

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS



ACREDITADA POR RESOLUCIÓN CEUB 1126/2002

TESIS DE GRADO

(Para optar al grado académico de Licenciatura en Derecho)

**“BASES JURIDICAS PARA EL CONTROL Y
FISCALIZACIÓN DE PARQUEOS PÚBLICOS EN EL
GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ”**

POSTULANTE : LENNY DEL CARMEN CALDERÓN PÉREZ

TUTOR : DR. ROBERTO FERNÁNDEZ DAZA

**La Paz – Bolivia
2013**

RESUMEN .

El presente trabajo de investigación proyecta solucionar y resolver problemas de carácter jurídico, económico y social referentes a la situación de los parqueos, proponiendo, una nueva jurisdicción y competencia, de la Unidad de control y fiscalización de parqueos públicos, dotándola de un reglamento de función y operatividad, en este sentido el investigador aportará a la sociedad como al Municipio de La Paz.

Implementar el parqueo público permitirá al Gobierno Municipal ampliar la cobertura del control y fiscalización en otras zonas de la ciudad, mejorando la circulación vial, recuperando áreas en las que actualmente impera el descontrol y el abuso de algunos sectores de la ciudadanía que se benefician de la situación que ellos mismos generan, en perjuicio de los demás.

El tema central de la investigación repercute en los parqueos públicos, es a raíz de esto que encontramos un vacío legal existente en las disposiciones sobre fiscalización de parqueos públicos, y esto es muy peligrosos para la sociedad en materia de seguridad, ya que al construirse en edificaciones subterráneas, no se cuentan con los sistemas básicos de seguridad, ni funcionalidad y esto convierte a estos centros de almacenaje transitorios en bombas de tiempo atentando a la población como a los habitantes de estas estructuras.

Por otro lado nos percatamos que dentro de la estructura organizativa del municipio de La Paz, existe la carencia de la Unidad de fiscalización de parqueos, por lo que solo se encontró la Unidad de fiscalización que lamentablemente no tiene competencia en esta actividad, es a raíz de esto que es imperante implementar la Unidad de Control y Fiscalización de Parqueos Públicos, a fin de

que esta Unidad se encargue exclusivamente de la regulación de este sector, que carece de regulación.

Al abrir jurisdicción y competencias, de la Unidad de control y fiscalización de parqueos públicos, dotándola de un reglamento de función y operatividad, el investigador aportaría al desarrollo del municipio, con un pequeño granito de arena, que es lo que el investigador busca.

Por todas las consideraciones anteriormente inscritas, el presente trabajo de investigación es de vital importancia e interés, para resolver problemas de carácter jurídico y social de nuestra realidad.

La solución, que presenta el investigador mediante la presente tesis, fue la de elaborar una reglamentación que permita normar y regular los parqueos públicos en el Municipio de La Paz, teniendo en cuenta que los parqueos públicos funcionan de una manera irregular y sin los requisitos mínimos de seguridad, tanto de los vehículos como de las personas o usuarios que depositan temporalmente sus vehículos, en estos centros de acoplamiento vehicular temporal.

El parqueo público sistematizado y registrado, creará nuevas políticas del caos vehicular que no permite un tráfico fluido en el centro a través de la concesión de la gestión y administración del servicio a una firma responsable, por medio de mecanismos eficientes de operación, control y fiscalización, cobro por el uso del espacio público, implementación de la señalización vial correspondiente de las vías a ser reguladas.

“BASES JURÍDICAS PARA EL CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE PARQUEOS PÚBLICOS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ”.

PORTADA

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTOS

RESUMEN “ABSTRACT”

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	
1. ENUNCIADO DEL TEMA.....	01
2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	01
3. PROBLEMATIZACIÓN.....	02
4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	02
4.1 Delimitación Temática.....	02
4.2 Delimitación Temporal.....	03
4.3. Delimitación Espacial.....	03
5.- FUNDAMENTOS E IMPORTANCIA DEL TEMA DE LA INVESTIGACIÓN.....	03
6.- OBJETIVOS DEL TEMA DE LA INVESTIGACIÓN.....	06
6.1 Objetivo general.....	06
6.2 Objetivo específico.....	06
7.- HIPÓTESIS DE TRABAJO.....	07
8.- METODOLOGÍA.....	07
8.1 Tipo de investigación.....	07
8.2 Métodos.....	08

8.3. Técnicas que fueron utilizadas en la investigación.....	09
--	----

DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA

INTRODUCCIÓN.....	11
--------------------------	-----------

CAPÍTULO I

MARCO HISTÓRICO.....	12
-----------------------------	-----------

1.1. Antecedentes históricos del derecho de propiedad.....	12
1.2. Características de la Propiedad.....	16
1.3. Elementos de la Propiedad o Prerrogativas.....	17
1.3.1. Función Económica Social del Derecho de Propiedad.....	18
1.4. Diferencia Conceptual entre Dominio y Propiedad.....	19
1.5. Perdida del Derecho de Propiedad.....	20
1.6. Antecedentes de los Parques Públicos.....	20
1.6.1. Estacionamiento para Automóviles.....	21
1.6.2. Características de los Estacionamientos o Parques.....	22

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

LOS DERECHOS REALES, LA PROPIEDAD Y LA PROPIEDAD MUNICIPAL.

2. Introducción a los Derecho Reales.....	25
2.1. Teorías Sobre los Derechos Reales.....	26
2.1.1. Caracteres del Derecho Real.....	26
2.1.2. Clasificación de los Derechos Reales.....	27
2.1.3. Derechos Reales de disfrute y goce.....	28
2.1.4. Derechos Reales de Garantía.....	28
2.2. Evolución del derecho de la propiedad.....	29
2.2.1. Caracteres del Derecho De Propiedad.....	29
2.2.2. Función económica social del derecho de propiedad.....	30
2.3. Modos de Adquirir la Propiedad.....	31
2.4. El Municipio.....	32
2.4.1. El Municipio como hecho anterior al Derecho.....	33
2.4.2. Elementos Constitutivos del Municipio.....	33
2.4.3. Población.....	34
2.4.4. Territorio.....	34
2.4.5. Gobierno.....	34
2.5. EL Gobierno Municipal.....	35
2.6. Los parqueos en el Gobierno Municipal Autónomo de La Paz.....	36
2.6.1. Requisitos físicos de un Parqueo Público.....	36
2.6.2. Multas por Malos Parques.....	38
2.6.3. Caos por Arbitrariedades de Transportistas.....	39
2.6.4. Ejemplos Patentes en La Paz.....	39

CAPÍTULO III

ASPECTOS INSTITUCIONALES

IDENTIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS QUE PRODUCE LA AUSENCIA DEL CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE LOS PARQUEOS PÚBLICOS EN EL GOBIERNO MUNICIPAL AUTÓNOMO DE LA PAZ

3. Gobierno Municipal de la Paz.....	44
3.1.1. Estructura del Gobierno Municipal de La Paz.....	46
3.1.2. Funciones.....	46
3.1.3. Problema del Registro y bienes patrimoniales.....	48
3.2. El Gobierno Municipal y el derecho de propiedad.....	49
3.2.2. Problemas sobre la posesión y determinación de los bienes inmuebles de dominio público.....	51
3.2.3. Problemas con titulación de los bienes inmuebles.....	51
3.4. Ausencia de Control y fiscalización de parqueos públicos.....	53
3.4.1. Efectos que produce su ineficacia.....	53
3.4.2. Falta de Planificación Urbanística.....	54
3.5. Falta de Seguridad en los parqueos públicos.....	54
3.6. Parqueo rentado aliviará caos vehicular en el casco viejo.....	56
3.7. Los problemas de la falta de control y fiscalización de los parqueos públicos en la ciudad de La Paz.....	57

CAPITULO IV

MARCO JURÍDICO

4.1. Normatividad de las políticas de desarrollo en la legislación boliviana.....	60
4.1.1. Constitución Política del Estado.....	60
4.1.2. Código Tributario.....	64
4.1.2. Ley de Municipalidades.....	64
4.2. Normatividad Especial.....	67
4.2.1. Ley Marco de Autonomías. Ley N° 031, Ley de 19 de julio de 2010.....	69
4.2.2. Código del tránsito decreto ley n° 10135 16 de febrero de 1973.....	69
4.3. Normatividad comparada aplicable.....	70
4.3.1. Legislación Española.....	71
4.3.2. Legislación Costa Rica.....	73
4.3.3. Legislación Peruana.....	75

CAPÍTULO V

MARCO PRÁCTICO

IMPLEMENTACIÓN DE LAS BASES JURÍDICAS PARA EL CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE PARQUEOS PÚBLICOS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ.

5. Criterio de los juristas en el ámbito Municipal.....	78
5.2.1 Grado de conocimiento de la carencia de control y fiscalización de los	

Parqueos públicos según el Institución.....	78
5.2.2 Cómo operar la regulación de los parqueos públicos en el Gobierno Municipal de La Paz.....	80
5.2.3. Conocimiento de la Falta de Regulación y control de los parqueos Públicos en el Gobierno Municipal de La Paz.....	81
5.2.4. Necesidad de reglamentar los parqueos públicos en el Municipio de La Paz.....	82
5.2.5 La Implementación de la Unidad de Control y fiscalización de parqueos públicos mejoraría seguridad jurídica del usuario de los parqueos públicos.....	83
5.2.6 Calificación que le otorga al Gobierno Municipal de La Paz, en cuanto a su capacidad legislativa.....	84
5.3 Conclusiones del Marco Práctico.....	86
5.4 COMPROBACION DE HIPÓTESIS.....	86
CONCLUSIONES.....	88
RECOMENDACIONES.....	90

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

PROYECTO DE REGLAMENTO LOS PARQUEOS PÚBLICOS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ.

1. Introducción.....	92
2. Incorporación de la Unidad de Fiscalización y control de los parqueos públicos en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.....	92
2.1. Ubicación de la Unidad de control y fiscalización de parqueos públicos, dentro de la Estructura Orgánica del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.....	94
2.2. El siguiente dibujo muestra el proyecto.....	96
3. Reglamento de los Parqueos Públicos.....	99
BIBLIOGRAFÍA.....	114
ANEXOS.....	117

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

1. ENUNCIADO DEL TEMA

“BASES JURÍDICAS PARA EL CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE PARQUEOS PÚBLICOS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ”.

2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El Municipio de La Paz, desde los inicios de su historia en el transcurrir del tiempo, ha generado un gran movimiento político, económico y social, lo que implica entonces mayor desarrollo.

A raíz del desarrollo y la modernización del municipio, surgieron nuevas disposiciones reguladoras de las estructuras y formas de construcción de edificios, casas y otros, con normas alternativas emitidas por los diferentes municipios del país, tratando de regular las edificaciones de acuerdo a la zona, lugar o espacio; en calles, esquinas, callejones, etc. Pero que lamentablemente contravienen derechos de los usuarios o propietarios, por la antigüedad de los mismos, restringiéndoles el derecho a la vivienda.

En cuanto al tema de investigación específico referente a los parqueos públicos, encontramos un vacío legal existente en las disposiciones sobre fiscalización de parqueos públicos, y esto es muy peligrosos para la sociedad en materia de seguridad, ya que al construirse en edificaciones subterráneas, no se cuentan con los sistemas básicos de seguridad, ni funcionalidad y esto convierte a estos centros de almacenaje transitorios en bombas de tiempo atentando a la población como a los habitantes de estas estructuras.

Dentro de la estructura del municipio de La Paz, evidenciamos la carencia de la Unidad de fiscalización de parqueos, solo se encontró la unidad de fiscalización que lamentablemente no tiene competencia en esta actividad, es a raíz de esto que es imperante implementar la Unidad de Control y Fiscalización de Parqueos Públicos a fin de que esta Unidad se encargue exclusivamente de la regulación de este sector, que carece de regulación y por este motivo fue creciendo esta actividad día a día, no solamente en espacios públicos sino también en ambientes privados que son acondicionados rústicamente para esta actividad lucrativa.

Al otorgar jurisdicción y competencias, a la Unidad de control y fiscalización de parqueos públicos, se dotara de un reglamento de función y operatividad, por lo que el investigador aporta al desarrollo del municipio, creando de esta manera políticas del bien común.

3. PROBLEMATIZACIÓN

Los aspectos anteriormente señalados, permiten formular el problema de investigación de la siguiente manera:

¿La inexistencia de disposiciones legales en el funcionamiento de los parqueos públicos en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, ha provocado inseguridad jurídica, por lo que es necesario establecer bases jurídicas específicas para el control y fiscalización en la perspectiva de ofrecer seguridad jurídica?

4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 Delimitación temática

El tema de investigación se enmarca dentro de la Ciencia del Derecho, englobando las áreas del Derecho Social y la rama principal que le corresponde el Derecho Municipal, el tema genérico son los parqueos públicos, el tema

especifico es “Bases jurídicas para el control y fiscalización de parqueos públicos en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz”, y cuales son las áreas de aplicabilidad que trataran de congeniar criterios, así como desentrañar la problemática en cuestión y donde se estudiaran concretamente los objetivos específicos.

4.2. Delimitación temporal

El estudio ha definido un período de análisis entre los años 2009 al 2011, ya que sigue observándose el crecimiento en este tipo de actividad sin la menor regulación sectorial correspondiente, teniendo en cuenta el análisis estadístico y las tasas de crecimiento del Municipio de La Paz.

4.3 Delimitación espacial

La investigación fue realizada en la ciudad de La Paz, en el Municipio de La Paz, por considerarse un área de índice de crecimiento de parqueos públicos.

5. FUNDAMENTOS E IMPORTANCIA DEL TEMA DE LA INVESTIGACIÓN

Nuestro Municipio, al desarrollarse en forma acelerada, enfrenta problemas de urbanización y ante este problema surge la necesidad de asumir nuevas responsabilidades por parte de nuestro Gobierno Municipal.

Se establece que la jurisdicción y competencia del Gobierno Municipal Autónomo de La Paz, es la de implementación, gestión, desarrollo de nuevas políticas económicas y sociales, pero que lamentablemente por la baja operatividad de sus funcionarios no se establecieron las soluciones a tantos problemas que atraviesa el municipio afectando o dejando a las personas en indefensión frente a la carencia de regulación sectorial municipal.

Es ante esta expectativa que el investigador plantea, que si no existen soluciones viables y efectivas, se deben establecer otros mecanismos necesarios para la solución de estos vacíos jurídicos. Entonces el aporte legal que hace el egresado de derecho es establecer soluciones a nuevas problemáticas y vacíos legales existentes en el municipio producto del desarrollo, y ante este descuido surgió la necesidad de cooperar y gestionar una norma que regularice el funcionamiento de los parqueos públicos a través de la Implementación de la Unidad de Control y fiscalización de parqueos públicos, cuya función principal será la de regularizar esta actividad y establecer las sanciones pertinentes a las diferentes infracciones, cometidas por los dueños de parqueos públicos

En este contexto, la presente reglamentación otorgará la jurisdicción y competencia a la mencionada Unidad, que además de ser nueva tendrá todo el respaldo económico funcional del Gobierno Municipal Autónomo de La Paz, la misma funcionará de manera coordinada con la Unidad de Fiscalización y Regulación del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, cuya función principal es la regulación, las construcciones y el ordenamiento espacial, a fin de coordinar tareas en cuanto a la estructura necesaria de los parqueos públicos.

