – ANA (2024). Estaría siendo reactivada la explotación en la mina “La Solución” en Hampaturi. <https://anabolivia.org/podria-estar-siendo-reactivada-la-explotacion-en-la-mina-la-solucion-en-hampaturi/>

Agencia de Noticias Fides – ANF (25 de mayo de 2022). “Analista: Conflicto limítrofe entre La Paz y Palca ofrece un margen legal para las construcciones ilegales” <https://www.noticiasfides.com/la-paz/analista-conflicto-limitrofe-entre-la-paz-y-palca-ofrece-un-margen-legal-para-las-construcciones-ilegales-415499>

Agencia de Noticias Fides – ANF (16 de febrero de 2025a). Alcaldía de La Paz se reúne con choferes para definir el incremento de pasajes del transporte. <https://www.noticiasfides.com/nacional/sociedad/alcaldia-de-la-paz-se-reune-con-choferes-para-definir-el-incremento-de-pasajes-del-transporte>

Agencia de Noticias Fides – ANF (16 de febrero de 2025b). Alcaldía de La Paz define nuevas tarifas del transporte público que rigen desde este miércoles. <https://www.noticiasfides.com/nacional/sociedad/alcaldia-en-la-paz-define-nuevas-tarifas-del-transporte-publico-que-rigen-desde-este-miercoles>

Agencia Municipal de Noticias – AMUN (2022). Reportan 81 incendios de junio a noviembre, la mayoría en octubre y afectó 120 hectáreas. <https://amun.lapaz.bo/reportan-81-incendios-de-junio-a-noviembre-la-mayoria-en-octubre-y-afecto-120-hectareas/>

Agencia Municipal de Noticias – AMUN (2022). De junio a octubre se registraron 61 incendios en La Paz y dañaron más de 1 millón de m². <https://amun.lapaz.bo/de-junio-a-octubre-se-registraron-61-incendios-en-la-paz-y-danaron-mas-de-1-millon-de-m2/>

Agencia Municipal de Noticias – AMUN (2022). Reportan que incendios forestales causan pérdida de flora y fauna en Zongo Trópico. <https://amun.lapaz.bo/reportan-que-incendios-forestales-causan-perdida-de-flora-y-fauna-en-zongo-tropico/>

Agencia Municipal de Noticias – AMUN (2023). Proyecto piloto de reciclado de residuos domiciliarios busca clasificar la basura en La Paz. <https://lapaz.bo/proyecto-piloto-de-reciclado-de-residuos-domiciliarios-busca-clasificar-la-basura-en-la-paz/>

Agencia Municipal de Noticias (26 de agosto de 2024a). Chaqueos en el oriente y focos de calor en La Paz afectan la calidad del aire. <https://amun.lapaz.bo/chaqueos-en-el-oriente-y-focos-de-calor-en-la-paz-afectan-la-calidad-del-aire/>

Agencia Municipal de Noticias (25 de noviembre de 2024b). Sólo una edificación en Bajo LLojeta tiene registro catastral. <https://amun.lapaz.bo/solo-una-edificacion-en-bajo-llojeta-tiene-registro-catastral/>

Agencia Municipal de Noticias (10 de diciembre de 2024c). “Conflicto de límites entre La Paz y otros municipios es aprovechado para tramitar autorizaciones”. <https://amun.lapaz.bo/conflicto-de-limites-entre-la-paz-y-otros-municipios-es-aprovechado-para-tramitar-autorizaciones/>

Agencia Municipal de Noticias (2 de septiembre de 2025a). La Paz gestiona combustible para los servicios ediles tras acuerdo con la ANH. <https://amun.lapaz.bo/la-paz-gestiona-combustible-para-los-servicios-ediles-tras-acuerdo-con-la-anh/>

Agencia Municipal de Noticias (16 de octubre de 2025b). Temporada de lluvias: La Paz trabaja en la prevención y reducción de riesgo de desastres. <https://amun.lapaz.bo/epoca-de-lluvias-la-paz-trabaja-en-la-prevencion-y-reduccion-de-riesgo-de-desastres/>

Agencia Municipal de Noticias (1 de septiembre de 2025c). Reconstrucción profunda de la Av. del Poeta busca corregir fallas estructurales. <https://amun.lapaz.bo/reconstruccion-profunda-de-la-av-del-poeta-busca-corregir-fallas-estructurales/>

