

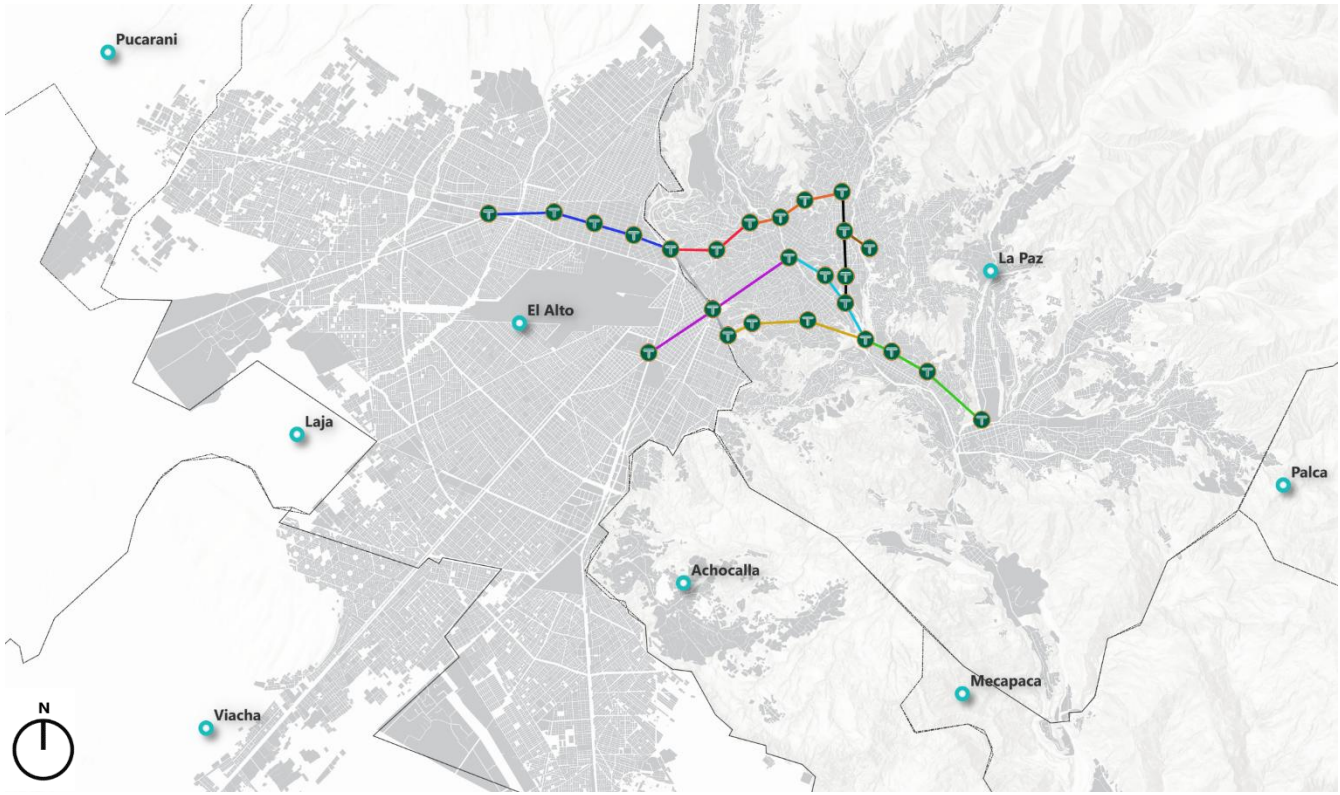


**MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS,
SERVICIOS Y VIVIENDA**



MI TELEFÉRICO
UNA RED QUE ACERCA TERRITORIOS

2014: LAS DISTANCIAS SE ACORTAN EN EL AREA METROPOLITANA



LEYENDA:

LÍNEAS 2021_2026

- Línea Roja
- Línea Amarilla
- Línea Verde
- Línea Azul
- Línea Blanca
- Línea Café
- Línea Celeste