Esta nueva política además de regular y fiscalizar los parqueos públicos, también será una forma de regular las superficies de estacionamiento en edificaciones, una manera de solución a los problemas de tráfico.

Recientemente la Dirección Administrativa y de Planificación del Gobierno Municipal de La Paz, presentó un proyecto para remodelar el área de parqueo público y que el mismo cuente con las condiciones legales y cómodas para ofrecer un buen servicio, pero lamentablemente por la falta de una Unidad específica a esta tarea hace que el proyecto carezca de los recursos necesarios para el desarrollo del proyecto, es ante esta situación que el estudiante

proyecta como aporte general será la implementación de la Unidad de Registro y fiscalización de parqueos públicos, ya que esta labor requerirá de recursos económicos y logísticos para emprender dicha tarea.

Y como aporte específico plantearemos sistemas de control y fiscalización de parqueos públicos consistente en colocar un muro perimetral de todo el área del parqueo a fin de que solamente exista una entrada y una salida del lugar, esto evitaría que las personas transiten por el parqueo público para ingresar al mercado municipal logrando evitar accidentes, asimismo se evitaría el robo de vehículos y pertenencias dentro de los automotores. Paralelo al proyecto de remodelación se encuentra la elaboración y publicación de un reglamento de uso del parqueo público y el manual de procedimientos para los encargados de dicho estacionamiento público.

Con el objetivo de ordenar el uso del espacio público destinado al parqueo y para evitar el caos vehicular en el centro el Municipio dará en concesión el servicio de parqueo rentado y señalización de vías reguladas.

El parqueo público sistematizado y registrado creará nuevas políticas del caos vehicular que no permite un tráfico fluido en el centro a través de la concesión de la gestión y administración del servicio a una firma responsable, por medio de mecanismos eficientes de operación, control y fiscalización, cobro por el uso del espacio público, implementación de la señalización vial correspondiente de las vías a ser reguladas.

Implementar el parqueo rentado permitirá al Gobierno Municipal ampliar la cobertura del control y fiscalización en otras zonas de la ciudad, mejorando la circulación vial, recuperando áreas en las que actualmente impera el descontrol y el abuso de algunos sectores de la ciudadanía que se benefician de la situación que ellos mismos generan, en perjuicio de los demás.

Según explicación de los expertos el concesionario cobrará un alquiler por hora de uso del parqueo rentado dentro del área designada, de acuerdo a diferentes planes de alquiler, con diferenciación de costos por áreas, teniendo como obligación la adquisición instalación y mantenimiento preventivo anual de la señalización vertical, pintura horizontal, parquímetros, camionetas, grúas, etc.

El parqueo o estacionamiento rentado o tarifado, consiste en permitir temporalmente estacionar en las calles y lugares predeterminados por la Dirección de Tráfico y Transporte del Gobierno Municipal, con costo para el usuario.

Las calles en las que existan hospitales y escuelas, estarán libres de esta medida porque requieren de la disponibilidad necesaria de espacio para brindar la seguridad correspondiente a los usuarios de estas instituciones

Por todas las consideraciones anteriormente inscritas, el presente trabajo de investigación es de primordial interés, para resolver problemas de carácter jurídico y social de nuestra realidad.

6. OBJETIVOS DEL TEMA DE LA INVESTIGACIÓN

6.1 Objetivo general

- ✓ Determinar las deficiencias institucionales del Gobierno Municipal de La Paz, respecto al control y fiscalización de los parqueos públicos con la implementación de la Unidad de Control y fiscalización de parqueos públicos, proponiendo alternativas jurídicas para su regulación

6.2 Objetivos específicos

1. Determinar el origen de la propiedad y el surgimiento de los parqueos públicos.
2. Identificar las deficiencias que produce la ausencia del control y fiscalización de los parqueos públicos en el Gobierno Municipal de La

Paz.

3. Demostrar la necesidad de implementar Bases jurídicas para el control y fiscalización de parqueos públicos en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.
4. Proyectar un reglamento que permita normar y regular los parqueos públicos en el Municipio de La Paz.

7. HIPÓTESIS DE TRABAJO

"La inexistencia de disposiciones legales en el funcionamiento de los parqueos públicos en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, a provocado inseguridad jurídica, por lo que es necesario establecer bases jurídicas específicas para el control y fiscalización en la perspectiva de ofrecer seguridad jurídica".

Variable independiente

La inexistencia de disposiciones legales en el funcionamiento de los parqueos públicos en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

Variable dependiente

Provocada inseguridad jurídica, por lo que es necesario establecer bases jurídicas específicas para el control y fiscalización en la perspectiva de ofrecer seguridad jurídica.

8. METODOLOGÍA

8.1 Tipo de investigación

La presente tesis se enmarca en los siguientes tipos de investigación:¹

¹ VILLAR, de la Torre Ernesto – de la Anda Navarro Ramiro; Metodología de la investigación archivista y documental; Edit. Me Graw. Hill; Págs. 172, 173; México D.F. – México; 1981.

- **Descriptiva.-** Es utilizada para analizar cómo es, cómo se manifiesta un fenómeno y sus componentes, los cuales deben ser medidos con la mayor precisión posible; para el análisis de los fenómenos es necesario realizar un recuento o medición para obtener una cantidad numeral.²
- **Exploratoria.-** La que tiene por objeto esencial familiarizar con un tópico desconocido, poco estudiado o novedoso, esta investigación sirve para desarrollar un método a estudiar y utilizar en un estudio más profundo.³
- **Propositiva.-** Tiene por objeto sintetizar los datos obtenidos de la investigación y así proponer una creación, conjunción, adecuación y/o reformulación parcial o total de los tópicos estudiados.⁴

8.2 Métodos

Existen varios métodos operacionales para llegar a la comprobación de la hipótesis y de esta manera los que serán utilizados en la presente tesis son:⁵

- **Método Jurídico.-** Suma de procedimientos lógicos de investigaciones y causas los fines del Derecho. Que a su vez utiliza distintos tipos de métodos de acuerdo a la variedad de relaciones e hipótesis que se plantean, por ser el derecho una ciencia eminentemente práctica.⁶
- **Método Inductivo.-** Es el que parte de los aspectos particulares del problema inicialmente, hasta llegar a los aspectos generales del problema⁷.
- **Método de la Construcción Jurídica.-** Permite establecer las

² VILLAR, de la Torre Ernesto; Ob. Cit: Págs. 172 – 173.

³ Ídem.

⁴ Ídem.

⁵ CABANELLAS DE TORRES, Guillermo; Diccionario Jurídico Elemental; Edit. Heliasta; Pág. 56

⁶ WITKER; Jorge; Ob. Cit; Pág. 35.

⁷ Idem.

diferentes Instituciones para la construcción de Instituciones jurídicas, para una construcción funcional y orgánica en este caso buscando una reglamentación de los parqueos públicos en nuestra legislación⁸.

- **Método Histórico.-** En el presente trabajo se utilizó el método histórico, tomando en cuenta los antecedentes históricos de la propiedad como base para determinar a propiedad y establecer los mecanismos de control y fiscalización de parqueos públicos en Bolivia, De la misma forma en la presente investigación se utilizó una legislación nacional e internacional para luego proyectar el sistema de control y fiscalización de parqueos públicos, tomando en cuenta, como referencia, el modelo español, argentino y peruano.⁹
- **Método Dialéctico.-** Considera el problema jurídico en el contexto de las relaciones sociales y económicas describiendo y evaluando sus contradicciones y conflicto¹⁰
- **Método Analítico-Comparativo.-** Por otra parte en la investigación se utilizó el método analítico-comparativo, tomando en cuenta que se manejó la comparación de la legislación nacional con la legislación extranjera para obtener un respaldo en el tema.¹¹

8.3. Técnicas que fueron utilizadas en la investigación

La técnica empleada en el presente trabajo, se ha centrado en el ámbito de la recolección de datos bibliográficos, realización de fichas de investigación

⁸WITKER, Jorge; Ob, Cit; Pag. 38.

⁹ WITKER; Jorge; Ob.; Pág. 33.

¹⁰ WITKER; Jorge; Ob.; Pág. 33.

¹¹ Idem.

basada en corrientes y escuelas de pensamiento en el ámbito de las ciencias del Derecho Comparado, del Derecho Civil y Procesal Civil, y la historia del Derecho Extranjero. Finalmente, a efectos de validar los resultados hallados se recurrió a la técnica de la entrevista a expertos en la materia.

INTRODUCCIÓN.

El tema elegido para la presente tesis, tiene una importancia relevante para resolver problemas de carácter jurídico y social en la realidad del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz y por ende de la población paceña. Se considera que la implementación de la Unidad de Control y Fiscalización de Parques Públicos, permitirá generar un mejor control y funcionabilidad de los parques públicos, ya que hoy en día se encuentra en déficit, teniendo en cuenta que las dificultades que atraviesa el Municipio de La Paz, al no tener una norma específica que regule esta actividad se encuentra atada de manos y omitiendo sus funciones, ya que teniendo como una de las atribuciones de esta institución es la de crear normas que regulen esta actividad.

La presente tesis se ha motivado, en la preocupación por la carencia de normas dentro de la estructura organizativa del Municipio de La Paz, existiendo la Unidad de Fiscalización, pero que lamentablemente no tiene competencia en esta actividad, a raíz de esto que es imperante implementar dicha Unidad de Control y Fiscalización de Parques Públicos a fin de que esta Unidad se encargue exclusivamente de la regulación de este sector, regulando esta actividad que no solamente se ve en espacios públicos sino también en ambientes privados que son acondicionados rústicamente para esta actividad lucrativa.

Por lo tanto la presente tesis se justifica por los hechos mencionados, siendo que su importancia radica en abordar un problema palpitante y de trascendencia, para mejorar la actividad de los parques públicos, dotándola de un reglamento de función y operatividad, proponiendo esta solución posible de llevar a cabo, que está de acuerdo con la realidad de nuestro medio social siento este el aporte que realiza el investigador en la presente tesis.

CAPÍTULO I

MARCO HISTÓRICO

1.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL DERECHO DE PROPIEDAD.

Los derechos reales se constituyen en el núcleo fundamental de todos los derechos patrimoniales. Se presentan varias teorías que apoyan la noción, a su vez se aprecia que la relación de dos elementos constitutivos: El sujeto y el objeto, por un lado el sujeto ejerce facultades sobre la cosa y otro, el objeto debe prestar un servicio.

Es así que para un mejor entendimiento, empezaremos por los antecedentes de los derechos reales en la historia en los siguientes periodos de la evolución del hombre.

A. IMPERIO ROMANO.

Los orígenes de la propiedad son tan antiguos como la misma humanidad, pero en roma es donde se fue forjando la idea básica de la propiedad la cual se desarrolla en varias etapas o periodos.

- **Periodo Arcaico:** En este periodo, la familia o Gens era la que tenia la titularidad sobre un primitivo derecho sobre el suelo, teniendo al frente de ella al “Pater Familias”, que tenia la potestad, la plenitud de sus derechos civiles; por lo que se puede apreciar que hubo una propiedad colectiva pero privada individual es más un “poder” que una propiedad, en el moderno sentido del término.
- **Periodo clásico:** Se señala la denominada “Propiedad Quiritaria” o plena propiedad romana, donde los únicos

que ejercían eran los ciudadanos romanos. Por otro lado nace la llamada “Propiedad Provisional o Peregrina”, el Pretor considera que existen propiedades que no se hallaban bajo la propiedad quiritaria y debían ser protegidas las condiciones de la protección son fijadas por el magistrado, gracias a en las relaciones de hecho producen consecuencias jurídicas cada vez de hecho, pero adaptada a las necesidades, la práctica y asimiladas unas veces a la posesión material y otras al derecho de poseer.

- **Bajo Imperio:** Se aprecia que la única propiedad existente es la reconocida por el Derecho Civil Romano, o también “**Corpus Iuris**”, elaborado por los bizantinos. Respecto a la posesión adquiere su mayor evolución, al señalarse que la posesión por excelencia es el “**Possessorio Civilis**” o posesión del propietario o del que cree serlo, en virtud de un justo título de adquisición, para los cual debía demostrar buena fe, justo título y duración.

B. EDAD MEDIA.

Después de la caída del Imperio Romano, la autoridad de los grandes propietarios se convierte en más de hecho que de derecho la crisis del Estado transforma al gran propietario en un “dueño todopoderoso” y hace de su propiedad una denominación. El número de pequeños propietarios libres disminuye ya que quedan sujetos a la “Ley Potens” o bien a solicitar la protección de un establecimiento eclesiástico.

Un carácter esencial de la época es la confusión entre los vínculos personales y los vínculos reales. Las relaciones jurídicas son relaciones

de fuerza: “Tener” una cosa no significa ser propietario, es muy difícil hablar de propiedad y propietario, es mejor poner en relieve el hecho de que sobre una misma tierra se superponen distintos derechos reales. Además la aserción de los señoríos marca la aparición de una especie de “Jefes Rurales” que gozan de casi total autonomía, llevando a confundir soberanía y propiedad.

Los “*Potens*” convierten los tributos del poder público en el objeto de la propiedad privada, adquieren derechos señoriales que son un signo de su poder, la propiedad se convierte en objeto de su soberanía.

C. EDAD MODERNA.

La revolución burguesa determina cambios en el sistema de poder, pero sigue siendo ostentado por aquel que posee el dominio: La cualidad del ciudadano va unida, ya en los primeros textos constitucionales, al pago de impuestos por la tierra. La propiedad genera a su vez oposiciones para el acceso a determinadas carreras orientadas a la defensa del derecho de propiedad: Registradores de la Propiedad, Notarios, Jueces, Fiscales, estudiadas con avidez por los hijos de los terratenientes como puede comprobarse examinando las estadísticas de la época y los nombres de muchas estirpes jurídicas. No en vano el Código Civil norteamericano dedica más de setenta y cinco por ciento de sus artículos a la propiedad y los modos de obtenerla.

D. EDAD CONTEMPORANEA.

Durante el siglo XX, como se señaló anteriormente surgió la tesis de la propiedad como función social la noción que rompería con el carácter “sagrado e imprescriptible” que pretendió darle el Liberalismo a la propiedad.

Como base de esta noción se puede indicar la crítica al carácter individualista de la propiedad, según la concepción de *Von Ihering*: “la propiedad no podía ser un castillo inaccesible, dejando al arbitrio de la incompreensión, el capricho, la terquedad y el mas frívolo y desaforado egoísmo del individuo”; se dice que la propiedad debía servir como un elemento para el desarrollo integral de la sociedad. Por otro lado la creciente intervención del Estado en la economía, se reflejaría con mayor énfasis después de las guerras mundiales; siendo así que desde esta época la propiedad debe estar a la vez al servicio del bien común, es decir a partir de ese momento sirve como freno a las facultades del propietario

Dentro de los derecho subjetivos nuestra legislación positiva reconoce uno fundamental; el derecho de propiedad. Tal su importancia que el codificador prefiere titular el Libro Segundo; “De los bienes, propiedad y de los derechos reales sobre cosa ajena” (Art. 74 al 290). Su importancia va más allá del campo estrictamente jurídico para repercutir intensamente en los ámbitos históricos, filosóficos, económicos, políticos y aún religiosos¹².