Agencia Municipal de Noticias (7 de octubre de 2025d). “La Alcaldía de La Paz denuncia que Palca da autorizaciones en sectores donde no existe conflicto territorial”. <https://amun.lapaz.bo/la-alcaldia-de-la-paz-denuncia-que-palca-da-autorizaciones-en-sectores-donde-no-existe-conflicto-territorial/>

Agencia Municipal de Noticias (6 de septiembre de 2025e). “Identifican 40 construcciones fuera de norma en la zona de Irpavi”. <https://amun.lapaz.bo/identifican-40-construcciones-fuera-de-norma-en-la-zona-de-irpavi/>

Agencia Municipal de Noticias (18 de septiembre de 2025f). Parqueo tarifado en La Paz: así funciona el sistema de pago digital. <https://amun.lapaz.bo/parqueo-tarifado-en-la-paz-asi-funciona-el-sistema-de-pago-digital/>

Banco Central de Bolivia (2 de enero de 2025). En 2024 las Reservas Internacionales Netas incrementaron en \$us 267 Millones. https://www.bcb.gob.bo/webdocs/11_comunicados/CP_001_2025_RIN_BCB_OK.pdf

Banco Interamericano de Desarrollo (2013). Guía práctica: Estacionamiento y políticas de reducción de congestión en América Latina Preparado por Despacio, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo; Ramiro Alberto Ríos, coordinador. Edición revisada <https://publications.iadb.org/es/publicacion/17409/guia-practica-estacionamiento-y-politicas-de-reduccion-de-congestion-en-america>

BBC Mundo (5 de enero de 2017). "No nos informaron de manera correcta": las explicaciones del gobierno de Bolivia ante la crisis del agua en La Paz. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38372674>

BBC News (2017). “No nos informaron de manera correcta”; las explicaciones del gobierno de Bolivia ante la crisis del agua en La Paz. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38372674>

Bleger, M. (2024). Incendios forestales en Bolivia: la crisis ambiental que arrasa la biodiversidad. *Naturaleza. Somos el cambio*. <https://cambio.com.co/articulo/incendios-forestales-en-bolivia-la-crisis-ambiental-que-arrasa-la-biodiversidad>

Belmonte, Marco Antonio (1 de octubre de 2025). Escasez de combustible provoca pérdidas de \$us 1.728 millones, según empresarios de Cochabamba. *Vision 360*. <https://www.vision360.bo/noticias/2025/10/01/32500-escasez-de-combustible-provoca-perdidas-de-us-1728-millones-segun-empresarios-de-cochabamba>

Blog de Investigaciones Municipales (10 de julio de 2025). De la Tormenta a la Esperanza: la rehabilitación del paso del Puente Libertad. <https://lapaz.bo/smp/blog/index.php/2025/07/10/de-la-tormenta-a-la-esperanza-la-rehabilitacion-del-paso-del-puente-libertad/>

Brújula digital (5 de agosto de 2023). Organizaciones y pueblos indígenas exigen paralizar mina de Zongo por contaminación y falta de consulta previa. <https://www.brujuladigital.net/sociedad/2023/08/05/organizaciones-y-pueblos-indigenas-exigen-paralizar-mina-de-zongo-por-contaminacion-y-falta-de-consulta-previa-26495>

Brújula digital (2025). Alcaldía de La Paz confirma actividad minera cerca de represas, pero descarta contaminación directa. <https://brujuladigital.net/sociedad/2025/10/03/alcaldia-de-la-paz-confirma-actividad-minera-cerca-de-represas-pero-descarta-contaminacion-directa-51893>

Brújula digital (2025). Organizaciones y pueblos indígenas exigen paralizar mina de Zongo por contaminación y falta de consulta previa. <https://www.brujuladigital.net/sociedad/2023/08/05/organizaciones-y-pueblos-indigenas-exigen-paralizar-mina-de-zongo-por-contaminacion-y-falta-de-consulta-previa-26495>

Brújula Digital (15 de octubre de 2025). Por falta de combustible, los PumaKataris funcionan a la mitad y el recojo de basura, al 70%. <https://brujuladigital.net/sociedad/2025/10/15/por-falta-de-combustible-los-pumakataris-funcionan-a-la-mitad-y-el-recojo-de-basura-al-70-52398>