- Línea Morada
- Línea Naranja
- Línea Plateada

Estaciones

MUNICIPIOS — RMLP

- Límites
- MANZANAS RMLP
- Municipios RMLP



10
líneas en
operación



36
estaciones



733,8 M
pasajeros

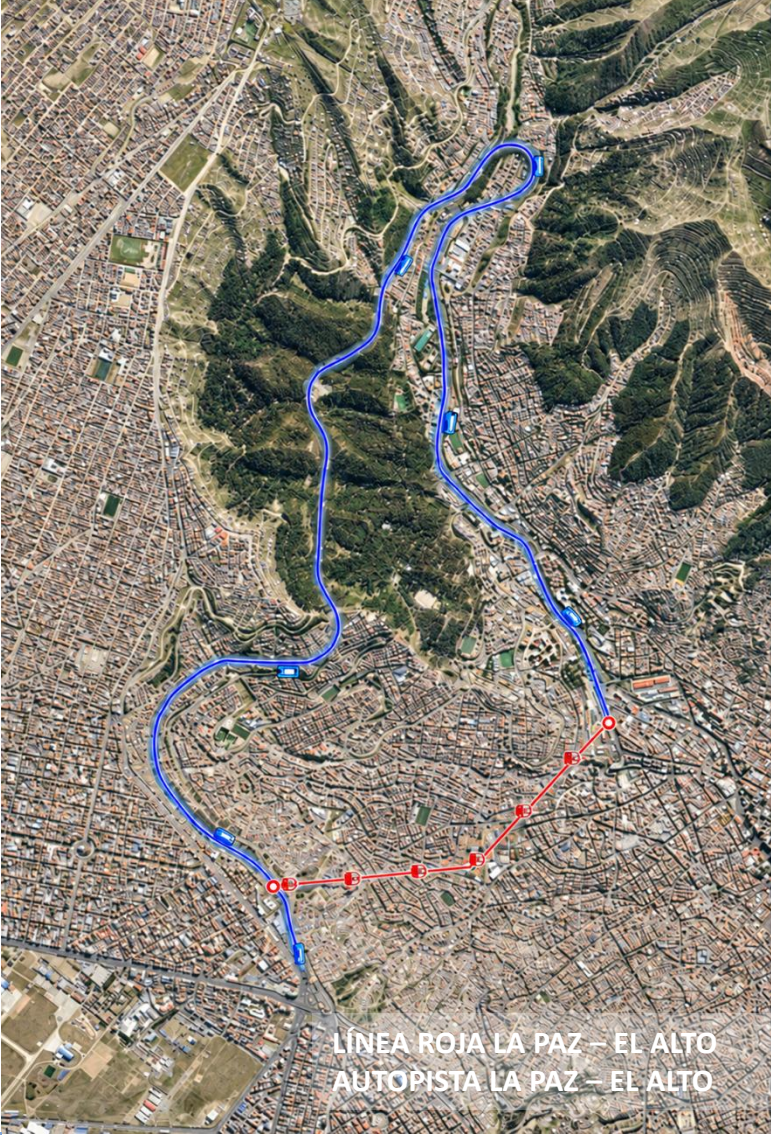


31
km de red

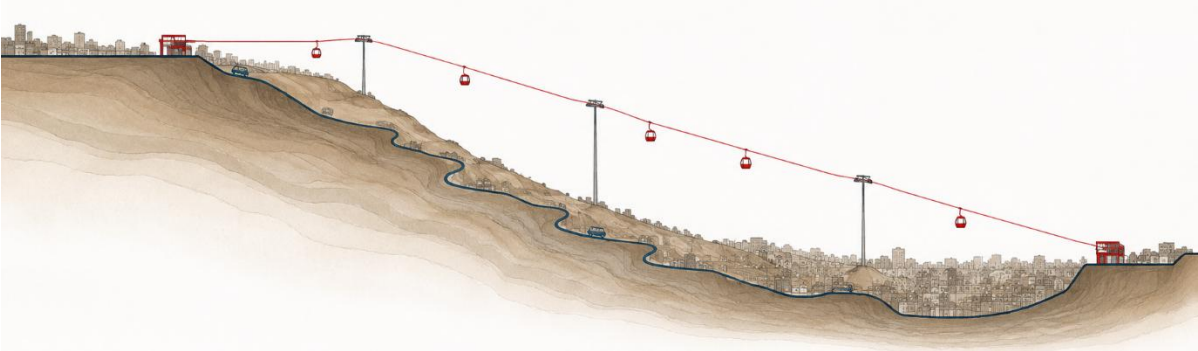


16
Ahorro de
minutos

Desde 2014, Mi Teleférico redefine las relaciones de proximidad a escala metropolitana, articulando La Paz y El Alto y conectando los flujos de la Región Metropolitana con los sistemas municipales y el transporte local.



La Línea Roja



Distancia

10,5 km
vs
2,4 km



Tiempo

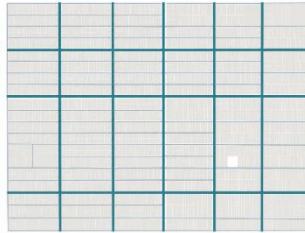
25 min
vs
10 min

UNA INFRAESTRUCTURA QUE RESPONDE A LA COMPLEJIDAD DEL TERRITORIO



2 CIUDADES CONSOLIDADAS

El Alto: trama predominantemente regular, con avenidas amplias, mayores velocidades y una estructura vial extendida sobre el altiplano.



4.000 m.s. n. m.



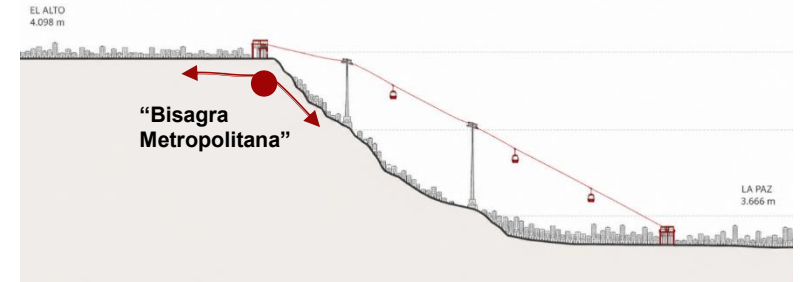
La Paz: tejido condicionado por pendientes, quebradas y laderas, con vías sinuosas y menor continuidad transversal.

4.100 – 3.200 m.s. n. m.



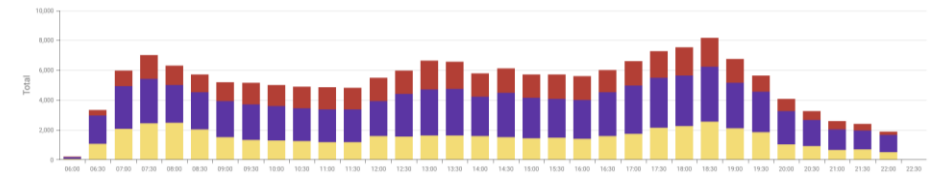
TOPOGRAFÍA Y BARRERAS FÍSICAS

El Alto se extiende sobre una plataforma altiplánica, mientras La Paz se desarrolla dentro de un valle profundo. La diferencia de cotas y las laderas producen una discontinuidad territorial entre ambas ciudades.



PRESIÓN METROPOLITANA

174.403 pasajeros promedio por día atraviesan la bisagra La Paz–El Alto, concentrando una parte significativa de los desplazamientos metropolitanos sobre corredores condicionados por la topografía.



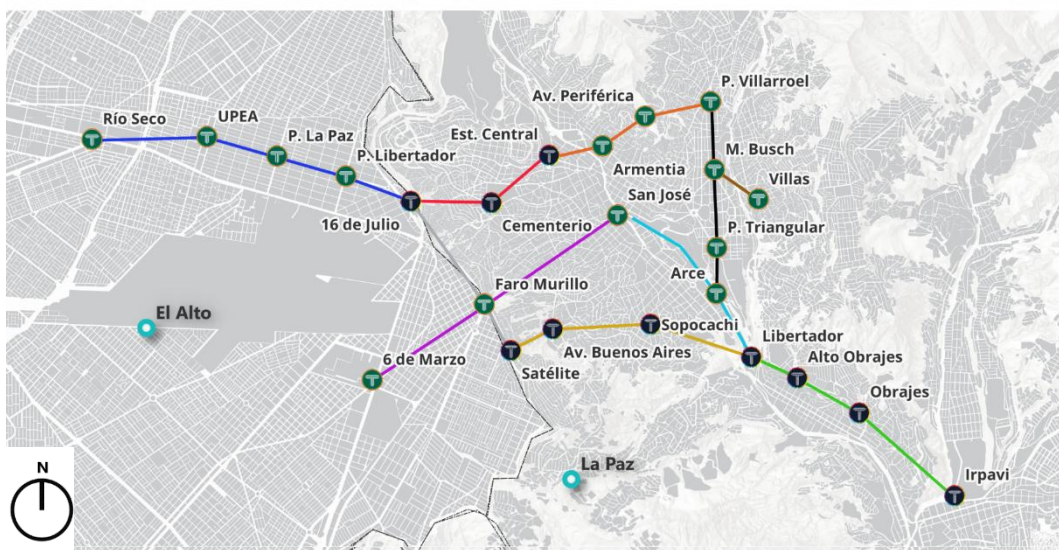
El teleférico responde a una metrópoli condicionada por su topografía y por una ciudad ya construida.

**31 KM
DE ESPACIO
AÉREO**

Para atravesar el desnivel, conectar tejidos urbanos distintos y absorber la demanda metropolitana sin ampliar la huella vial.

2014 – 2019

Implementación progresiva de las líneas y conformación de una red integrada entre La Paz y El Alto.