Es preciso realizar una breve referencia a los precedentes históricos y a las diversas concepciones teóricas que ocasionan controversia política en esta materia cuya polémica es el concepto y extensión del derecho de propiedad individualmente frente al de la propiedad colectiva; para el cristianismo, la economía se halla al servicio de la persona, la economía es un medio al servicio del individuo; para el socialismo marxista, la persona se halla al servicio de la economía, éste es un fin.

¹²**ROMERO** Sandoval Raúl; Derechos Reales; Segunda Edición; Editorial Los Amigos del Libro; La Paz Bolivia 1991; Pág. 70-17

1.2.- CARACTERÍSTICAS DE LA PROPIEDAD.

Entre los derechos reales, la propiedad es el más completo: el propietario puede hacerlo todo con la salvedad de aquello que le está prohibido, en tanto que el titular de cualquier otro derecho real sólo puede llevar a efecto lo que la haya sido concretamente permitido por ejemplo, el usufructo; Puede extraer de la cosa que es objeto de su derecho toda la utilidad económica que contiene puede realizar actos materiales de disfrute y consumo, actos jurídicos negociables, actos de disposición y actos de administración; todo este imprime en el derecho de propiedad un carácter de absolutismo. Actos de disfrute y consumo, por ejemplo, tratándose de un inmueble puede no sólo percibir los frutos, sino también hacer ejecutar la instalación de un moderno sistema de calefacción; actos jurídicos negociables, transmitir la totalidad de su derecho enajenando la cosa por un acto traslativo de propiedad; actos de disposición, gravando la cosa objeto de propiedad con un derecho real de realización de valor (hipoteca de un automóvil) y actos de administración, el cobro de sumas de dinero por concepto de un contrato de arrendamiento y su posterior inversión en acciones de la Bolsa de Valores.

- a) ***La exclusividad** del derecho de propiedad se manifiesta en el entendido de que sólo el propietario se beneficia con la totalidad de las prerrogativas inherentes a aquél Sería ilógico pensar que un derecho de propiedad pertenezca en su totalidad a dos titulares. Suele ocurrir que dos o varias personas tengan sobre la cosa derechos diferentes. Así sucede cuando la cosa está sometida a un derecho real de usufructo, pero esta situación implica un desmembramiento de la propiedad. Suele ocurrir también que dos o varias personas sobre la cosa derechos de la misma naturaleza, pero concurrentes.*

El derecho de propiedad es exclusivo en el sentido que solo el propietario se beneficia con la totalidad de las prerrogativas inherentes a aquel. Un derecho de propiedad no podrá pertenecer en su totalidad a dos titulares.

- b) **La Perpetuidad** del derecho de propiedad debe entenderse en sentido jurídico ya que significa la tenencia que el derecho muestra a perdurar en tanto subsista su objeto. Por lo menos, así ocurre en la inmensa mayoría de los casos, sin embargo, se produce una excepción; el derecho temporal de superficie.

En el sentido que no le es asignada duración alguna: dura tanto como su objeto. En otro sentido, según el cual su existencia es independiente de su ejercicio, no puede perderse por el no uso.

- c) **Propiedad Condicional:** las modalidades de las obligaciones son numerosas, solo puede citarse a la condición como modalidad usual de los derechos reales.

1.3.- ELEMENTOS DE LA PROPIEDAD O PRERROGATIVAS.

Los elementos de la propiedad según **Ossorio** quien se apoya en el Derecho Romano, afirma que los elementos de la propiedad son:

- Usar la cosa o “iusutendi”
- Percibir los frutos o “iusfruendi”
- Abusar y disponer la cosa o “iusabutendi”
- Derecho a poseer o “iuspossidendi”

De ese modo la legislación nacional que toma como base el Derecho Italiano, afirma en el artículo 105 del Código Civil vigente que la propiedad es un poder jurídico que :

Permite:

USAR + GOZAR + DISPONER + POSEER: PROPIEDAD

1.3.1.- FUNCIÓN ECONÓMICA SOCIAL DEL DERECHO DE PROPIEDAD.

Para **MESSINEO** desde el punto de vista económico social la propiedad es la estabilización o consolidación de la posesión exclusiva o consolidación de la posesión exclusiva de los bienes, es el poder de hecho transformado en poder de derecho; es lo que considerando en relación al fenómenos de la producción de la riqueza, los economistas denominan capital en contraposición al trabajo; la propiedad es el equivalente jurídico del concepto económico del capital. La justificación económica y jurídica de la propiedad (o sea el capital) la encuentra en el ahorro hecho sobre el fruto del trabajo y sobre la renta del capital, acumulados con anterioridad por el procedimiento del ahorro, y añade que contra esta justificación económica y jurídica de la propiedad se estrellan ciertas ideologías políticas, según las cuales “la propiedad es, le vol”

La función económico social de la propiedad, reconocida en el sistema jurídico español es actualmente la nota que comporta limitaciones a la propiedad por los particulares, bajo la forma de obligaciones a observar en casos concretos, por ejemplo al añadir como justificación de la expropiación a la utilidad pública el interés social ha superado el individualismo de la época liberal para ponerse de parte de

la función social de la propiedad¹³.

La propiedad es el derecho real más completo y pleno que se puede tener sobre una, pero no se es absoluto, tienen una función social que lo legitima y lo dignifica; lo cual se indica en nuestro código civil vigente, en su artículo 106: “la propiedad debe cumplir una función social”, concordante con el Artículo 56 de la Constitución Política del Estado.

1.4.- DIFERENCIA CONCEPTUAL ENTRE DOMINIO Y PROPIEDAD.

Desde la época romana, los términos “Dominio” y “Propiedad” son usados como sinónimos. Vélez Sarsfield opina que las palabras dominio y propiedad son usados como sinónimos, ya que este criterio se extrae de la jurisprudencia española. Por su parte el Código Civil Chileno vigente asegura en el artículo 582 que el “Dominio”, llamado también “Propiedad” es el derecho real en una cosa corporal para gozar y disponer de ella arbitrariamente.

<u>DOMINIO</u>	<u>PROPIEDAD</u>
<ul style="list-style-type: none">➤ Hace referencia a la titularidad sobre un objeto corporal.➤ Va conectado con una cuestión jurídica.➤ Se reserva para las cosas muebles e inmuebles.➤ Considerado como un derecho de propiedad sobre las cosas.➤ Asimismo, dominio se utiliza en sentido técnico para designar el señorío sobre las cosas corporales; se refiere a cosas y derechos, plena o ilimitada pero siempre referida a cosas corporales.	<ul style="list-style-type: none">➤ Indica toda relación de pertenencia o titularidad.➤ Se refiere a una cuestión jurídica.➤ Toma una significación más amplia ya que comprende también los derechos, no solo las cosas.➤ Se la emplea para referirse a todos los derechos susceptibles de apreciación pecuniaria.➤ Es un concepto económico jurídico, que se refiere a todos los Derechos Reales.

¹³ROMERO Sandoval Raúl; Derechos Reales; Segunda Edición; Editorial Los Amigos del Libro; La Paz Bolivia 1991; Pág. 85-60.

1.5.- PERDIDA DEL DERECHO DE PROPIEDAD.

Significa la cesación de la actividad jurídica entre la persona y la cosa, puede darse por un acto de la voluntad del titular o por causas totalmente ajenas a ella. De ese modo la pérdida puede darse en los siguientes casos:

1. Desde el punto de vista del objeto:

- a) Destrucción material:** cuando sobre el que ejerce el derecho desaparece ya sea por efectos naturales o por obra de la persona.
- b) Destrucción jurídica:** cuando la cosa queda fuera del comercio de las personas.

2. Desde el punto de vista del sujeto:

- a) La cesación voluntaria:** refleja la intención de dejar la relación persona – cosa y se da en las formas de enajenación y de abandono.
- b) La cesación involuntaria:** se produce por extravió, robo o sustracción, además por la expropiación.

1.6.- ANTECEDENTES DE LOS PARQUEOS PÚBLICOS

Los estacionamientos o parqueos tienen muchos sinónimos y que son conocidos de muchas maneras en todo el mundo.

Un Estacionamiento en la Universidad Rutgers de New Brunswick, Nueva Jersey, Estados Unidos. En relación con los vehículos, se conoce como estacionamiento (o parking, término este último un anglicismo del que derivan otros sinónimos: parqueadero y aparcamiento, e incluso el verbo aparcar) referido al espacio físico donde se deja un vehículo por un tiempo indeterminado cualquiera y, en algunos países hispanohablantes, también al

acto de dejar inmovilizado un vehículo.

En nuestro país se le llama “Parqueo” al lugar donde se pueden dejar los vehículos a cambio de un pago por hora, semanal o mensual.

Los primeros automóviles no eran vehículos de todo tipo de clima, podían congelarse y expuestos al clima se vieron con la necesidad de crear a lo que hoy llamamos parqueos públicos. Eran en general lugares en donde no había mucho tráfico que paulatinamente con el pasar del tiempo el hacinamiento y el crecimiento del parque automotor obligo a que ciertas personas se dediquen a este negocio de igual manera en el radio urbano, de esta manera convirtiéndose en una necesidad su uso, posteriormente en décadas más tarde se vería como un negocio fructífero.

1.6.1. ESTACIONAMIENTO PARA AUTOMÓVILES.

En los países donde el automóvil es de uso habitual las instalaciones para el estacionamiento son construidas junto a edificios para facilitar el movimiento de los usuarios y ofrecer seguridad a sus vehículos; esto suele ser en garajes construidos en los sótanos de los mismos o en campos grandes que tienen el propósito de depositar una gran cantidad de vehículos.

Se supondrá que el estacionamiento para automóviles será en un terreno y el servicio lo harán los conductores, para diferenciar el estacionamiento con servicio y el garaje. Con una buena planeación, el terreno para estacionamiento no tendrá que combinarse si la instalación se expande. El terreno debe tener un piso duro. Los terrenos para estacionamiento deben tener su pendiente hacia el exterior del edificio. Con frecuencia, el terreno para estacionamiento se aísla parcialmente de la calle por medio de césped, también se usan arbustos pequeños.

Pasillos. El ancho de los pasillos y corredores depende del tipo de uso, la frecuencia del uso (con vehículos) y la velocidad de viaje permitida. En general, se pueden usar pasillos como columna vertebral y pasillos transversales. Los pasillos en oficinas, diseñados para gente y no para vehículos, no necesitan ser rectos, en oficinas con forma libre o vista al exterior, se evitan deliberadamente los pasillos de ramificación recta. No se debe obstruir la visión a las esquinas colocando máquinas o productos. Si se obstruye la visión (por un muro, por ejemplo) deben colocarse espejos para que conductores y peatones puedan ver a la vuelta de la esquina.

En relación con los vehículos, se conoce como estacionamiento (o parking, término este último un anglicismo del que derivan otros sinónimos: parqueadero y aparcamiento, e incluso el verbo aparcar) al espacio físico donde se deja el vehículo por un tiempo indeterminado cualquiera y, en algunos países hispanohablantes, también al acto de dejar inmovilizado un vehículo.

1.6.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS ESTACIONAMIENTOS O PARQUEOS

Como introducción diremos que la mayoría de los estacionamientos están compuestos de varias maneras y que cada uno de ellos es muy diferente a los otros pero que mínimamente deben contar con lo siguiente y que de los cuales haremos mención:

- **Pasillos exclusivos para vehículo.** Si el pasillo está en un área de almacenamiento y no es sólo para circulación general de distancia, entonces los pasillos estrechos permiten más espacio para el almacenamiento. La siguiente decisión es el tipo de vehículo. Las alternativas son un montacargas con

contra peso, un montacargas de ruedas al frente, un montacargas de horquillas extensibles, un montacargas o mástil oscilante y un montacargas con brazos para troqueles.

- **Pasillos y corredores exclusivos para personas.** Los corredores son pasillos con muros. Como la gente no se puede orillar en los corredores para evitar la circulación como lo hace en los pasillos los corredores deben ser más anchos que los pasillos.
- **Rampas.** Si no existen restricciones de longitud, las rampas son una alternativa, la inclinación de las rampas debe ser de más o menos cinco grados. Según *Vaugh* sugiere 4.9 grados como ángulo máximo para inválidos, 5.7 grados como máximo para el público. No se pueden poner escalones en pendiente ligera porque, con frecuencia la gente se cae sobre todo al descender. Si se van a empujar carros de mano o montacargas cuesta arriba se deben poner descansos a nivel suficientemente grandes para que quepa el vehículo, a cuando menos 9 pies de cambios de elevación.
- **Escaleras.** Las escaleras requieren menores longitudes, lo cual es un detalle especialmente importante dentro de un edificio. Para el diseño, por lo general la altura total para subir está dada y el número de escalones será un entero.
- **Escaleras de mano.** El ángulo de las escaleras de mano no debe exceder de 90 grados las escaleras de barrotes fijos deben tener una jaula o protección de seguridad si tienen más de 20 pies de alturas.
- **Puertas.** La mayoría de las puertas (sobre todo para personas), están embizagradas por un lado y son sólidas. Las puertas con persianas son inconvenientes en general porque la persiana deja pasar el ruido, así como el humo en caso de

incendio.

- **Vigilancia.** La vigilancia empieza con el control de entrada y acceso a un espacio. Hay tres maneras de establecer si una persona puede o no entrar, por lo que lleva la persona (llave o bulto), por algo que sabe la persona (combinación, contraseña) o por medio de una identificación (fotografía de la cara, voz, firma, huellas digitales). La vigilancia para una instalación debe tener tres objetivos básicos: perímetro (límites de la propiedad), área (el edificio) y objeto (cuarto o gabinete individual). Debido a que la mano de obra es muy costosa, sobre todo si se necesita 24 horas al día, 07 días a la semana, la tendencia ha sido usar aparatos en lugar de gente. El perímetro se puede proteger con vallas, muros y puertas que se cierran con llave. Las áreas de recepción y embarque son las más vulnerables al robo. La supervisión dual funciona muy bien para prevenir la complicidad entre empleados y conductores de camiones. Los peatones se deben mantener lejos de los muelles. Las áreas de recolección de basura y los vehículos para su transporte se prestan para extraer ilícitamente artículos. El acceso nocturno a áreas de basura se debe restringir ya que es un punto de rescate conveniente para lo robado durante el día. Los objetos protegidos son: oficinas de cajeros, laboratorios de investigación, materiales clasificados e instalaciones de cómputo. Los espacios interiores y el perímetro se pueden proteger mediante detectores ultrasónicos de movimiento, sensores de microondas de intrusión y sensores infrarrojos pasivos.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

LOS DERECHOS REALES, LA PROPIEDAD Y EL MUNICIPIO.