Cabrera J. E., Quintanilla C, Cabrera L. (2022) El mercado informal de suelo en Bolivia, Lincoln Institute of Land Policy. https://www.lincolninst.edu/es/publications/working-papers/el-mercado-informal-suelo-en-bolivia/?utm_source=chatgpt.com

Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario – CEDLA (2025). Bolivia, un país en crisis. <https://cedla.org/producto/bolivia-un-pais-en-crisis-brechas-y-desafios/>

Cervero, Robert & Dai, Danielle (2014). "BRT TOD: Leveraging transit oriented development with bus rapid transit investments," *Transport Policy*, Elsevier, vol. 36(C), pages 127-138.

Cooperazione Internazionale – COOPI (22 de abril de 2022). Bolivia. Circular economy and integrated waste management in the municipality of La Paz. <https://www.coopi.org/en/bolivia-circular-economy-and-integrated-waste-management-in-the-municipality-of-la-paz.html>

Correo del Sur (12 de enero de 2026). COB logra abrogación del DS 5503 y levanta bloqueo de carreteras. <https://correodelsur.com/politica/20260112/cob-logra-abrogacion-del-ds-5503-y-levanta-bloqueo-de-carreteras.html>

Domínguez, Raúl (17 de octubre de 2025). Bolivia vive días dramáticos por escasez de combustible y prevén carestía en 2026. *El Deber*. https://eldeber.com.bo/economia/bolivia-vive-dias-dramaticos-escasez-combustible-preven-carestia-2026_1760697480

Diaz Olvera, L., Pierre, L., Plat, D., & Pochet, P. (2017). Inégalités de mobilité et de dépenses de transport à Guadalajara (Mexique). "Cities and regions in a changing Europe: challenges and prospects", 24. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01557998>

Estado Plurinacional de Bolivia (2009). Constitución Política del Estado

Estado Plurinacional de Bolivia (2010). Ley N° 031, de 19 de julio de 2010, Marco de Autonomías y Descentralización

Estado Plurinacional de Bolivia (2011). Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, Ley General de Transporte.

Estado Plurinacional de Bolivia (2025). Decreto Supremo N° 5447, 20 de agosto de 2025

Estado Plurinacional de Bolivia (2024). Decreto Supremo N° 5219, 8 de septiembre de 2024

Eju Tv (11 de noviembre de 2016). La Paz. La represa de Incachaca registra el mayor descenso de su caudal. <https://eju.tv/2016/11/la-paz-la-represa-de-incachaca-registra-el-mayor-descenso-de-su-caudal/>

Eju Tv (12 de noviembre de 2016). Represa de Incachaca casi sin agua, paceños indignados con la estatal EPSAS. <https://eju.tv/2016/11/drama-represa-de-incachaca-casi-sin-agua-pacenos-indignados-con-la-estatal-epsas/>

Eju Tv (30 de noviembre de 2016). La Paz. Últimas lluvias incrementaron escurrimiento en represas de Hampaturi e Incachaca: Rico. <https://eju.tv/2016/11/la-paz-ultimas-lluvias-incrementaron-escurrimiento-en-represas-de-hampaturi-e-incachaca-rico/>

EjuTv (8 de mayo de 2024). Contaminación en Hampaturi: entre cavernas, cascadas y copajira. <https://eju.tv/2024/05/contaminacion-en-hampaturi-entre-cavernas-cascadas-y-copajira/>

Eju.Tv (23 de octubre de 2025). La Paz: Solo 10 de más de 40 carros basureros operan en la ciudad por falta de combustible, reporta la Alcaldía. <https://eju.tv/2025/10/la-paz-solo-10-de-mas-de-40-carros-basureros-operan-en-la-ciudad-por-falta-de-combustible-reporta-la-alcaldia/>

El Diario (2022). La basura se acumula en calles y contenedores en ciudad de La Paz. <https://www.eldiario.net/portal/2022/07/28/la-basura-se-acumula-en-calles-y-contenedores-en-ciudad-de-la-paz/>