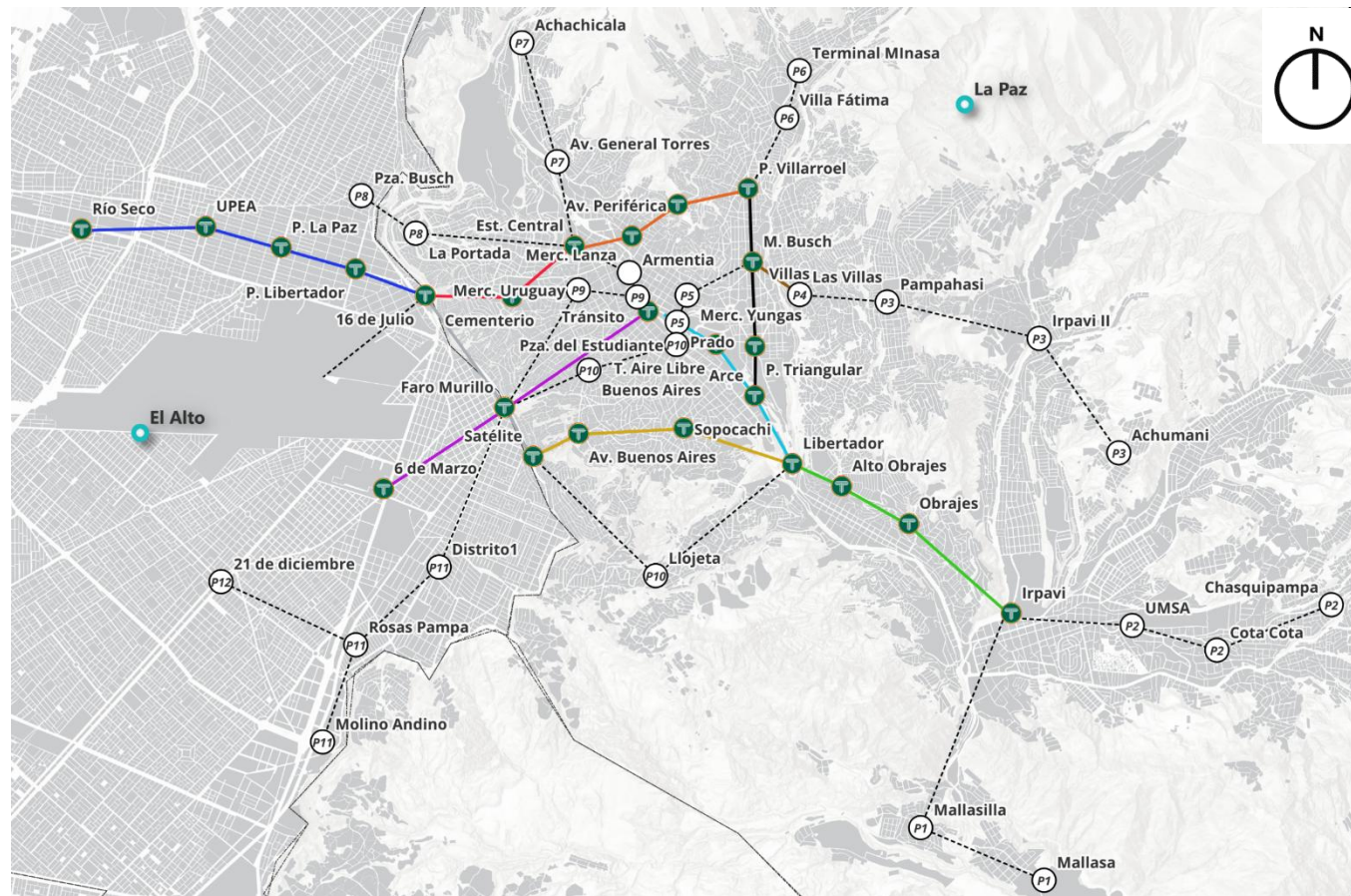
- Línea Amarilla
- Línea Verde
- Línea Azul
- Línea Blanca
- Línea Café
- Línea Celeste
- Línea Morada
- Línea Naranja
- Línea Plateada

MUNICIPIOS — RMLP
 Límites
 MANZANAS RMLP
 Municipios RMLP



2020 – 2025

Planificación de nuevas conexiones para ampliar la cobertura y articular Mi Teleférico con la Región Metropolitana.



DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED A LA TRANSFORMACIÓN DEL TERRITORIO