2.- INTRODUCCIÓN A LOS DERECHOS REALES

Los Derechos Reales según **Messineo**, se refiere a los intereses de naturaleza económica y por ende a los medios que sirven para satisfacerlos.

Por tanto se considera que son el núcleo de los Derechos Patrimoniales, ya que se destaca la normativa que relaciona a las personas respecto de las cosas; por eso es llamado Derecho sobre las cosas.

El Diccionario de las Ciencias Jurídicas, Políticas de **Manuel Ossorio** admite que los “Derechos Reales”, son también conocidos como “Derechos Personales”, atribuyéndoles el nombre de “Erga Omnes”, y son considerados como la facultad sobre una cosa o bien determinado, oponible contra todos de manera absoluta, es decir que el sujeto puede ejercer derechos directamente sobre las cosas o bienes que estén a su cargo.

Asimismo la Enciclopedia **OMEBA** se refiere a los Derechos Reales como “la relación directa que se crea entre las persona y la cosa”, también afirma que los derechos son por excelencia.

- Absolutos.
- Inviolables.
- Universales.

Por lo tanto, se dice que los “Derechos Reales” constituyen el núcleo fundamental de los derechos patrimoniales y que poseen dos elementos constitutivos:

- **Sujeto:** Tiene y ejerce facultades sobre la cosa.
- **Objeto:** Debe prestar cierto servicio y satisfacer ciertas necesidades.

2.1. TEORIAS SOBRE LOS DERECHOS REALES

Para entender con mayor claridad las anteriores opiniones, se consideran dos teorías que sostienen la concepción de los Derechos Reales.

1º Teoría Clasista: Planteada por grandes pensadores como **Aubry, Rau y Mazeud**, quienes sostienen una visión dualista, ya que la relación que existe en los “Derechos Reales” solo alberga dos elementos, es decir la relación entre la persona (que actúa como sujeto activo) y el objeto.

2º Teoría Tripartita: **Messineo** Emite los principales planteamientos respecto, se refiere que el Derecho Real contrapuesto al Derecho Personal y Patrimonial da lugar a una relación entre el titular (conocido como sujeto activo), los otros sujetos (llamados sujetos pasivos) sobre un objeto determinado, lo que hace notar el nacimiento de una relación jurídica claramente definida.

2.1.1. CARACTERES DEL DERECHO REAL.

Los Derechos Reales presentan ciertos caracteres fundamentales, según **Messineo** son:

- ✓ La inherencia del poder del titular a la cosa que es el objeto del mismo.

- ✓ Un poder con carácter de intermediación, en virtud del cual no es necesaria la cooperación de otro sujeto para el ejercicio de tal poder.

Por su parte **José María Pino** plantea los cuatro caracteres de los Derechos Reales:

- ✓ **Es un derecho absoluto** porque no solo se confiere al titular la máxima eficacia por el mismo, independientemente de la relación jurídica que podría vincularlo otro sujeto, sino que este derecho también se rige a la universalidad de los sujetos no titulares.
- ✓ **Es un derecho que genera siempre acciones reales** sobre la cosa y a favor del titular.
- ✓ **Es un derecho inmediato** la suma de poderes que se ejercen en una potestad directa, inmediata y realizable con prescindencia de cualquier otra persona ajena.

2.1.2. Clasificación de los Derechos Reales.

Las situaciones jurídico-reales, que interesan al sujeto en sus relaciones directas con los bienes, constituyen el núcleo del derecho privado, el cual se establece directa o indirectamente sobre el derecho de propiedad.

La propiedad constituye el derecho real por excelencia, es un derecho pleno, potencialmente ilimitado y exclusivo. A su lado se encuentra otros derecho reales, de naturaleza limitada respecto a la propiedad, a su vez limitan. En consecuencia, tenemos: A) la propiedad; B) los derechos reales sobre cosas cuya propiedad pertenecen a otra persona (**los iura re aliena**)¹⁴.

El código civil vigente en nuestro país contiene la clasificación siguiente:

¹⁴**ROMERO** Sandoval Raúl; Derechos Reales; Segunda Edición; Editorial Los Amigos del Libro; La Paz Bolivia 1991; Pág.12

2.1.3. Derechos Reales de disfrute y goce.

- Usufructo derecho que se concede a una persona para usar y disfrutar los bienes ajenos con la obligación de conservar su forma y sustancia.
- Según el Código Civil vigente en su artículo 250 el Uso es la facultad que se otorga a su titular para utilizar una cosa ajena y percibir de ella los frutos que produzca, en la medida necesaria para sí y su familia.
- Así mismo en el artículo 251 prevé, que la Habitación otorga al titular la facultad de ocupar en una casa ajena las piezas necesarias para sí y su familia.
- En tanto que la Servidumbre es la carga impuesta a un inmueble (predio sirviente) en beneficio de un fundo vecino (predio dominante) y que pertenece a propietario distinto.
- Por su parte el Derecho a construir, también conocido como el “Iura in re aliena” es el derecho real sobre cosas ajenas y otorgado a una persona para edificar en suelo ajeno a título oneroso o gratuitamente, adquiriendo así la propiedad de la construcción.

2.1.4. Derechos Reales de Garantía, entre los cuales se aprecia:

- La “Hipoteca”, según **Ossorio**, es un derecho real de garantía, que recae sobre bienes muebles o inmuebles sujetos a registro.
- En tanto que la Pignoración es el contrato en virtud del cual el deudor u otra persona por él entrega un bien mueble o inmueble esto para garantizar el cumplimiento de una obligación, formando parte de esta la prenda y anticresis.
- La prenda, según lo anunciado en el artículo 1401 del Código Civil vigente, es el derecho real de garantía mobiliaria que

exige el desplazamiento posesorio.

- Según el artículo 1429 del Código Civil vigente, la anticresis, es el derecho de percibir los frutos del inmueble, imputándolos primero a los intereses si son debidos y después del capital.

2.2. EVOLUCIÓN DEL DERECHO DE LA PROPIEDAD.

Dentro de los derechos subjetivos nuestra legislación positiva reconoce uno fundamental el derecho de propiedad. Tal su importancia que el codificador prefiere titular el Libro Segundo; “De los bienes, propiedad y de los derechos reales sobre cosa ajena” (Art. 74 al 290). Su importancia va más allá del campo estrictamente jurídico para repercutir intensamente en los ámbitos históricos, filosóficos, económicos, políticos y aún religiosos¹⁵.

2.2.1. Caracteres del derecho de propiedad.

Entre los derechos reales la propiedad es el más completo: el propietario puede hacerlo todo con la salvedad de aquello que le está prohibido, en tanto que el titular de cualquier otro derecho real sólo puede llevar a efecto lo que la haya sido concretamente permitido, por ejemplo en el usufructo; Puede extraer de la cosa que es objeto de su derecho toda la utilidad económica que contiene puede realizar actos materiales de disfrute y consumo, actos jurídicos negociables, actos de disposición y actos de administración; todo este imprime en el derecho de propiedad un carácter de absolutismo. Actos de disfrute y consumo, por ejemplo, tratándose de un inmueble puede no sólo percibir los frutos, sino también hacer ejecutar la instalación de un moderno sistema de calefacción; actos jurídicos negociables, transmitir la totalidad de su derecho enajenando la cosa por un acto traslativo de propiedad; actos de

¹⁵ROMERO Sandoval Raúl; Derechos Reales; Segunda Edición; Editorial Los Amigos del Libro; La Paz Bolivia 1991; Pág. 70-17

disposición, gravando la cosa objeto de propiedad con un derecho real de realización de valor (hipoteca de un automóvil) y actos de administración, el cobro de sumas de dinero por concepto de un contrato de arrendamiento y su posterior inversión en acciones de la Bolsa de Valores

- a) **La exclusividad** del derecho de propiedad se manifiesta en el entendido de que sólo el propietario se beneficia con la totalidad de las prerrogativas inherentes a aquél sería ilógico pensar que un derecho de propiedad pertenezca en su totalidad a dos titulares. Suele ocurrir que dos o varias personas tengan sobre la cosa derechos diferentes. Así sucede cuando la cosa está sometida a un derecho real de usufructo, pero esta situación implica un desmembramiento de la propiedad. Suele ocurrir también que dos o varias personas sobre la cosa derechos de la misma naturaleza, pero concurrentes.
- b) **La Perpetuidad** del derecho de propiedad debe entenderse en sentido jurídico ya que significa la tenencia que el derecho muestra a perdurar en tanto subsista su objeto. Por lo menos así ocurre en la inmensa mayoría de los casos sin embargo se produce una excepción; el derecho temporal de superficie.

2.2.2. Función económica social del derecho de propiedad.

Para **MESSINEO** desde el punto de vista económico social la propiedad es la estabilización o consolidación de la posesión exclusiva o consolidación de la posesión exclusiva de los bienes, es el poder de hecho transformado en poder de derecho; es lo que considerando en relación al fenómenos de la producción de la riqueza, los economistas denominan capital en contraposición al trabajo; la propiedad es el equivalente jurídico del concepto económico del capital. La justificación económica y jurídica de la propiedad

(aluvión) o por un acto del adquirente (ocupación).

2.4. EL MUNICIPIO.

La comunidad en las diferentes épocas del desarrollo de la sociedad humana, adopta formas concretas de organización del gobierno local (municipio, ayuntamiento, cabildo, comuna, ayllu, etc.), en lo sustancial el significado conceptual de Municipio como se define a la forma de administración y gobierno local esto casi siempre se mantuvo invariable.

Para Roberto Dromi nos da la definición de Municipio señalando que es la comunidad local de ciudadanos, por tanto una célula política esencial de la estructura orgánica de la administración general del Estado, a la que se le encomienda administración y ejecución de obras y servicios públicos de interés local.

Entonces concluimos que Municipio es una comunidad autónoma que existe en una determinada circunscripción territorial, donde el Gobierno Local debe tener como finalidad satisfacer las necesidades comunes de la población en general mediante la prestación de servicios públicos y la realización de obras publicas.

Esta definición coincide con la Ley N° 2028, de 28 de octubre de 1990 en el Parágrafo I y II del Artículo 03 define:

- I. Municipio es la Unidad Territorial, política y administrativamente organizada, en la jurisdicción y con los habitantes de la Sección de Provincia, base del ordenamiento territorial del Estado Unitario y democrático Boliviano.
- II. En el Municipio se expresa la diversidad étnica y cultural de un Estado.

3.4.1. EI MUNICIPIO COMO HECHO ANTERIOR AL DERECHO

Como Construcción jurídica posterior al Municipio tiene origen en Roma cuya característica fundamental fue el reconocimiento de la Autonomía Municipal por parte del poder superior o central.

Se enfatiza esto por cuanto fue en Roma donde el andamiaje jurídico de entonces le otorgo al Municipio la categoría de realidad jurídica.

Los hechos Constitutivos de carácter social e histórico del Municipio Romano tiene origen en la base de la familia, la asociación de familias (clan), la reunión de tribus como resultado de todo un proceso social e histórico.

Posteriormente el poder supremo o poder ante una realidad objetiva, mediante normas de orden legal reconoce su existencia elevando al Municipio a la categoría de Institución Jurídica y Política.

Con anterioridad al Municipio romano cabe mencionar la existencia las ciudades estados en Grecia, que en lo sustancial fueron formas de poder local fundamentalmente urbanas, siendo por tanto este aspecto la característica principal de las polis griega, que no excluye la existencia de un gobierno local, la formación del Municipio griego ciudad o polis responde al mismo proceso que siguió el Municipio Romano.

En consecuencia el Municipio es el producto de un proceso de desarrollo histórico – social, que con posterioridad fue reconocido como una institución jurídica y política, por parte de un poder central o supremo así que el hecho social e histórico antecedieron al Derecho.

3.4.2. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL MUNICIPIO

El Municipio contiene elementos como ser la población el territorio, el elemento que articula y contextualiza ambos es el gobierno o poder local,

cuyas funciones son las de normar y regular mediante acuerdos la gestión administrativa municipal conforme a los fines y atribuciones reconocidas por la Carta Magna, y de este modo poder satisfacer el interés colectivo de la población.

3.4.3. POBLACION

Es en el aspecto humano o el pueblo que se encuentra asentado el territorio que comprende el Municipio siendo la colectividad humana que son el fin de realizar un ideal propio de justicia, seguridad y bienestar, reivindica la institución de un poder político privativo que garantiza el derecho adecuado a sus necesidades y aspiraciones.

3.4.4. TERRITORIO

Proviene del latín terrum, terrae (tierra), referida a la limitación espacial constituye el ámbito geográfico que delimita que la jurisdicción del Municipio donde el poder o gobierno local ejerce su autoridad.

El territorio es el escenario geográfico donde el aspecto poblacional o demográfico tiene su realización y consiguientemente el gobierno municipal.

3.4.5. GOBIERNO

EL Gobierno Municipal, es la autoridad encargada de gobernar y administrar el municipio con el fin principal de planificar y promover el desarrollo humano sostenible equitativo y participativo del municipio.

Se encuentra conformado por el concejo Municipal siendo este la máxima autoridad del gobierno municipal, con facultades

normativas y fiscalizadoras, no es un órgano legislador es deliberante y el alcalde tiene facultades ejecutivas, administrativas, técnicas y de representación, elegidos en las elecciones municipales.

2.5. EL GOBIERNO MUNICIPAL.

Mediante Decreto Supremo de 14 de agosto 1936, del Régimen de David Toro, por primera vez en nuestro país se dispuso la división formal del Gobierno Municipal.

El Gobierno Municipal, es la autoridad encargada de gobernar y administrar al municipio con el fin principal de planificar y promover el desarrollo humano sostenible, equitativo y participativo del municipio.

Su estructura organizacional del gobierno municipal se basa en los siguientes principios:

- a) Flexibilidad.- Es la adecuación del nuestro gobierno municipal a los cambios producidos en el interior de la municipalidad y su entorno.
- b) Estructuración Técnica.- Diseñada en función del Plan de Desarrollo Municipal y aplicando los criterios y metodológicas definidas al Reglamento Especifico del Sistema de Organización Administrativa.
- c) Servicio a la Comunidad.- Orientada a la prestación de servicios en forma ágil, eficiente, transparente y con equidad social, ara contribuir de manera efectiva a la satisfacción de las necesidades de la comunidad.
- d) Institucionalización.- Las regulaciones en materia organizacional en el gobierno municipal, deberán sujetarse en el Reglamento Especifico del Sistema de Organización Administrativa.

2.6. LOS PARQUEOS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ.

Losparqueos o estacionamientos son espacios para él parqueo de vehículos, constituyen el complemento del sistema vial; pueden ser áreas públicas o áreas privadas. Generalmente son parte de la superficie de vías (estacionamiento en la calle) o “playas de estacionamiento” junto a predios de edificios públicos o privados.

Las áreas de estacionamiento privadas, pueden ser edificios o predios dedicados al resguardo de vehículos y coches, servicio por el que se paga determinada tarifa “por hora”.