El País (2023). El dilema del mercurio en Bolivia: el metal que alimenta y envenena la región amazónica del país. <https://english.elpais.com/international/2023-05-06/bolivias-mercury-dilemma-the-metal-that-both-feeds-and-poisons-the-countrys-amazon-region.html>

El País (22 de julio de 2025). Rige pausa ecológica y las prohibiciones de chequeos. https://elpais.bo/nacional/20250722_rige-pausa-ecologica-y-las-prohibiciones-de-chequeos.html

Flores, Rocío (25 de mayo de 2021). La Alcaldía de La Paz lanza un plan 'Ruta de la Vida' para contener el COVID-19. Periódico La Razón. <https://www.la-razon.com/ciudades/2021/05/25/la-alcaldia-de-la-paz-lanza-un-plan-ruta-de-la-vida-para-contener-el-covid-19/>

Gestión Sostenible del Agua – GSA (). Crisis del agua en Bolivia. <https://gsagua.com/crisis-del-agua-en-bolivia/>

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz - GAMLP (2014). Ley N° 071, de 25 de abril de 2014, Ley Municipal Autónoma del Servicio Público Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros.

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz - GAMLP (2018). Ley N° 15, de 4 de octubre de 2018, Ley Municipal Autónoma de Transporte y Tránsito Urbano.

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz - GAMLP (2022a). Informe de Gestión 2021

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz - GAMLP (2022b). COVID – 19 en el Municipio de La Paz repercusiones y respuestas”

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz - GAMLP (2023). Memoria de Gestión 2022

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz - GAMLP (2022). COVID-19 Secuelas y efectos sobre la población del Municipio de La Paz. https://lapaz.bo/smp/blog/wp-content/uploads/2024/05/COVID-19-en-el-Municipio-de-La-Paz_compressed.pdf

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz - GAMLP (2024). Informe de Desempeño Institucional 2023

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz - GAMLP (2025a). Informe de Desempeño Institucional 2024

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz - GAMLP (2025b). Plan Integral de Recuperación del Municipio de La Paz.

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz - GAMLP (2025). Estudio de Situación del transporte urbano en el municipio de La Paz. Secretaría Municipal de Planificación y Secretaría Municipal de Movilidad y Seguridad Ciudadana

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz - GAMLP (2025). Foco de Calor. Conceptualizaciones. Blog de investigación y datos municipales. <https://lapaz.bo/smp/blog/index.php/2025/07/17/foco-de-calor/>

Gomez-Lobo, A (2025). Putting the Passenger First: What Works and What Does Not Work in Urban Mobility Reforms in Latin America and the Caribbean

Guzmán, M. (2018). La crisis del agua obligó a un cambio de vida de la gente. Fundación para el Periodismo. <https://fundacionperiodismo.org/la-crisis-del-agua-obligo-cambio-vida-la-gente/>

Instantáneas TIC (15 de julio de 2025). La Paz entrega 50 obras pese a crisis económica y despidos. <https://www.instantaneas.tic.bo/2025/07/15/politica/la-paz-entrega-obras-pese-crisis-economica/>

Hidalgo, Dario & Huizenga, Cornie (2013) Implementation of sustainable urban transport in Latin America, Research in Transportation Economics, Volume 40, Issue 1, ISSN 0739-8859, <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.06.034>

Instituto Nacional de Estadística. <https://www.ine.gob.bo/>

La Patria (diciembre de 2025). Alcaldía de La Paz sanciona a más de 500 choferes por cobros excesivos de pasajes. <https://lapatria.bo/2025/12/19/alcaldia-de-la-paz-sanciona-a-mas-de-500-choferes-por-cobros-excesivos-de-pasajes/>

La Razón (2023). Alcaldía de La Paz reporta reducción del índice de contaminación atmosférica de 210 a 134. Hemeroteca. <https://hemeroteca.larazon.bo/ciudades/2023/09/28/alcaldia-de-la-paz-reporta-reduccion-del-indice-de-contaminacion-atmosferica-de-210-a-134/>

La Razón (2024). De 112 municipios del país, solo el 12% tiene rellenos sanitarios. Hemeroteca. <https://hemeroteca.larazon.bo/ciudades/2024/12/09/de-112-municipios-del-pais-solo-el-12-tiene-rellenos-sanitarios/>