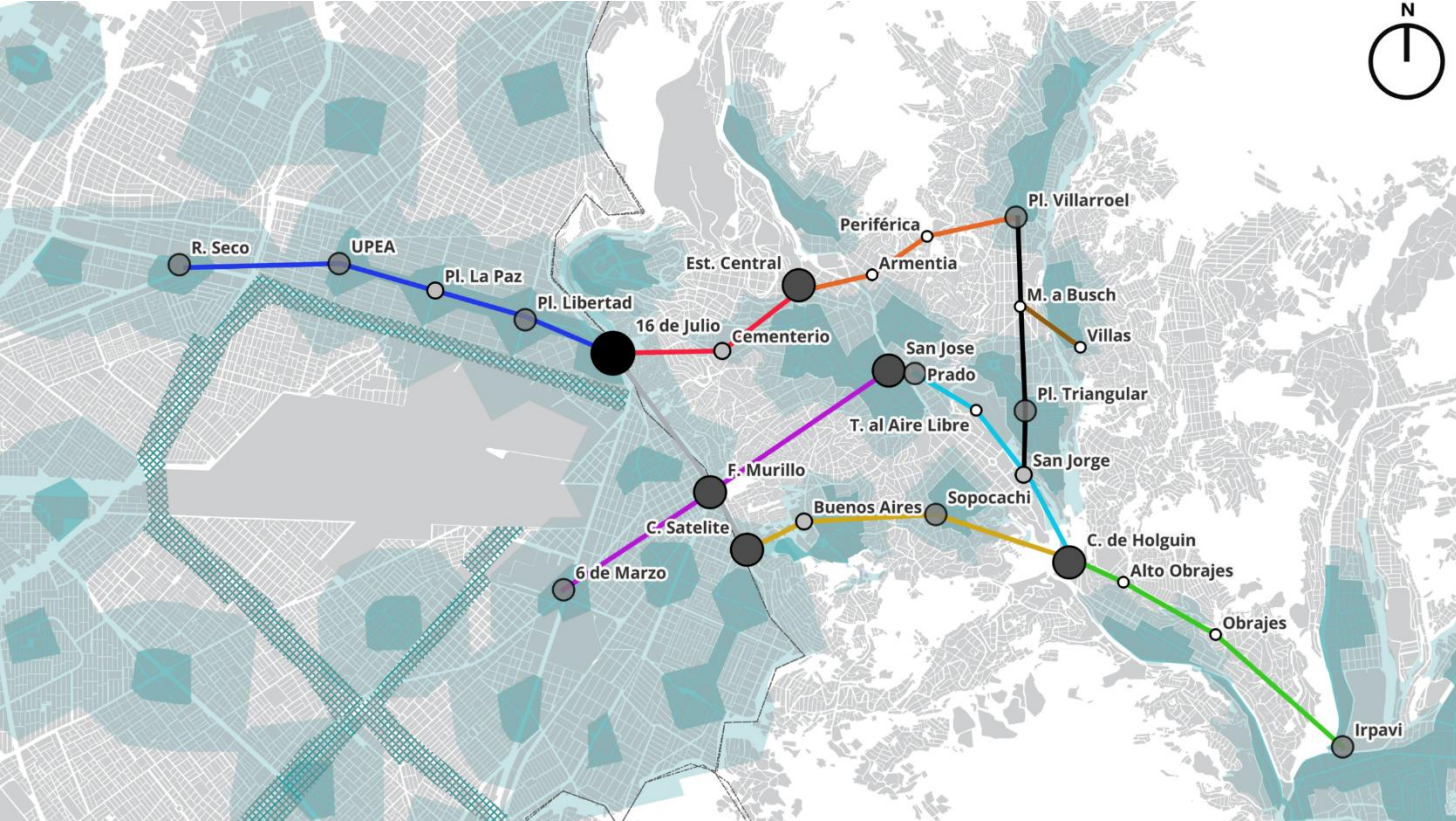
INTEGRAR TERRITORIOS

GENERAR ESPACIOS DE CUIDADO

CONSTRUIR UNA RED INTEGRADA

CONSTRUIR LUGAR

GESTIONAR LA TRANSFORMACIÓN



LEYENDA

ESTRUCTURA TERRITORIAL

- Manzanas RMLP
- Área de influencia
- Centralidad lineal
- Centralidades

MI TELEFÉRICO

- Línea Amarilla
- Línea Azul
- Línea Blanca
- Línea Café
- Línea Celeste
- Línea Morada
- Línea Naranja
- Línea Plateada
- Línea Roja
- Línea Verde

JERARQUÍA FUNCIONAL DE ESTACIONES

- Local
- Distrital
- Urbana
- Metropolitana
- Metropolitana estratégica

2026

DE RED DE TRANSPORTE A SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO

Una nueva lectura de las estaciones permite comprender no solo cómo funciona la red, sino también cómo se relaciona con su entorno y qué oportunidades de transformación puede generar.

1

01 NODO

Función y jerarquía de cada estación dentro de la red metropolitana.

2

02 LUGAR

Relación de la estación con las condiciones y dinámicas de su entorno inmediato.

3

03 POTENCIAL

Capacidad de cada entorno para acoger procesos de transformación urbana.

DE ESTACIONES DE TRANSPORTE A NODOS URBANOS

LAS ESTACIONES NO TIENEN EL MISMO PAPEL EN LA CIUDAD

La mayor jerarquía de las estaciones se concentra en las bisagras que genera la propia configuración física del territorio.

RED DE TRANSPORTE



ESTRUCTURA VIAL



TOPOGRAFÍA

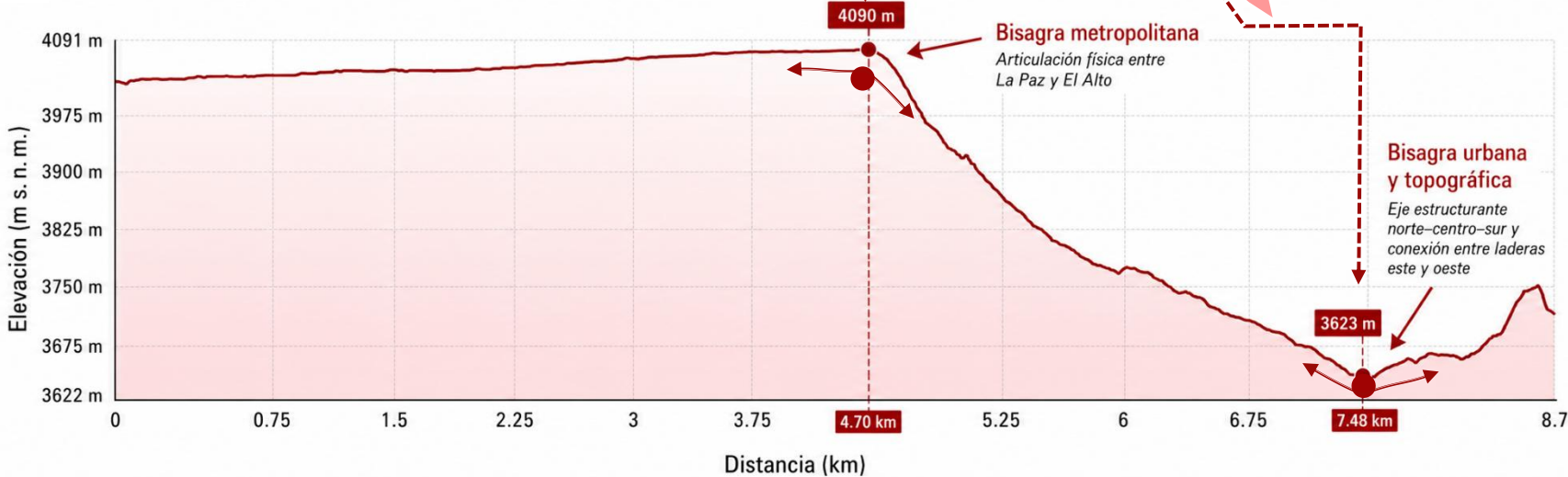
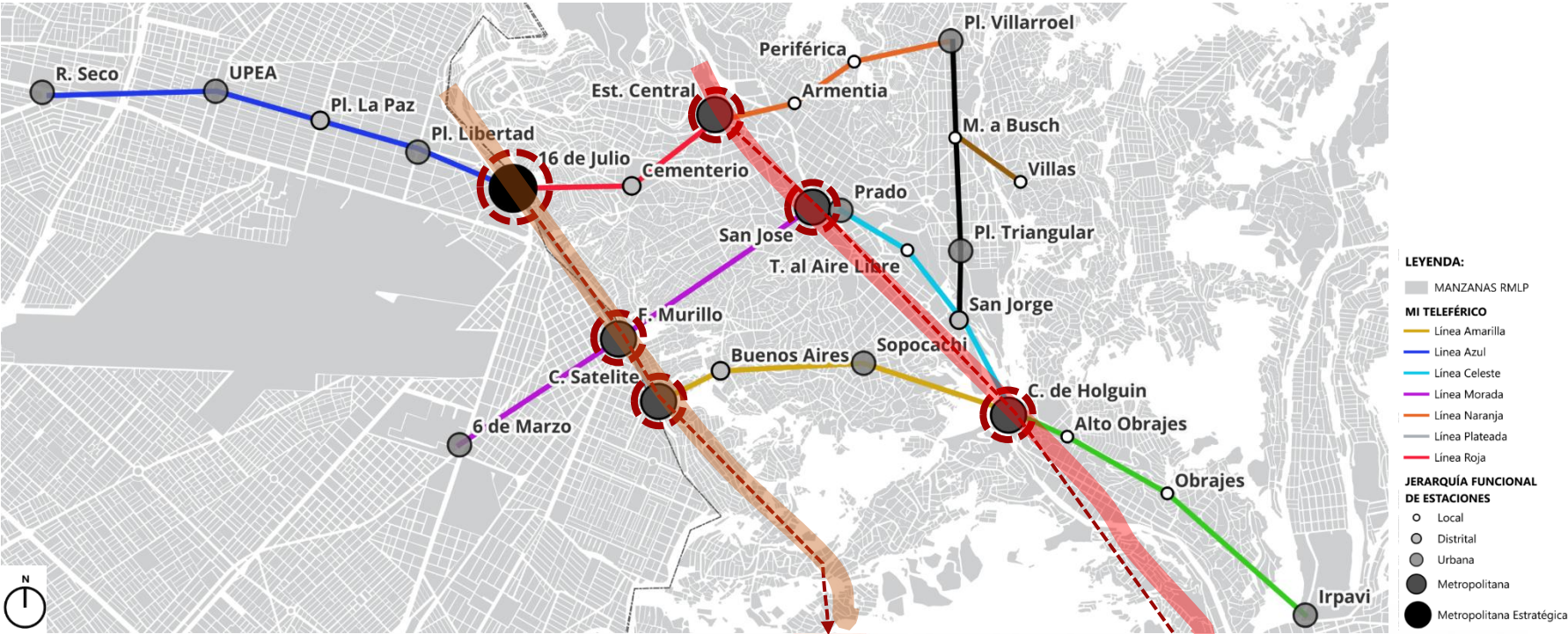