En la reglamentación de construcciones de los instrumentos de ordenamiento espacial, se debe prever normativa específica referida a superficies de estacionamiento por superficie de edificación, ya sea comercial o de vivienda y de otros usos, tanto más estricta cuanto más grande es la ciudad y mayores son sus problemas de tráfico.

Existen determinadas formas de control de estacionamientos públicos en las que se consideran tarifas “por hora” como en el caso de los denominados parquímetros (equipos que miden el tiempo de estacionamiento de un vehículo en un espacio determinado) y también se considera el “alquiler” mensual de espacios de estacionamiento mediante tarifas fijadas por el Gobierno Autónomo Municipal de la ciudad de La Paz. .

2.6.1. Requisitos Físicos de un Parqueo Público. Para la mayoría de la gente, el espacio ideal de estacionamiento está a algunos pasos de la puerta de su casa o de la oficina. El diseñador debe atender a un número de inquietudes para lógica, eficiente, y económicamente situar el área de estacionamiento. Algunas sugerencias de éstos incluyen:

1. Espacios adecuados de estacionamiento que se integran con las instalaciones circundantes y los patrones de circulación existentes.
2. Localización de las áreas de estacionamiento convenientes a las entradas de los edificios.
3. Separación de las áreas de estacionamiento de clientes y empleados.
4. Preservar líneas visibles para las entradas y características arquitectónicas y de paisaje significativos.
5. Reducción al mínimo de los impactos negativos al ambiente natural así como quitar la vegetación madura innecesariamente o degradar estabilidad del suelo.
6. Preservación e integración de árboles maduros existentes en el futuro estacionamiento.
7. Orientación para crear áreas de estacionamiento seguras y convenientes, la orientación y configuración del área de estacionamiento se deben considerar temprano en el proceso de localización linear las filas de espacios de estacionamiento perpendiculares a la facilidad minimizando el número de pasillos de cruce peatonal. Proporcionar los puntos de acceso y paso peatonal de áreas de estacionamiento a las entradas de la facilidad. Distancias que camina el usuario. Los usuarios a largo plazo, tales como empleados, aceptarán generalmente más largas distancias que caminar desde el área de estacionamiento a su lugar de trabajo. Los usuarios a corto plazo tales como clientes o visitantes esperan distancias más cortas que caminar. Los espacios del estacionamiento para una facilidad específica no deben estar a más de 75 metros de la entrada de la facilidad.

En cuanto a la infraestructura de un adecuado diseño. Destacamos algunas pautas comunes de planeamiento y diseño del área de estacionamiento son:

1. Reducir al mínimo los cortes de encintado de la entrada y salida del área de estacionamiento.
2. Ubicar al visitante separado y el estacionamiento reservado en la entrada delantera de la facilidad.
3. Eliminar las áreas de estacionamiento en punto muerto.
4. Localizar las entradas y las salidas lejos de intersecciones ocupadas.
5. Localizar los pasillos y las filas de estacionamiento paralelos a la dimensión larga del sitio a parquear en cada lado de un pasillo.
6. Utilizar las áreas de estacionamiento rectangulares para reducir al mínimo el necesitar áreas del terreno.

2.6.2. Multas por malos parqueos.

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz en sus diferentes actividades legislativas impulsaron proyectos como el plan de reordenamiento de los parqueos callejeros en el centro de la ciudad, por su parte la oficina de Tráfico y Transporte emitió boletas de infracción cuyo monto asciende a Bs 450.000, (Cuatrocientos cincuenta mil 00/100 Bolivianos).

El responsable de esa repartición municipal, expresó que el trabajo es permanente para que la gente sea consciente de que debe colaborar para evitar los embotellamientos en las calles céntricas debido a los parqueos en el lado izquierdo, en 45° y en doble fila.¹⁷

¹⁷el deber <http://www.eldeber.com.bo/2010/2010-04-08/vernotasantacruz.php?id=100407220656>

“Mantenemos un promedio diario de 50 multas, por Bs 323 (trescientos veinte tres 00/100 Bolivianos), para los conductores que estacionan sus vehículos en los sitios prohibidos mediante ordenanzas. Si no pagan en el tiempo previsto deben agregar Bs 100 (cien 00/100 Bolivianos), porque una grúa los conducirá hasta los predios de la ex terminal de buses”.

El funcionario también agregó que se autorizó que el dinero recaudado sea invertido en la contratación, por dos meses, de otras cinco grúas para ejercer control en zonas fuera del primer anillo.

Pese a estos controles, aún es posible ver cómo en algunas calles, la gente siguen estacionando sus vehículos en el lado izquierdo de la vía. Los controles se amparan en la ordenanza 012/92, que prohíbe que entre las horas 7:00 a.m. y las 19:00 p.m., de lunes a viernes, se estacione toda clase de vehículos, sean oficiales, privados o de servicio público.

2.6.3. Caos por arbitrariedades de transportistas¹⁸.

La desobediencia a la normativa de Tránsito por parte de conductores de vehículos particulares y públicos respecto a los lugares no permitidos para estacionar, es un factor primario para la generación de caos y congestionamiento en las vías del sector troncal de la ciudad de La Paz.

2.6.4. Ejemplos de Patentes en la ciudad de La Paz

➤ Calle Otero de La Vega

Un sector destinado para el paso del flujo vehicular es ocupado abusivamente por transportistas de minibuses a la ciudad de El Alto, quienes sin contar con autorización alguna improvisan

¹⁸EL DIARIO evidenció que más de una decena de calles están obstaculizadas por el parqueo de vehículos, principalmente particulares y oficiales, ya que éstos en la mayoría ocupan por lo menos un carril, el mismo que está habilitado para la circulación de motorizados, más no como parqueo.

una parada generando caos en horas “pico” del día vale decir, al ingreso y salida de las actividades laborales o estudiantiles.

Las personas se arremolinan alrededor de ese sector para tratar de abordar un vehículo que los traslade hasta sus domicilios y en el afán de hacer largas filas, impiden el paso de otros motorizados. No existe control de la Unidad de Tránsito en el sector.

➤ **Calle Juan de la Riva**

En la calle Juan de la Riva se estacionan vehículos particulares en lugares prohibidos. Los conductores se apropian de las veredas y convierten la calzada para un solo carril.

A esta situación se suma el hecho que las aceras son demasiado estrechas y muchos de los inmuebles están fuera de línea y nivel. Tampoco existe control de la Unidad de Tránsito.

➤ **Calle final Comercio**

En la calle final Comercio, en cercanías de un regimiento policial y del Colegio “Santa Ana”, las aceras son usadas como garaje para los autos de oficiales de rango que aprovechando de su autoridad, no son sancionados y ponen en riesgo a la población estudiantil que debe tomar calzadas para dirigirse a su centro de estudio, exponiéndose muchos a ser atropellados.

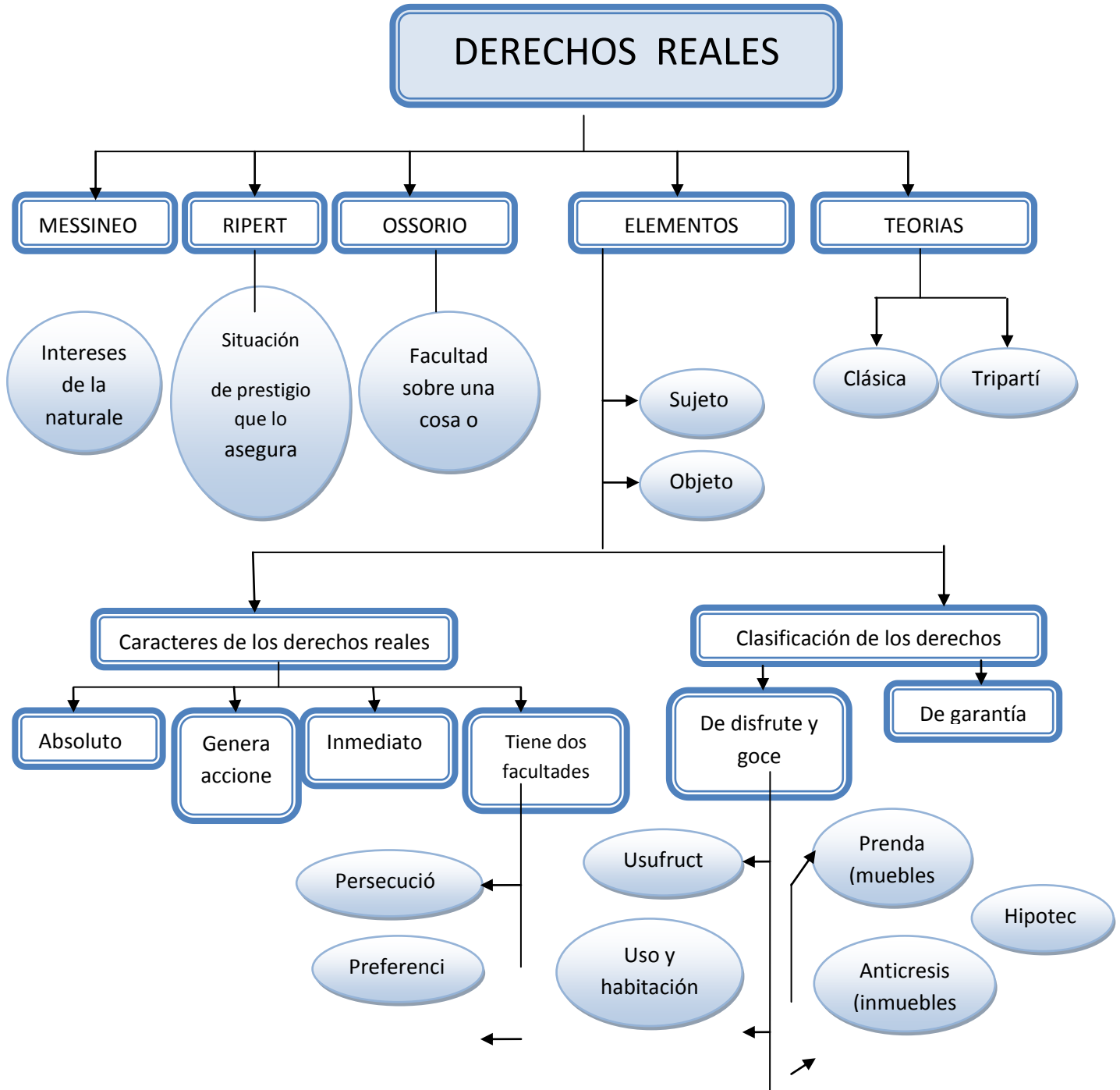
Entre las atribuciones que tiene esta Unidad de Control y Fiscalización de los parqueos públicos, necesitará de las herramientas necesarias para respaldar las acciones de control, que realiza en Coordinación con el Organismo Operativo de Tránsito, “vemos la planificación de lo que significa

circuitos viales, administración dentro de la vía porque se dan las autorizaciones de paradas, los estacionamientos fuera de aquellas áreas que están consideradas como vías primarias de circulación y el Operativo de Tránsito realiza todo el control”,

Los congestionamientos vehiculares se deben fundamentalmente a dos factores, “el primero es que los conductores del transporte público paran donde quieren, no tienen una educación vial e incluso en el segundo carril o pasando la bocacalle y ahí ocasionan el congestionamiento; el segundo motivo es la irresponsabilidad de los usuarios que levantan la mano donde sea y se molestan si es que los vehículos de transporte no paran donde están ellos”.

Estos y otros más serán analizados en el siguiente capítulo para que finalmente se demuestren los resultados en la propuesta de la presente investigación.

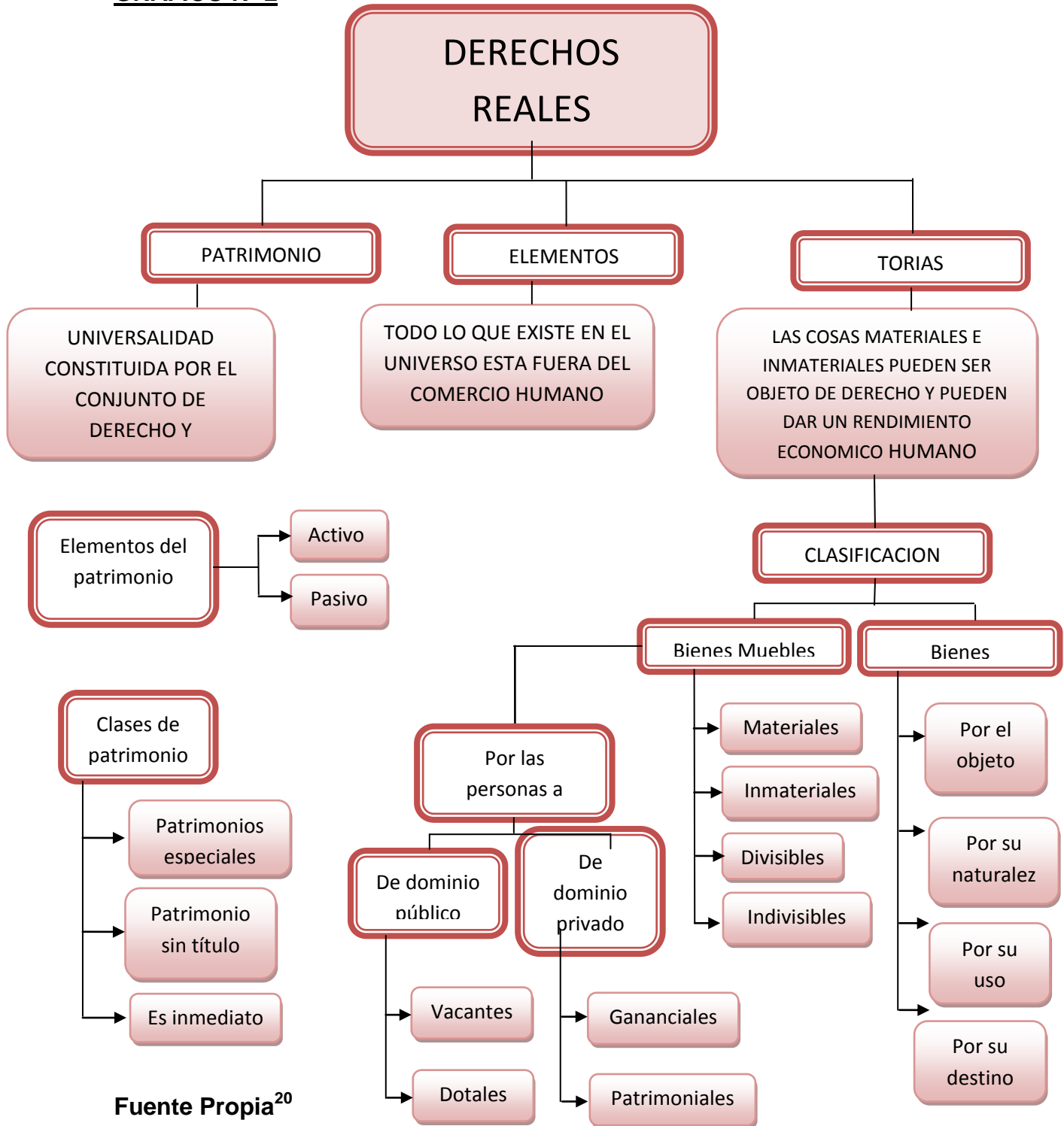
GRAFICÓ N° 1



Fuente Propia¹⁹

¹⁹ Fuente Propia

GRAFICÓ Nº 2



Fuente Propia²⁰

²⁰ Fuente Propia

CAPÍTULO III

ASPECTOS INSTITUCIONALES

IDENTIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS QUE PRODUCE LA AUSENCIA DEL CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE LOS PARQUEOS PÚBLICOS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ.