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas Bolivia (24 de enero de 2025). Decreto Supremo autoriza ajustes de precios en los contratos de obras públicas para fortalecer la inversión pública. <https://www.economiayfinanzas.gob.bo/node/13042>

Organización Panamericana de la Salud (s/f). Incendios Forestales. <https://www.paho.org/es/temas/incendios-forestales>

Radio y Televisión Universitaria (12 de septiembre de 2025a). Gobierno aprueba decreto que autoriza ajuste de precios en contratos de construcción “llave en mano”. <https://rtvu.uto.edu.bo/2025/09/12/gobierno-aprueba-decreto-que-autoriza-ajuste-de-precios-en-contratos-de-construccion-llave-en-mano/>

Radio y Televisión Universitaria (6 de octubre de 2025b). Alcaldía de La Paz denuncia tala ilegal y movimiento de tierra en Achumani. <https://rtvu.uto.edu.bo/2025/10/06/alcaldia-de-la-paz-denuncia-tala-ilegal-y-movimiento-de-tierra-en-achumani/>

Salazar Castellanos, Daniel (8 de julio de 2025). ¿Por qué Bolivia se está quedando sin gasolina y diésel? Estas son las causas de la crisis. <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/bolivia/por-que-bolivia-se-esta-quedando-sin-gasolina-y-diesel-estas-son-las-causas-de-la-crisis/>

Servicio Departamental de Salud La Paz (29 de septiembre de 2023). Problemas respiratorios a raíz de los chequeos en el Departamento de La Paz. <https://www.sedeslapaz.gob.bo/problemas-respiratorios-a-raiz-de-los-chaqueos-en-el-departamento-de-la-paz/>

Servicio Estatal de Autonomías (2014). Alcances competenciales para el Ejercicio Efectivo de Competencias. <https://www.sea.gob.bo/wp-content/uploads/2020/04/Alcances-Competenciales-2.pdf>

Somos el Cambio (3 de octubre de 2024). Incendios forestales en Bolivia: la crisis ambiental que arrasa la biodiversidad. <https://cambio.com.co/articulo/incendios-forestales-en-bolivia-la-crisis-ambiental-que-arrasa-la-biodiversidad>

Sumando Voces (2023). Pese a sentencias constitucionales y resoluciones de la justicia indígena, minero continúa operaciones en Zongo. <https://sumandovoces.com.bo/pese-a-sentencias-constitucionales-y-resoluciones-de-la-justicia-indigena-minero-continua-operaciones-en-zongo/>

Trigo, María Silvia (14 de octubre de 2025). Crisis de combustible en Bolivia: la Agencia de Hidrocarburos admite un “desfase” de cuatro a cinco días en la distribución. Infobae. <https://www.infobae.com/america/america-latina/2025/10/14/crisis-de-combustible-en-bolivia-la-agencia-de-hidrocarburos-admite-un-desfase-de-cuatro-a-cinco-dias-en-la-distribucion/>

Tun et. Al. (2020) Informal and Semiformal Services in Latin America: An Overview of Public Transportation Reforms, Inter American Development Bank.

Urgente.bo (21 de mayo de 2025a). Solo el 40% del transporte público opera en La Paz por falta de combustible. <https://www.urgente.bo/noticia/solo-el-40-del-transporte-p%C3%BAblico-opera-en-la-paz-por-falta-de-combustible>

Urgente.Bo (16 de octubre de 2025b). La crisis del carburante golpea más al agro, la industria y el transporte en Bolivia. <https://www.urgente.bo/noticia/la-crisis-del-carburante-golpea-m%C3%A1s-al-agro-la-industria-y-el-transporte-en-bolivia>

Vallejo Bolivar H. (2020). Informalidad urbanística sobre franjas de seguridad en la metropoli Kanata (Cochabamba – Bolivia) <https://revistes.upc.edu/index.php/SIIU/article/view/9993>

Zorrilla, Gabriel (16 de septiembre de 2025). Crisis en Bolivia: 8 de cada 10 camiones están parados por falta de combustible. <https://www.perfil.com/noticias/economia/crisis-de-diesel-en-bolivia-paraliza-transporte-pesado-y-amenaza-exportaciones.phtml>



Secretaría Municipal de
Planificación