BISAGRA METROPOLITANA

concentra estaciones de alta jerarquía por su función de intercambio y articulación

BISAGRA URBANA (cuenca La Paz)

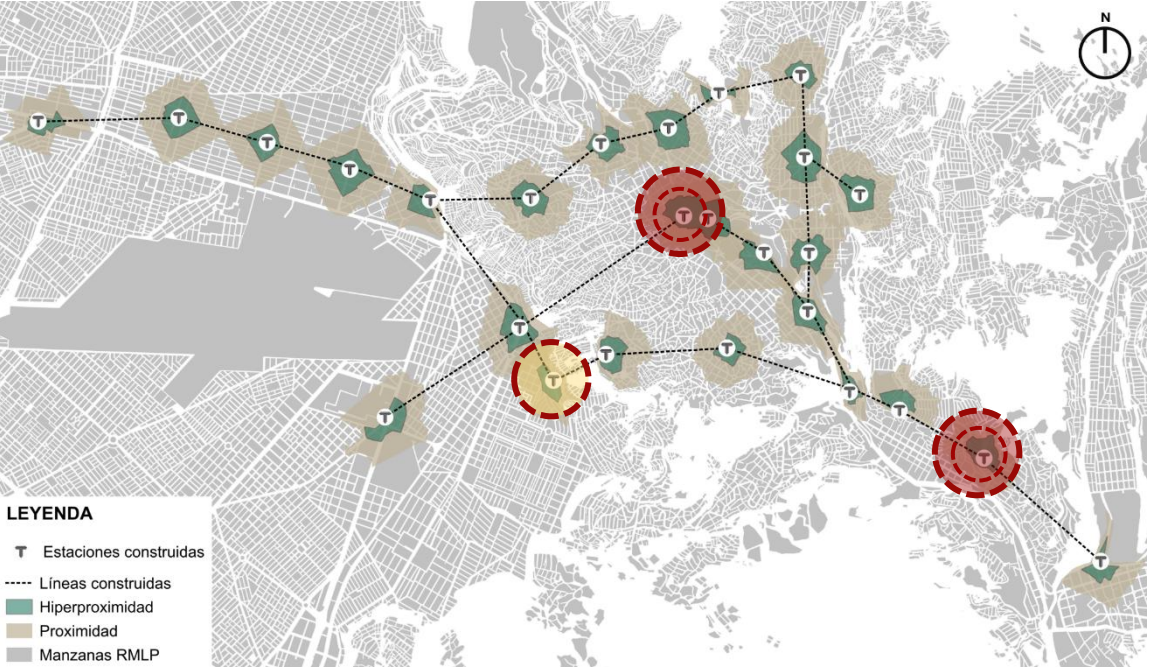
El fondo del valle concentra otro eje estratégico



DE ESTACIONES DE TRANSPORTE A NODOS URBANOS

02 LUGAR RELACIÓN DE LA ESTACIÓN CON SU ENTORNO INMEDIATO

¿QUÉ OCURRE ALREDEDOR DE LA ESTACIÓN?



LEER EL ENTORNO

La relevancia de una estación también depende de las condiciones urbanas de su entorno. Para evidenciar estas diferencias, se analizan dos casos: Estación Obrajes y Estación San José, considerando:

- Población que alcanza
- Actividades que concentra
- Condiciones urbanas de su entorno



HIPERPROXIMIDAD 5 min. Radio de 150 a 300m



Estación Obrajes



Estación San José

CONSTRUIR LUGAR

Las estaciones San José y Mirador han trascendido su función de transporte y logrado construir lugar, incorporando espacios de:

- Estancia
- Esparcimiento
- Cuidado



PROXIMIDAD 10 min. Radio de 400 a 800m



Estación Obrajes



Estación San José



Estación San José



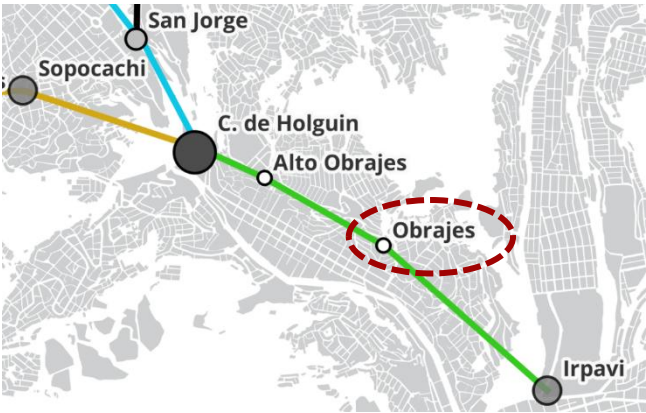
Estación Mirador

DE ESTACIONES DE TRANSPORTE A NODOS URBANOS

03 POTENCIAL
TIPO DE TRANSFORMACIÓN EN CADA ENTORNO Y BAJO QUÉ CONDICIONES

¿QUÉ CAPACIDAD DE TRANSFORMACIÓN EXISTE ALREDEDOR DE CADA ESTACIÓN?