3.- GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ.

Nuestra ciudad de la Señora de La Paz, recibió el nombre simbólico del Virrey Pedro de la Gasca después de la batalla en que fue vencido el alzado Gonzalo Pizarro, como recibió también el nombre de “Noble Valerosa y Fiel” en 1794, en premio y reconocimiento a su lealtad a la Corona de España en la que la naciente ciudad de La Paz, vivió momentos de inquietud durante la insurrección indígena de los Kataris y Amarus.

Por las venas de la ciudad de La Paz, corre sangre aymara, la raza indígena más antigua de América Latina, cuya elevada cultura se contempla en la milenaria metrópoli de Tiahuanaco y la legada por España heroica y bravía que conquistó el Imperio de los Incas, cruzando océanos y mares, penetrando selvas, escalando montañas y cordilleras, navegando y cruzando gigantescos ríos caudalosos, con denuedo y coraje increíble, y espíritu rebelde de independencia personificada en sus ancestrales regiones más típicas: Castilla, Navarro, Galicia, Cataluña y Vasca que ha legado a sus hijas, dañando en mayor o menor grado el concepto que tienen de su unidad republicana. ¹⁶

¹⁶ ITURRI, Núñez del Prado Julio; “Síntesis Históricas de la Municipalidad de La Paz y de los Amigos de la Ciudad. 1990, Pág. 17.

Desde las ciudades más antiguas hasta nuestra época las necesidades comunes de la población fueron siempre las exigencias a ser satisfechas por el poder local, el aprovisionamiento de los alimentos, el control de la higiene, la seguridad de la población, etc. La población como conglomeración humana, ha desarrollado que la sociedad, adquiera una importancia fundamental en la planificación de la gestión administrativa y políticas de desarrollo. Los planes, proyectos y programas de desarrollo urbano en general tienen el objetivo fundamental de satisfacer aquellas necesidades comunes, a lo que llamamos particularmente servicios básicos que deben ser realizados por el gobierno local.

El servicio a la ciudad es prioritario como un fin común, para el bienestar de todos los que habitamos en esta ciudad, planificando el desarrollo y embellecimiento de la misma inmediato, aprovechando la topografía en que se asienta la urbe paceña que la hacen única y singular con relación a las demás ciudades capitalinas de nuestro continente.

Mediante Decreto Supremo de 14 de agosto de 1936, del Régimen de David Toro, por Primera vez en la República se dispuso la división formal del Gobierno Municipal, según esta disposición legal el Gobierno Municipal debía conformarse por una instancia ejecutiva y otra deliberante.

Desde ese entonces y hasta la actualidad la Ley de Municipalidades establece la distribución del Gobierno Municipal, conformado por el Órgano Ejecutivo y el Concejo Municipal.

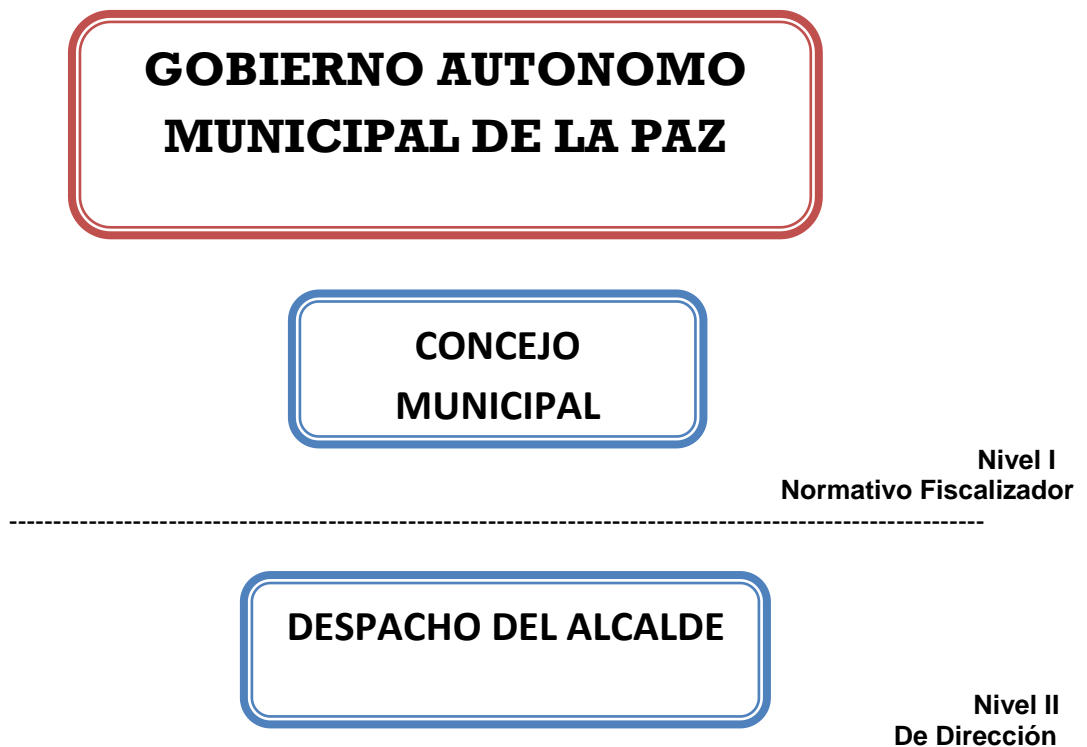
En el Artículo 03 de la Ley de Municipalidades N° 2028, de 28 de octubre de 1999, establece como municipio a la unidad territorial, política y administrativamente organizada en la jurisdicción y con los habitantes de la sección de provincia como base del ordenamiento territorial.

El Gobierno Municipal, es la autoridad encargada de gobernar administrar al Municipio con el fin principal de planificar y promover el desarrollo humano sostenible, equitativo y participativo del municipio está conformado por el Concejo Municipal y el Alcalde elegidos de las elecciones municipales.

En el Artículo 03 de la Ley de Municipalidades N° 2028, de 28 de octubre de 1999, establece la municipalidad es todo el Gobierno Municipal, es la organización jurídica económica y administrativa del Municipio es una entidad autónoma de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, forma parte del estado y contribuye a la realización de sus fines.

3.1.1. ESTRUCTURA DEL GOBIERNO AUTONOMO MUNICIPAL DE LA PAZ

3.1.2 FUNCIONES



SECRETARIA EJECUTIVA

Nivel III
De Apoyo Técnico

OFICIALÍA MAYOR
DEDESARROLLO
HUMANO

OFICIALÍA
MAYOR TECNICA

OFICIALÍA DE
GESTION

OFICIALÍA MAYOR
DE PROMOCION
ECONOMICA

OFICIALÍA MAYOR
DE CULTURAS

Nivel IV
De Acción Estratégica

SUBALCALDIA I
COTAHUMA

SUBALCALDIA II
MAX PAREDES

SUBALCALDIA III
PERIFERICA

SUBALCALDIA IV
SAN ANTONIO

SUBALCALDIA V
SUR

SUBALCALDIA VI
MALLASA

SUBALCALDIA VII
CENTRO

SUBALCALDIA VIII
HAMPATURI

SUBALCALDIA IX
ZONGO

Nivel V
De Operación Concentrada

SIREMU

EMA VERDE

EMA VIAS

CENTRO DE
CAPACITACION Y
ADIESTRAMIENTO

3.1.3.- Problema del Registro y bienes patrimoniales.

La Dirección de Registro de Bienes patrimoniales de la Alcaldía Municipal de la Ciudad de La Paz, es la dirección encargada del registro de los bienes municipales, sean estos de uso público o de uso restringido en las oficinas de Derecho Reales, para lo cual deberá contar con los respectivos títulos o testimonio de propiedad.

Dentro del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz existe la oficina de la dirección jurídica, que a su vez tiene otras reparticiones que están encargadas de los proceso jurídicos de la Alcaldía, la misma está encargada de dos Unidades de son la Unidad de Procesos Jurisdiccionales y la Unidad de Asesoría jurídica.

Dentro del organigrama de la Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, la dirección jurídica depende directamente del la oficina de despacho del alcalde municipal.

En la estructura orgánica del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, encontramos la oficialía mayor de promoción económica, que a su vez de subdivide en las siguientes secciones: Centro Administrativo Financiero, Unidad de Intendencia Municipal, Unidad de Promoción Económica, Unidad de Fortalecimiento Productivo, Unidad de Mercados, Unidad de Comercio en vía Pública, Unidad de Gestión Turística, Unidad de Equipamiento Turístico, Unidad de Publicidad Urbana, Unidad de Administración de Servicios Públicos Municipales, cada una con sus propias funciones consta en el manual de funciones²², pero durante la etapa de la investigación se evidencio que sus

²²Manual de Organización y Funciones; Honorable Alcaldía Municipal de La Paz, Gestión 2009; Pág. 37 La Paz-Bolivia.

competencias se encuentran limitadas a las actividades propias de cada sección y que además ninguna de las anteriores tiene jurisdicción y competencia para la regulación de parqueos, ya que al tratar de averiguar sobre dicha regulación de los parqueos, nos enviaron a todas las secciones sin tener la mas mínima idea de esta problemática.

Es ante esta negligencia de las autoridades y funcionarios del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, no cuentan con la normativa de funcionamiento de parqueos públicos, esta actuación negligente genera una falta de políticas de desarrollo económico social, y atenta directamente contra la seguridad pública del estado como de los habitantes.

3.2. EL GOBIERNO MUNICIPAL Y EL DERECHO DE PROPIEDAD.

La Municipalidad solo tiene competencia para verificar el título de propiedad en función a su registro en Derechos Reales y a los registros catastrales de la misma Alcaldía y realizar obras de servicio público en los lugares donde se ha autorizado el establecimiento de las urbanizaciones.

El derecho de propietario no es más un referente para la identificación del propietario, que para el caso de la Alcaldía municipal es un contribuyente que recibe determinado tipo de servicios; el registro de la propiedad no tiene control de la Municipal y tampoco existen, como ya dijimos, mecanismos de coordinación entre la Gobierno Autónomo Municipal de La Paz y Derechos Reales.

De ésta forma nuestro municipio no tiene mecanismos de control sobre los asentamientos ilegales, ni de los terrenos son vendidos ilícitamente. El iniciar una demanda judicial contra loteamientos ilegales es un trámite complicado que no suele tener soluciones efectivas y rápidas. Por ello los vecinos afectados recurren a la oficina de desarrollo Urbanos para plantear una competencia para determinara derechos propietarios.

La manera de proceder del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, ante estas circunstancias es congelar los trámites de urbanización hasta que judicialmente se establezca el derecho propietario. El congelamiento en sí no significa brindar ningún servicio ni solucionar ningún problema de carácter técnico o de servicios que pudiera presentarse en la zona.

Por otra parte el Reglamento denominado “USPA” (Uso de Suelos y Patrones de Asentamientos), solo determinan las áreas de riesgo susceptible de rehabilitación o forestación o las disposiciones específicas para construir y edificar de acuerdo a las Zonas.

Las políticas de remodelación y de congelamientos para evitar la existencia de problemas técnicos se realizan en función a la demanda de los sectores sociales interesados, hasta que esto hayan obtenido en título que les permita ejercer plenamente se derecho propietario.

Sin embargo existe una disposición legal de mucha importancia, que no es aplicada ni por al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, ni por los administradores de justicia; El Decreto Supremos N° 3826 de 2 de septiembre de 1954 que en su Art. 12 establece:

“Toda transferencia de propiedades, a partir de la fecha de promulgación del decreto supremo 3819 de 26 de agosto del año en curso, se hará únicamente previa presentación de certificados de la Municipalidad y de la Oficina de Catastro por los cuales se demuestre que las propiedades a transferir no están bajo el régimen del mencionados decreto supremos. Los notarios de fe pública no darán lugar a la inserción de minuta sin los requisitos antes anotados”

Como esta disposición no se aplica, es posible que su conocimiento y cumplimiento evitara conflictos por lo menos en cuanto a los terrenos urbanos de grandes superficies. Si bien Servicio de Registros Derechos Reales, no

tiene competencia para determinar un derecho propietario, solo para registrarlo, es necesario establecer un control de las transferencias de propiedad para proteger el menos los terrenos de propiedad del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz que exceden los 10.000 m².

3.2.1. Problemas sobre la posesión y determinación de los bienes inmuebles de dominio público.

Uno de los requisitos para ejercer el derecho de dominio sobre los bienes, es el detentar la posesión física del bien.

En el caso de los bienes municipales que presumiblemente estarían inscritos en el registro de Derechos Reales y que también han abandonados por el propio el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz; se da el caso, de que el G.A.M.L.P. habría perdido el *ánimus*²³ y la intención de retener los bienes comunales confiados a su responsabilidad. Es de ésta manera, que si ella no ejerce su derecho sobre los bienes, también se convierte en un elemento de acaparamiento de tierra, ocasionándose de esta manera que estos predios ocupados ilegalmente por terceras personas.

3.2.2. Problemas con titulación de los bienes inmuebles.

Si bien en algunos casos existe predios que cuentan con el respectivo título o testimonio público, además del Registro en Derechos Reales la gran mayoría de éstos, no están registrados, por la sencilla razón de que estos recién se tiene conocimiento de sus existencia el momento en que son llevados a los proceso judiciales con la intención de evitar que se apoderen terceras personas.

²³SAVIGNY; Sobre los elementos de la posesión (*corpus* y *ánimus*) sostiene que el *ánimus* es la intención de poseer algo con ánimo de dueño. Citado e HIGTON, “Derechos Reales”, posesión, Buenos Aires 1979, Trad. Del “Traité de la posesión” Ed. 1865

La ley por si sola constituye un título de propiedad. En los casos de predios mostrencos, lo lógico es que éstos deberían ser titulados en forma oficiosa por parte del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, mediante su División de Bienes Municipales, para lo cual puede fundamentar su acción con el Art. 1541 del Código Civil que indica:

“Art. 1541(Otras inscripciones). *Pueden en general inscribirse todos los actos y contratos cuya seguridad y publicidad convenga a los interesados”.*

Este articulado es el fundamento legal para que el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, proceso a legalizar o actualizar la titulación para los bienes inmuebles que son de su interés.