CASO ESTACIÓN OBRAJES (LOCAL)



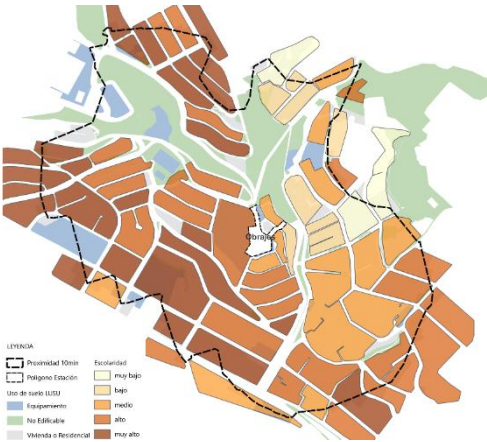
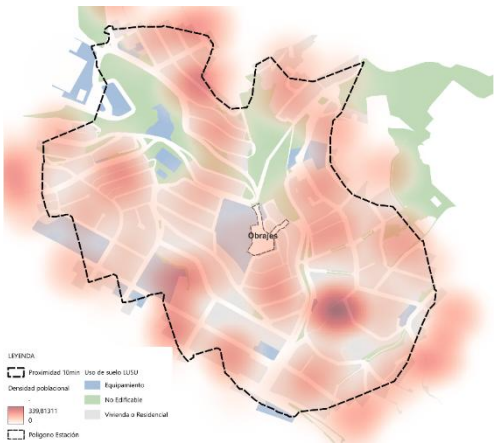
CAPACIDAD SOCIOECONÓMICA

Densidad poblacional
113 hab/ha

Vulnerabilidad etaria
51,49 % de la población

Estructura económica
Otras actividades: 41,8 %
Comercio: 15,8 %

Escolaridad
Media-alta



DINÁMICA URBANA E INMOBILIARIA

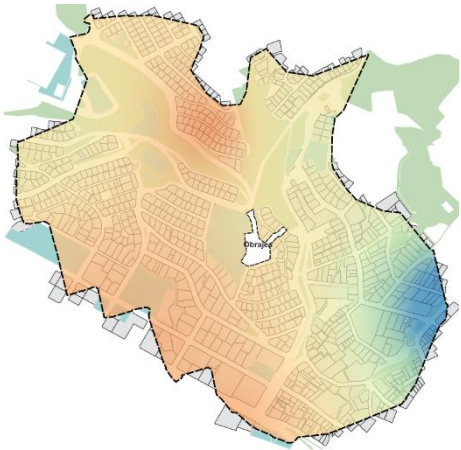
Valor inmobiliario estimado
250–1.260 USD/m²

Tenencia de vivienda
Propia: 58,9 %

LEYENDA

Proximidad 10min
Estación Obrajes
Valor inmobiliario estimado (USD/m²)
1.500
250

Uso de suelo
Equipamiento
No Edificable
Vivienda o Residencial
Predios catastrales



IMPACTO ACTUAL LIMITADO

La Estación Obrajes mantiene una relación débil con su entorno: su implantación no ha generado una centralidad urbana ni espacios de permanencia capaces de construir lugar. Por ello, continúa funcionando principalmente como una estación local de acceso limitado a la red.

DE ESTACIONES DE TRANSPORTE A NODOS URBANOS

03 POTENCIAL
TIPO DE TRANSFORMACIÓN EN CADA ENTORNO Y BAJO QUÉ CONDICIONES

¿QUÉ CAPACIDAD DE TRANSFORMACIÓN EXISTE ALREDEDOR DE CADA ESTACIÓN?

CASO ESTACIÓN OBRAJES (LOCAL)

CAPACIDAD FÍSICA

Cobertura de servicios básicos
Alta con carencias localizadas

Predios con potencial edificatorio
6,24 hectáreas



DE ESTACIÓN LOCAL A POTENCIAL NODO URBANO

La disponibilidad de **6,24 Ha con potencial edificatorio** representa una oportunidad para impulsar una densificación planificada, incorporando vivienda, comercio y equipamientos que incrementen la población próxima y fortalezcan la relación entre la estación y su entorno.



Hasta 8 plantas
según condiciones
de vía y
edificabilidad



CONDICIONES NORMATIVAS*

ANCHO DE VÍA	% DEL ALE A EDIFICAR	ALTURA MÁXIMA DE
Menores a 5,00 m.	140 % del ALE	2 Plantas
De 5,00 m. a menores de 8,00 m.	210 % del ALE	3 Plantas
De 8,00 m. a menores de 10,00 m.	280 % del ALE	4 Plantas
De 10,00 m. en adelante	300 % del ALE	4 Plantas

* Según LUSU - Cartilla CH1



80 %
Vivienda

239.616 m²
superficie construida
(bruta)



20 %
Comercio /
Equipamiento

59.904 m²
superficie construida
(bruta)



SUPUESTOS DEL ESCENARIO

- Ocupación del suelo: 60 %
- Eficiencia residencial: 80 %
- 80 m² por vivienda
- 3 personas por vivienda
- Costo de construcción: 650 USD/m²