Otro de los aspectos contradictorio de la usucapión es que, en los hechos, la Alcaldía Municipal se ha convertido en la principal actora de un especial tipo de usucapión que consiste en declararse-por medio de una Ordenanza Municipal,²⁴ propietaria *ipso facto* de determinados terrenos y ordenar su inscripción en Derechos Reales desconociendo derechos y títulos de particulares que, obviamente, siempre tienen una vigencia anterior a dicha ordenanza.

La falta de inscripción o en su caso, la inscripción municipal posterior a la del particular, es la razón por la que los Tribunales de justicia fallan en contra del Gobierno Autónomo Municipal de La Pazy a favor de los particulares, situación que fundamenta con lo dispuesto en el Código civil en su artículo 1538 que señala:

²⁴ Mediante Resolución de 19 de Septiembre de 1988, Gestión del Alcalde R. Salmón se ordena a la Dirección de Bienes de la HAM, inscribir en DD.RR., un predio de 17,780 m2, el mismo que resulto estar inscrito con anterioridad a nombre del Señor Pedro Jiménez Chamba.

“I. Ningún derecho real sobre inmuebles surte efectos contra terceros sino desde el momento en que se hace público. II. La publicitada se adquiere mediante la inscripción del título que origina el derecho en el Registro de los Derechos Reales. “

3.3. Ausencia de Control y Fiscalización de Parques Públicos.

Si bien el Gobierno Autónomo Municipal de la Ciudad de La Paz, es el máximo órgano encargado de proyectar, gestionar y desarrollar proyectos en beneficio de la población paceña, también tiene competencia de implementar normas de carácter vinculante a las diferentes actividades sean económicas, culturales y turística, surgen vacíos jurídicos que no están regulados como es el caso de los parques públicos, esta actividad genera muchos problemas al municipio, ya que ante la ausencia de una unidad específica que se encargue de esta regulación, no existe el más mínimo control y fiscalización de esta actividad que se es regulada se lograría incrementar con mayores recursos económicos al Municipio y por lo tanto el efecto inmediato sería la solvencia de mayores proyectos en la ciudad.

3.4.1. Efectos que produce su ineficacia. En cuanto a los efectos de esta falta de regulación son los siguientes;

- a)** Carencia de los funcionarios necesarios para esta labor determinada.
- b)** Carencia de una unidad específica que se dedique al control y fiscalización de los parques públicos.
- c)** Inseguridad del usuario por ser estos parques públicos en lugares subterráneos y sin los mínimos elementos de seguridad básicos
- d)** Inseguridad del vehículo durante el almacenaje temporal.

- e) Infraestructura inadecuada y baja seguridad
- f) Falta de protección al usuario, etc.

Las anteriores son solo una muestra de la gran gama de falencias, que deben ser reguladas por el municipio, pero que a raíz de la ineficiencia de la gestión municipal el investigador planea estructurar una alternativa jurídica que permita regular esta actividad, de acuerdo a nuestra realidad

3.4.2. Falta de Planificación Urbanística. La falta de planificación Urbanística, en el Municipio de La Paz, es cada vez más problemático debido a que de un tiempo a esta parte se están construyendo, edificios, casas, y hospitales, como parqueos públicos, que no cuentan con el debido diseño específico y las dimensiones mínimas establecidas en la regulación internacional que se ajusten a la realidad, mucho menos se ve la capacidad de almacenaje de los vehículos, como las salidas de escape en caso de emergencias.

La falta de planificación se da por la ausencia de una unidad específica que regule, fiscalice y autorice el funcionamiento de los parqueos públicos, menoscaba en derecho que la seguridad y protección del estado, como de las personas que dejan sus vehículos en estos centros de almacenaje temporales.

3.5. Falta de Seguridad en los Parqueos Públicos.

La seguridad en los estacionamientos tiene una importancia relevante siendo los estacionamientos algo común en todo el mundo y se encuentran en cualquier ciudad o país. Muchos de nosotros usamos estacionamientos habitualmente, no tomando en cuenta la seguridad en dichos lugares.

Comúnmente pensamos que dado que dentro de los estacionamientos nos desplazamos a baja velocidad es difícil que tengamos un accidente.

Los estacionamientos son en realidad lugares muy peligrosos y vulnerables tanto para los automovilistas como para los peatones. De hecho, son uno de los lugares en que con más frecuencia hay choques defensa a defensa porque los conductores se encuentran menos concentrados en manejar debido a que se encuentran enfocados en encontrar un lugar para estacionarse. Las medidas de seguridad en general no son respetadas, dejando a otros automovilistas y a los peatones bajo gran riesgo de ser lesionados por un vehículo en marcha.

<p>Reporte Unidad de Transito</p> <p>Ciudad de La Paz</p> <p><u>Gestión 2011</u></p>	<p>Reporte Unidad de Transito</p> <p>Ciudad de La Paz</p> <p><u>Gestión 2012</u></p>
<p>240 Casos de Vehículos involucrados en choques de 1 o 2 vehículos en parqueos públicos.</p> <p>Debido a la falta de señalización y luces internas.</p>	<p>350 Casos de Vehículos involucrados en choques de 1 o 2 vehículos en parqueos públicos.</p> <p>Debido a la falta de señalización y luces internas.</p>

Fuente: Comando Departamental de Transito La Paz; División Accidentes; Carácter Oficial.²⁵

Los estacionamientos públicos, deben contar con medidas adecuadas para prevenir accidentes automovilísticos. Entre más grande sea el

²⁵ De estos accidentes casi un 50%, se atribuyen a maniobras que comúnmente se llevan a cabo en estacionamientos. El 27% de los accidentes ocurrieron entrando a un cajón de estacionamiento y el 19% ocurrieron al echarse en reversa y finalmente el 4% ocurriendo saliendo del cajón del estacionamiento.

estacionamiento, más medidas deben tomarse para guiar al tráfico y a los peatones de forma segura.

El uso de topes de Hule²⁶ permitirá proveer soluciones consistentes y uniformes para prevenir eventos indeseables en los estacionamientos. El hule reciclado, listos para instalar, están diseñados para reducir la velocidad y proteger a los vehículos de peligros potenciales al manejar o estacionarse. Estos productos demuestran un alto desempeño y son una solución tentativa de señalización de los parqueos públicos

3.6. Parqueo rentado aliviará caos vehicular en el casco viejo.

Con el objetivo de ordenar el uso del espacio público destinado al parqueo y para evitar el caos vehicular en el centro, el Municipio podrá regular el servicio de parqueo público y señalización de vías reguladas.

El parqueo público es parte de la solución al problema del caos vehicular que no permite un tráfico fluido en el centro a través de la concesión de la gestión y administración, por medio de mecanismos eficientes de operación, control y fiscalización, cobro por el uso del espacio público, implementación de la señalización vial correspondiente de las vías a ser reguladas, estableciendo una normativa con el fin de evitar el congestionamiento de las vías públicas.

Se debe considerar que el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz tiene la autonomía municipal, en el ámbito de su jurisdicción territorial y de las competencias establecidas por Ley, consistente en la potestad fiscalizadora, de generar recaudar e invertir recursos.

Implementar el parqueo público permitirá al Gobierno Municipal Autónomo de la Ciudad de La Paz, ampliar la cobertura del control y

²⁶**NOTA:** Los topes de Hule; son elementos de protección vial, dentro de los estacionamientos, diseñados para reducir la velocidad y proteger a los vehículos de peligros potenciales al manejar o estacionarse

fiscalización en otras zonas de la ciudad, mejorando la circulación vial, recuperando áreas en las que actualmente impera el descontrol y el abuso de algunos sectores de la ciudadanía que se benefician de la situación que ellos mismos generan, en perjuicio de los demás.

Según explicación de los expertos el concesionario cobrará un alquiler por hora de uso del parqueo rentado dentro del área designada, de acuerdo a diferentes planes de alquiler, con diferenciación de costos por áreas, teniendo como obligación la adquisición instalación y mantenimiento preventivo anual de la señalización vertical, pintura horizontal, parquímetros, camionetas, grúas y grapas.

El parqueo o estacionamiento rentado o tarifado, consiste en permitir temporalmente estacionar en las calles y lugares predeterminados por la Dirección de Tráfico y Transporte del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, con costo para el usuario.

Las calles en las que existan hospitales y escuelas, estarán libres de esta medida porque requieren de la disponibilidad necesaria de espacio para brindar la seguridad correspondiente a los usuarios de estas instituciones.

3.7. Los problemas de la falta de control y fiscalización de los parqueos públicos en la ciudad de La Paz.

Los estacionamientos o parqueos son algo común en todo el mundo y se encuentran en cualquier ciudad o país. Muchos de nosotros usamos estacionamientos todos los días, dando por descontada la seguridad en dichos lugares. Comúnmente pensamos que dado que dentro de los estacionamientos nos desplazamos a baja velocidad es difícil que tengamos un accidente.

Los estacionamientos son en realidad lugares muy peligrosos y vulnerables tanto para los automovilistas como para los peatones. De hecho,

son uno de los lugares en que con más frecuencia hay choques defensa a defensa porque los conductores se encuentran menos concentrados en manejar debido a que se encuentran enfocados en encontrar un lugar para estacionarse. Las medidas de seguridad en general no son respetadas, dejando a otros automovilistas y a los peatones bajo gran riesgo de ser lesionados por un vehículo en marcha.

Para crear áreas de estacionamiento seguras y convenientes, la orientación y configuración del área de estacionamiento, se deben considerar temprano en el proceso de localización, linear las filas de espacios de estacionamiento perpendiculares a la facilidad minimizando el número de pasillos de cruce peatonal. Proporcionar los puntos de acceso y paso peatonal de áreas de estacionamiento a las entradas de la facilidad

Estos centros de almacenamiento temporal de vehículos, en predeterminados momentos exceden en su capacidad, estrechando a los vehículos a fin de obtener mayor ganancia, causando en muchos casos raspones y choques que lamentablemente deben ser cubiertos por los dueños de los automóviles, generando otra problemática que también debe ser regulada.

Uno de los problemas que obliga a los conductores a depositar sus vehículos a los parqueos públicos es con el fin de evitar el robo de los mismos, a causa de la inseguridad ciudadana que hay en nuestras calles, esto obliga a que se creen lugares seguros como los parqueos para el depósito de vehículos y que así cumplan con un fin social evitando de esta manera el robo de vehículos.

Se ha evidenciado que la falta de control por parte del municipio ha generado el negocio ilegal de algunas formas de trabajo como son los del Parqueo Públicos que no tributan al estado y que estos generan ganancias

significativas y que por ello es necesario legalizar esta forma de trabajo y crear una política económica tributaria Municipal que genere nuevos recursos para benéfico a la urbe paceña.

Otro problema que surge es la falta de control de la Gobierno Autónomo de Municipal de La Paz, respecto al funcionamiento de parqueo de vehículos en subsuelos de edificios, como en propiedades privadas que son improvisadas temporalmente para el almacenamiento de vehículos, especialmente en lugares de feria o centros comerciales, adyacentes. Que no cumplen con los requerimientos mínimos con las que debe contar un Parqueo Público y que por lo tanto se tiene que crear las condiciones necesarias y de tal manera contar con dichos parqueos que vayan a favor de la ciudadanía con la infraestructura, modernidad y regulada por la entidad municipal.

El objetivo fundamental de la investigación es regular, fiscalizar y sistematizar, el control de parqueos públicos, estableciendo por medio de una normativa, principios jurídicos y técnicos con el fin de evitar el congestionamiento de las vías públicas y de esta manera garantizando la seguridad de los vehículos, como de las personas que se disponen a almacenar temporalmente los mismos en estos depósitos públicos, además de exigirles sistemas de vigilancia, seguridad como de sistemas de antincendios, y puertas de escape. Para esto implementaremos dentro de la Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, la Unidad de Control, Fiscalización y Registro de Parqueos Públicos, cuyas funciones serán sujetas a reglamento específico, en la parte Propositiva de la tesis.

CAPITULO IV

MARCO JURÍDICO

4.1. Normatividad de las políticas de desarrollo en la legislación boliviana

La compleja existencia de cuerpos legales en el ordenamiento jurídico coadyuva para aplicar el método de aproximación "deductivo" siguiendo este parámetro se tiene:

4.1.1. Constitución Política del Estado

El primer cuerpo legal y fundamento de todos los demás es la Constitución Política del Estado del 25 de Enero de 2009 y promulgada el 7 de febrero de 2009.

La economía al ser un pilar fundamental de la estructura del Estado, garantiza la sostenibilidad la economía y el sustento diario de los habitantes, Es en este merito que el Artículo 306 de la Constitución Política del Estado señala que “El modelo económico boliviano es plural y está orientado a mejorar la calidad de vida y el vivir bien de todas las bolivianas y los bolivianos”

El presente artículo, establece que las formas de organización económicas deberán observar los siguientes principios.

- a) **Complementariedad.** Principio que se desarrolla en función a complementar o perfeccionar la unidad económica nacional, de tal manera que el Estado cumpla soberanamente con su apoyo y defensa de ser el caso.
- b) **Reciprocidad.** Principio que surge como una necesidad de trato igualitario entre organizaciones económicas, y de estas con el

Estado, de tal manera que no exista disconformidad en el manejo de la economía nacional

- c) **Solidaridad.** Este principio nace con el apoyo individual de cada organización económica, que se suma a una causa común, con la intención de adquirir derechos económicos colectivos, que se cristalizará en el progreso de la economía nacional.
- d) **Redistribución.** Principio que busca reubicar los frutos de la actividad económica, dentro de los distintos órganos de la administración pública, según las necesidades propias de cada realidad.
- e) **Igualdad.** Los derechos económicos deberán alcanzar a todas las organizaciones económicas en forma justa y oportuna. A fin de conseguir el desarrollo armónico de la economía nacional.
- f) **Seguridad jurídica.** Más que un principio, es una garantía que consiste en la aplicación objetiva de las leyes en materia económica, en el marco del conocimiento de los derechos y obligaciones inherentes a cada organización económica.
- g) **Sustentabilidad.** El desarrollo de políticas económicas, deben cubrir el mayor número de necesidades de las organizaciones económicas, mediante sistemas sostenibles, de tal manera que se fortalezca la economía nacional.
- h) **Equilibrio.** La implementación del sistema de gobierno, debe producir cambios progresivos, los cuales no deben afectar la estructura económica en el tiempo, y mucho menos generar diferencias entre bolivianos.
- i) **Justicia.** Este principio se establece en dar a cada organización económica lo justo, o lo que se merece, de acuerdo a las especiales funciones económicas que cumplen al interior de la economía nacional.
- j) **Transparencia.** Este principio necesariamente tendrá que ser

compatibilizado, con el derecho al libre acceso a la información, producida en torno a la organización y funcionamiento de las organizaciones económicas.

Por nuestra parte diremos, que los principios antes detallados, serán desarrollados observando al ser humano, como la semilla que da origen a la sociedad.

Así también en este Artículo se observa que nuestro modelo económico debe estar orientado a mejorar nuestra calidad de vida, relacionándolo con nuestra investigación en el sentido de que si existe una adecuada política económica del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en cuanto a la generación de recursos, con el fin de satisfacer a la sociedad en cuanto a la gestión de mayor desarrollo económico y social que a su vez se traduzca en obras, estaremos garantizando este fin de este artículo en especial.