2.400

viviendas nuevas



+7.200

habitantes adicionales



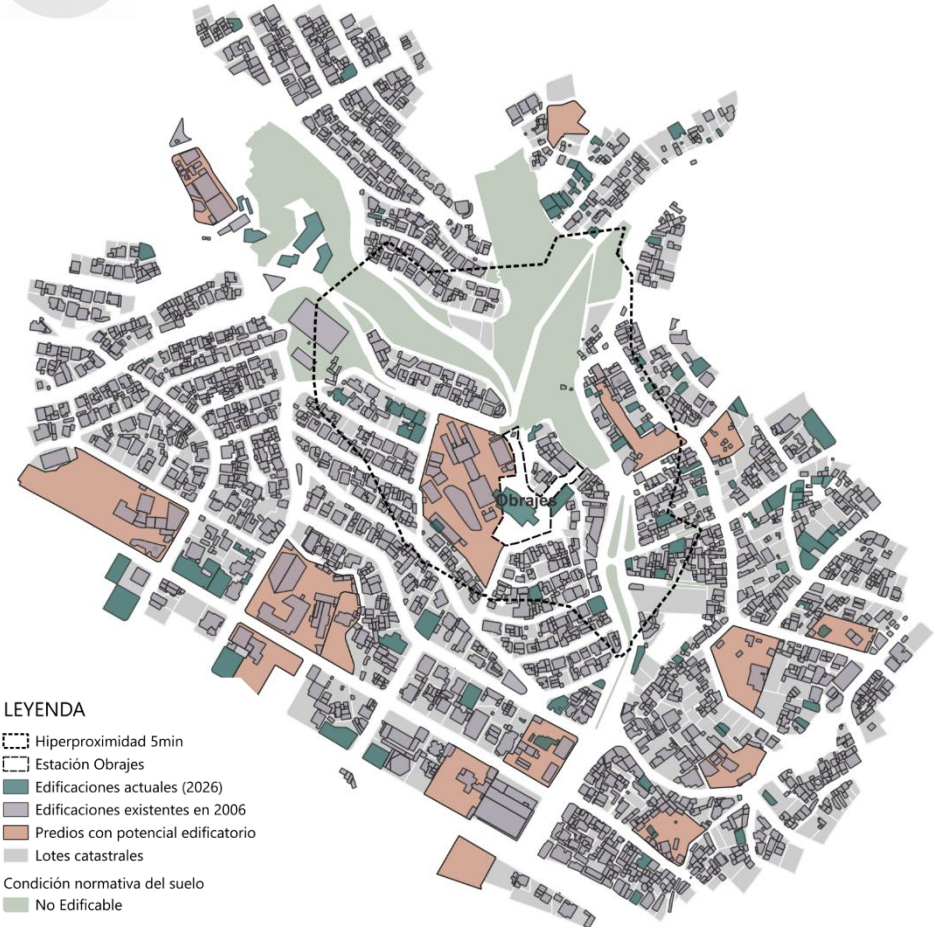
113 → 249 hab/ha

densidad poblacional
(actual → potencial)



≈ USD 195 millones

inversión potencial
(vivienda + comercio/equipamiento)



LEYENDA

- Hiperproximidad 5min
- Estación Obrajes
- Edificaciones actuales (2026)
- Edificaciones existentes en 2006
- Predios con potencial edificatorio
- Lotes catastrales
- Condición normativa del suelo
- No Edificable



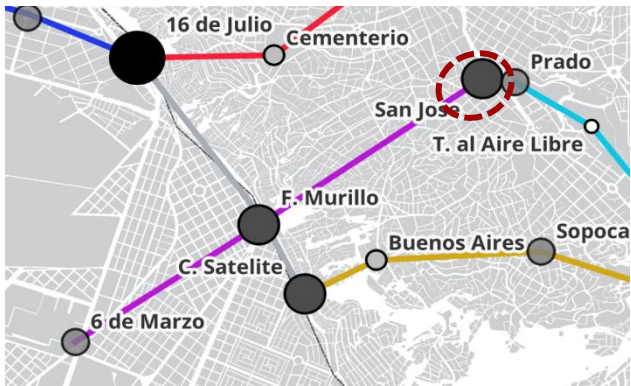
Obrajes puede absorber un crecimiento moderado y elevar su densidad de 113 a 249 hab/ha. Esta transformación permitiría aprovechar la infraestructura existente y avanzar de una estación con impacto limitado hacia un nodo urbano, preservando el verde y articulando transporte, vivienda, comercio y servicios.

DE ESTACIONES DE TRANSPORTE A NODOS URBANOS

03 POTENCIAL
TIPO DE TRANSFORMACIÓN EN CADA ENTORNO Y BAJO QUÉ CONDICIONES

¿QUÉ CAPACIDAD DE TRANSFORMACIÓN EXISTE ALREDEDOR DE CADA ESTACIÓN?

CASO ESTACIÓN SAN JOSÉ (METROPOLITANA)



CAPACIDAD SOCIOECONÓMICA



Estructura económica
Otras actividades: 45,69 %
Comercio: 14,52 %

Dinámica comercial
Concentración alta

Densidad poblacional
190 hab/ha

Vulnerabilidad etaria
27,8 % de la población



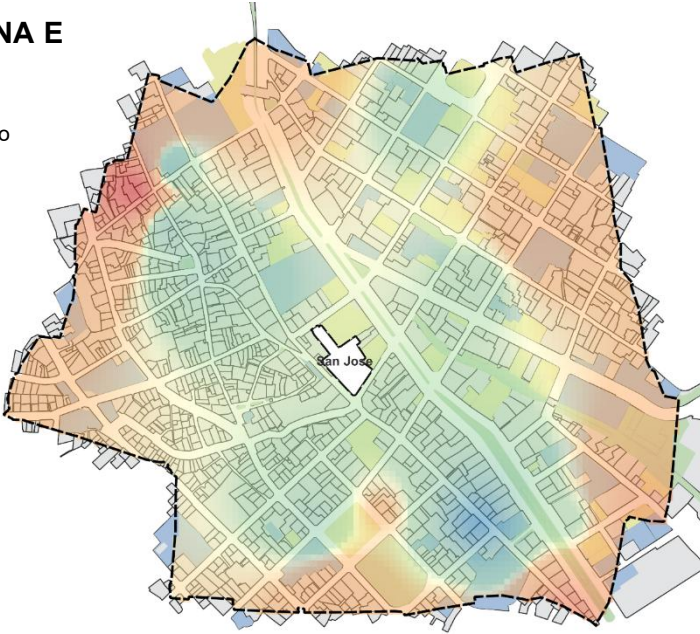
DINÁMICA URBANA E INMOBILIARIA

Valor inmobiliario estimado
690–2.400 USD/m²

Tenencia de vivienda
Propia: 47,8 %

Legenda

Estación San José
Proximidad 10 min
Valor inmobiliario estimado (USD/m²)



DE ESTACIONES DE TRANSPORTE A NODOS URBANOS

03 POTENCIAL
TIPO DE TRANSFORMACIÓN EN CADA ENTORNO Y BAJO QUÉ
CONDICIONES

¿QUÉ CAPACIDAD DE TRANSFORMACIÓN EXISTE ALREDEDOR DE CADA ESTACIÓN?

CASO ESTACIÓN SAN JOSÉ (METROPOLITANA)



ENCUENTRO



TRANSPORTE



COMERCIO



CAPACIDAD FÍSICA



61,6 %
cobertura edificada
del área de estudio



BAJA
disponibilidad para
nueva edificación



16,39 ha
potencial de regeneración urbana
áreas verdes y espacios
recreativos

El entorno presenta una alta consolidación y escasa disponibilidad para nuevas edificaciones. La estación ha contribuido a construir lugar y concentrar actividades; sin embargo, esta dinámica requiere ser ordenada. Su potencial se orienta a la regeneración del espacio público y a la mejora de las áreas verdes y recreativas existentes.

LAS ESTACIONES TRANSFORMAN EL ENTORNO LA RESPUESTA DEBE SER CONJUNTA

CONCLUSIÓN · GOBERNANZA URBANA

LA PRESIÓN SOBRE EL SUELO, LA VIVIENDA Y EL ESPACIO PÚBLICO SUPERA LAS COMPETENCIAS DE UNA SOLA INSTITUCIÓN.



La experiencia de La Paz demuestra que el teleférico ha trascendido su función de transporte para consolidarse como una infraestructura de articulación metropolitana que acerca territorios y redefine las relaciones de proximidad. Sus estaciones cumplen distintos roles: algunas consolidan nodos, construyen lugar y generan espacios de cuidado; otras ejercen presión sobre el entorno o presentan oportunidades de transformación todavía no aprovechadas. Comprender estas diferencias permite orientar intervenciones específicas y avanzar hacia una gestión conjunta del transporte, el suelo, la vivienda, el espacio público y la economía local.

APRENDIZAJES

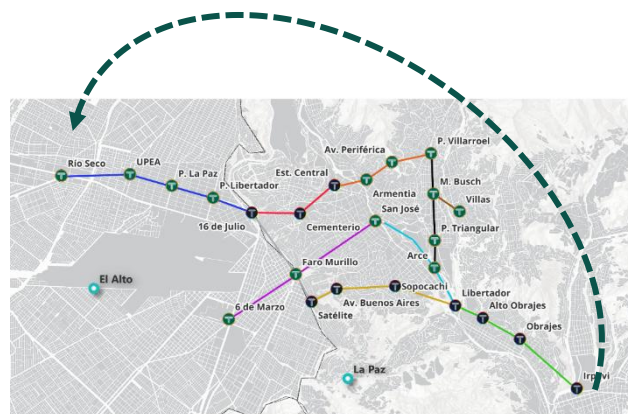
ACOTAR DISTANCIAS FÍSICAS Y SOCIALES

Caso Estación Irpavi - Línea Verde



Espacios otrora “vetados” son hoy conectados por la presencia del transporte por cable

Caso Estadio Villa Ingenio



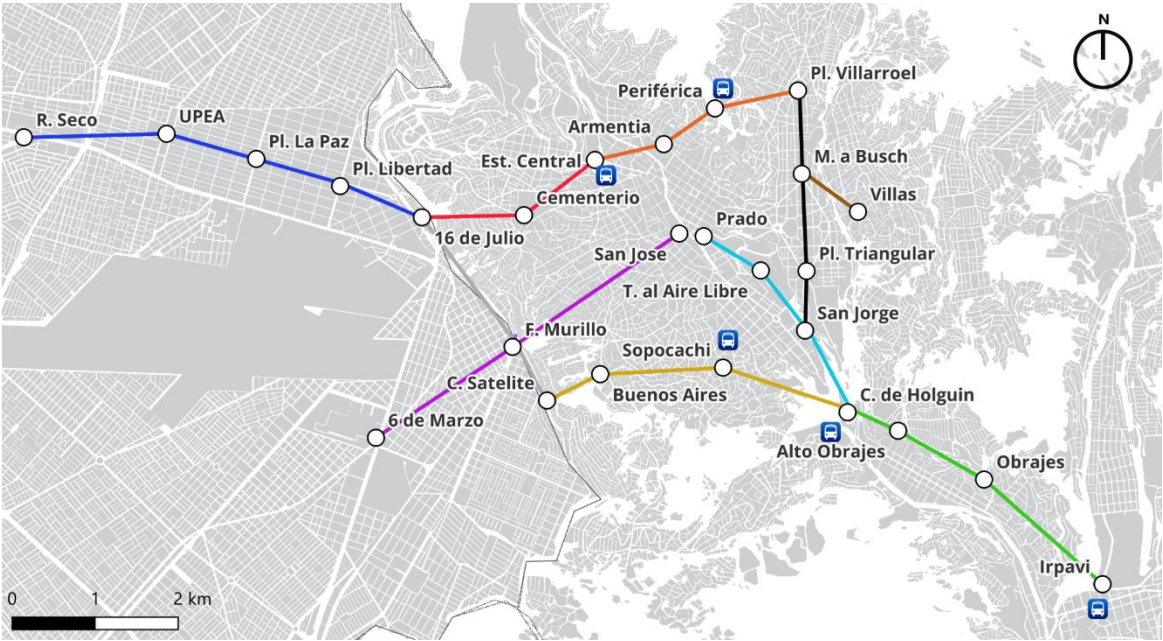
UN OBSERVATORIO ABIERTO DE LA CIUDAD

El teleférico ofrece una nueva forma de mirar y comprender el territorio: desde sus cabinas y estaciones, personas de distintos sectores construyen una percepción integral de sus contrastes, conexiones y desigualdades, democratizando la mirada sobre la ciudad y abriendo nuevas posibilidades para transformarla colectivamente.



INTEGRACIÓN CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE (el transporte popular)

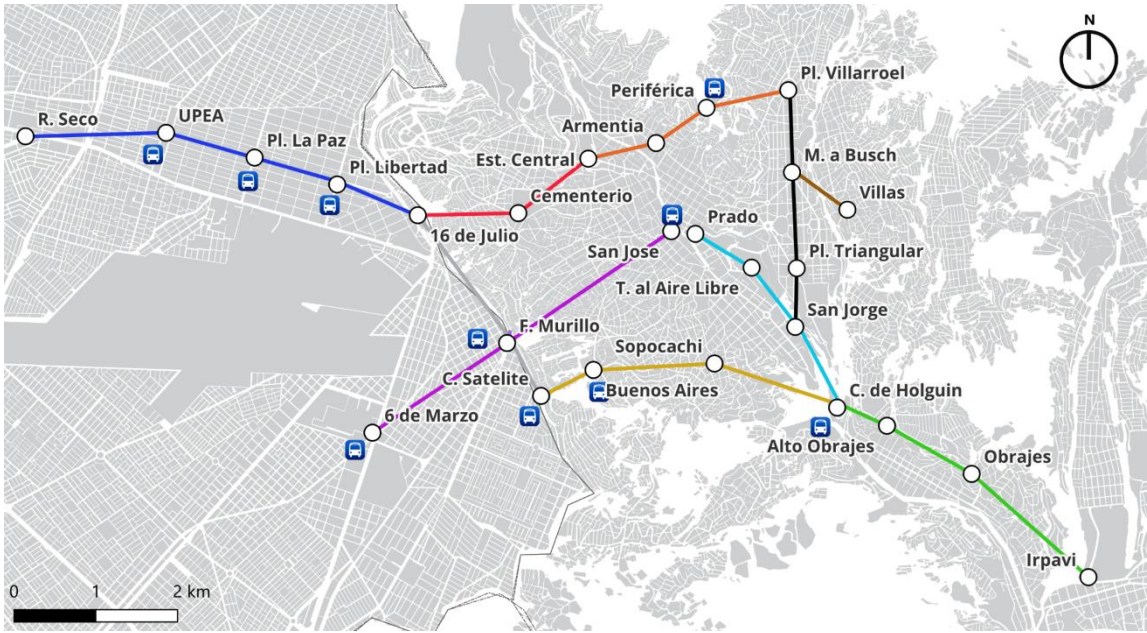
Integración formal



Bahías en 22 estaciones
3 bahías con contrato de alquiler



Integración informal



**El teleférico mueve personas, acerca territorios, articula
la metrópoli y construye ciudad**

MUCHAS GRACIAS

www.miteleferico.bo

Christian.Eduardo@miteleferico.bo