En cuanto al tema de fondo si existe una reglamentación apropiada de la actividad de los parqueos públicos se estaría mejorando el desarrollo económico social de los habitantes de la ciudad de La Paz, con una mejor calidad de servicio al usuario como a la sociedad.

Así también del mismo cuerpo legal en el Artículo 311 Parágrafo II) Numeral 1 establece que “El Estado ejercerá la dirección integral del desarrollo económico y sus procesos de planificación²⁷”.

Este artículo señala que es el Estado quien deberá ejercer la dirección del desarrollo económico, demostrándose así que es el único a través de la Asamblea Legislativa, quien deberá gestionar un proyecto de ley a nivel nacional. Pero tratándose el proyecto reglamentario a un campo de investigación claramente delimitado en el Gobierno Autónomo de La Paz, en su

²⁷ **GACETA OFICIAL DE BOLIVIA:** Aprobada en el referéndum de 25 de Enero de 2009; Promulgada el 7 de febrero de 2009.

norma específica faculta a emitir Ordenanzas Municipales que tiene carácter vinculante dentro del municipio el mismo que tiene la competencia de emitir una reglamentación para regular esta actividad de los parqueos públicos, logrando así dar una buena dirección a la economía de nuestro municipio, con la percepción de mayores recursos que pueden ser traducidos en obras públicas.

Este artículo lo concordamos con el Artículo 283 de la citada norma donde menciona “El Gobierno municipal está constituido por un Concejo Municipal con la facultada deliberativa, fiscalizadora y legislativa municipal en el ámbito de sus competencias, y un órgano ejecutivo, presidido por la Alcaldesa o el alcalde “

También en el Artículo 316 Numeral 2) de la citada norma expresa “Dirigir la economía y regular, conforme con los principios establecidos en esta constitución, los procesos de producción, distribución, y comercialización de bienes y servicios”²⁸

Este artículo nos respalda ya que en el mismo indica que el único quien puede dirigir y regular nuestra economía es el propio Estado y como lo haría sino existe una verdadera reglamentación a los parqueos públicos que crece a pasos grandes.

Concordante con el Artículo 316 Numeral 05, de la citada norma menciona la necesidad de “Promover la integración de las diferentes formas económicas de producción, con el objeto de lograr el desarrollo económico y social”²⁹

Este artículo es relevante porque donde se observa que una de las funciones del Estado es la de promover la integración de las diferentes formas económicas de producción y esto tendría que tener un alcance hasta las personas que se dedican a esta actividad no regulada, por el municipio que

²⁸ Ídem.

²⁹ **GACETA OFICIAL DE BOLIVIA:** Aprobada en el referéndum de 25 de Enero de 2009: Promulgada el 7 de febrero de 2009.

gracias al aporte del estudiante tesista se logrará regular esta actividad y otorgar mayores garantías y seguridad a los usuarios que depositan temporalmente sus vehículos en estos parqueos públicos.

4.1.2. Código Tributario.

Código Tributario Art. 1. “Las disposiciones de este Código establecen los principios, instituciones, procedimientos y las normas fundamentales que regulan el régimen jurídico del sistema tributario boliviano y son aplicables a todos los tributos de carácter nacional, departamental, municipal y universitario”.³⁰

En el presente artículo también hace referencia a todo lo establecido por este código principalmente y lo que nos interesa es el tributo de carácter municipal, ya que la presente investigación se llevara a cabo en el Municipio de La Paz.

El Artículo 09 de la referida normativa nos menciona “Son tributos las obligaciones en dinero que el Estado, en ejercicio de su poder de imperio, impone con el objeto de obtener recursos para el cumplimiento de sus fines.”³¹

Este artículo nos refiere que el Estado es el que impone los tributos para obtener recursos, orientado hacia nuestra investigación tiene mucha importancia ya que los comerciantes informales tendrían que pagar un impuesto pero tendría que ser lo mínimo por los mismos factores que caracterizan a este tipo de actividad lucrativa como son los parqueos públicos.

4.1.3. Ley de Municipalidades.

Luego de las reformas estructurales del estado nacional, con la implementación de la Constitución Política del Estado, las normas

³⁰ GACETA OFICIAL DE BOLIVIA: Ley N° 2492.

³¹ GACETA OFICIAL DE BOLIVIA: Ley N° 2492.

suplementarias sufrieron cambios, que deben ser adecuados conforma la propuesta del proyecto de investigación planteado por el estudiante, por lo que se extrajo de la Ley de Municipalidades lo siguiente.

Dentro de la ley de Municipalidades menciona en su Parágrafo III del Artículo 04 establece : “La autonomía municipal consiste en la potestad normativa, fiscalizadora ejecutiva, administrativa y técnica ejercida por el Gobierno Municipal en el ámbito de su jurisdicción territorial y de las competencias establecidas por ley, amparada en la ley marco de Autonomías”³²

Este artículo nos demuestra que los municipios gozan de autonomía y lo más importante tiene la potestad normativa, es decir que el Municipio de La Paz, podría dar una nueva normativa dentro de su jurisdicción territorial.

Por su parte uno de los fines de la municipalidad y su Gobierno Municipalidad es contribuir a la satisfacción de las necesidades colectivas y garantizar la integración y participación de los ciudadanos en la planificación y el desarrollo humano sostenible del municipio³³. Se observa que es el municipio el que tiene que contribuir a la satisfacción de las necesidades, en la investigación no servirá para establecer competencia del municipio que es el encargado de una buena planificación urbana.

En cuanto al Art. 28 de la mencionada normativa determina “Las atribuciones de los concejales son:

1. Participar en las deliberaciones del Concejo Municipal.
2. Proponer por escrito proyectos de ordenanzas y resoluciones internas.
3. Solicitar, por intermedio del presidente del concejo municipal, información al alcalde municipal, sobre la ejecución de sus

³²GACETA OFICIAL DE BOLIVIA:Ley de Municipalidades 2028, 28 de octubre de 1999.

³³GACETA OFICIAL DE BOLIVIA:Ley de Municipalidades 2028, 28 de octubre de 1999.

asuntos de sus competencia.

4. Solicitar informes a los consejeros departamentales, por intermedio del presidente del concejo y coordinar con autorices de su jurisdicción.

Es imperante conocer este artículo por lo que se refiere como se debería trabajar en el Concejo Municipal, donde claramente se establecen los espacios legislativos como las atribuciones, es ante la problemática estudiada que el estudiante observo esta necesidad de proyectar el reglamento de los parqueos públicos, el mismo que mediante los mecanismos necesarios puede ser analizada, modificada y/o homologadas por el Concejo Municipal para que estas tengan un trato jurídico adecuado.

A continuación mencionaremos algunos artículos complementarios con la investigación.

- **Art. 88 Ocupación de vías públicas** menciona el Gobierno municipal en un plazo máximo de 90 días, a partir de la promulgación de la presente ley reglamentara mediante ordenanza municipal la autorización de espacios y vías públicas, precautelando la libre circulación de los ciudadanos y los derechos de los propietarios de inmuebles circundantes
- **Art. 128 Proyectos de urbanización.** Los terrenos que como consecuencia de la aprobación de proyectos de urbanización, sean áreas, verdes, deportivas, parqueos, plazas y áreas de equipamiento o se encuentren destinado al uso común se destinarán al uso exclusivo señalado en el proyecto, siendo nula cualquier alteración o decisión contraría, bajo responsabilidad para los contraventores.

4.2. Normatividad Especial

En el marco del método inductivo, se considera una segunda división para el estudio de las leyes vigentes, relacionadas con el tema principal de la presente tesis, desarrollando aquellas normas específicas referentes al tratamiento de aquellas personas víctimas en las ramas complementarias, en este sentido, se encuentran los siguientes cuerpos normativos vigentes y aplicables.

4.2.1. Ley Marco de Autonomías. Ley N° 031, Ley de 19 de julio de 2010.

Dentro del Artículo 07(Finalidad), Éste destaca la finalidad del régimen de autonomías que tiene como fin el de distribuir las funciones político-administrativas del Estado de manera equilibrada y sostenible en el territorio para la efectiva participación de las ciudadanas y ciudadanos en la toma de decisiones, la profundización de la democracia y la satisfacción de las necesidades colectivas y del desarrollo socioeconómico integral del país. Además de establecer que Los gobiernos autónomos como depositarios de la confianza ciudadana en su jurisdicción y al servicio de la misma, tienen los siguientes fines:

1. Concretar el carácter plurinacional y autónomo del Estado en su estructura organizativa territorial.
2. Promover y garantizar el desarrollo integral, justo, equitativo y participativo del pueblo boliviano, a través de la formulación y ejecución de políticas, planes programas y proyectos concordantes con la planificación del desarrollo nacional.
3. Garantizar el bienestar social y la seguridad de la población boliviana.
4. Reafirmar y consolidar la unidad del país, respetando la diversidad cultural.
5. Promover el desarrollo económico armónico de departamentos, regiones,

municipios y territorios indígena originario campesinos, dentro de la visión cultural económica y productiva de cada entidad territorial autónoma.

6. Mantener, fomentar, defender y difundir los valores culturales, históricos, éticos y cívicos de las personas, naciones, pueblos y las comunidades en su jurisdicción.
7. Preservar, conservar, promover y garantizar, en lo que corresponda, el medio ambiente y los ecosistemas, contribuyendo a la ocupación racional del territorio y al aprovechamiento sostenible de los recursos naturales en su jurisdicción.
8. Favorecer la integración social de sus habitantes, bajo los principios de equidad e igualdad de oportunidades, garantizando el acceso de las personas a la educación, la salud y al trabajo, respetando su diversidad, sin discriminación y explotación, con plena justicia social y promoviendo la descolonización.
9. Promover a la participación ciudadana y defender el ejercicio de los principios, valores, derechos y deberes reconocidos y consagrados en la Constitución Política del Estado y la ley.

Luego del análisis de la Ley marco de autonomías, se establece que los municipios serán descentralizados y funcionaran con sus mismos recursos generados en adecuadas políticas económicas financieras que sostengan el aparato Gubernamental, con la fiscalización de actividades que hasta el momento no han sido reguladas entre muchas otras destaca los parques públicos, con la propuesta que el estudiante plantea en la parte Propositiva de la presente tesis que logrará generar mayores recursos para la Administración gubernamental, implementando las *BASES JURIDICAS PARA EL CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE PARQUEOS PÚBLICOS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ.*

4.2.2. CÓDIGO DEL TRANSITO” DECRETO LEY N° 10135 16 DE FEBRERO DE 1973; DECRETO LEY No 10135

Esta normativa pretende regular la circulación de los peatones y vehículos entre las que destaca la ley de la calzada. Dotándola de un instrumento legal acorde con las actuales necesidades y el crecimiento experimentado por el auto transporte Nacional.

Destacando en su Art. 121 que deberán estacionarse siempre al lado derecho de la calzada, en el mismo sentido de la circulación y de modo que no se obstaculice la circulación ni de los peatones ni de los otros vehículos.

Además de establecer las precauciones de los vehículos en su Art. 125. Ningún vehículo automotor podrá dejarse estacionado sin antes apagar el motor, enganchar la caja de velocidades en primera o retroceso y accionar el freno de mano. Si la vía en que se estaciona tuviera inclinación se colocará las ruedas delanteras del vehículo haciendo ángulo con el cordón de la acera o la cuneta.

Art. 127º.- PROHIBICIONES.- Es prohibido estacionar, parar o detener vehículos:

1. En los lugares prohibidos por la autoridad mediante las señales oficiales.
2. En las paradas fijadas para los vehículos de servicio público (taxis, colectivos, etc.)
3. En las aceras, pasos de peatones o lugares destinados exclusivamente al cruce de los mismos.
4. Delante de los talleres mecánicos o garajes de tal modo que obstruyan la entrada o salida de los demás vehículos.
5. En doble fila respecto a otro vehículo detenido o estacionado en la calzada.

6. Al costado o al lado opuesto de cualquier obstrucción de la circulación, excavación o trabajos en una calzada.
7. En las esquinas, cruces de caminos, puentes, alcantarillas, túneles, en las curvas, en la cumbre de una cuesta, con excepción de las detenciones obligadas por la circulación.

Art. 128º.- OTRAS PROHIBICIONES.- Es igualmente prohibido estacionar:

1. A menos de 10 metros de las puertas de ingreso a los establecimientos educacionales, iglesias, hospitales, clínicas y salas de espectáculos, durante las horas de afluencia de público.
2. A menos de 20 metros de un cruce ferroviario a nivel.
3. A menos de 5 metros de una esquina o intersección de vías.
4. Delante de los surtidores de combustibles (gasolina, diesel, etc.) y en un espacio de 15 metros de los mismos, con excepción de los vehículos que se detengan para cargar o descargar combustibles.
5. En la entrada y salida de pistas, rampas y playas de estacionamiento de vehículos.

4.3. Normatividad Comparada Aplicable

Una tercera clasificación, puntualiza la normatividad comparada vigente separada en un punto aparte por el ámbito mismo de aplicación de este tipo de normas y el carácter que envuelve a cada una, ya sean estas universales o se encuentre circunstancias o determinados territorios de los países signatarios, en este entendido, las normas de mayor relevancia para la presente tesis se encuentran comprendidas de la siguiente manera:

Como ya dijimos anteriormente, las legislaciones modernas toman

mucho cuidado en la catalogación de esta actividad, y por ello optan por dar conceptos generales. Acontece a menudo que es muy difícil abarcar en una definición o en una clasificación hecha a priori, un orden determinado de fenómenos o hechos jurídicos que en la práctica todavía no han ocurrido, resultados más fácil calificarlos y distinguir su verdadero carácter a medida que se van presentando. Ese parece ser el pensamiento de los legisladores al no precisar puntualmente al acto fiscalización y regulación de los parqueos públicos, como veremos a continuación:

4.3.1.- Legislación Española. Ley Reguladora de Estacionamientos Públicos.

En su Artículo 01 destaca regula la prestación de servicios de guarda y custodia de vehículos en estacionamientos públicos, edificios o lotes, destinados a este fin.

En su Art. 02 Responsabilidad Las personas, físicas o jurídicas, encargadas de prestar el servicio de estacionamiento público serán responsables y garantes de la guarda y custodia de los vehículos, mientras estos permanezcan dentro del estacionamiento. Deberán actuar con la mayor diligencia y buena fe posibles. Responderán del daño, menoscabo o perjuicio que se cause a los vehículos por dolo o culpa atribuible al prestatario del servicio o sus empleados, según el caso

Es importante destacar que en la Legislación Española, las funciones de fiscalización corren por cuenta de la Dirección General de tránsito, en la cual recaudan información sobre los requisitos mínimos de un estacionamiento público. Como también establecen las prohibiciones y sanciones pertinentes al incumplimiento de esta norma³⁴

³⁴ **Ley Reguladora de los Estacionamientos Públicos**; No. 7331, de 13 de abril de 1993. Legislación Española.

En Madrid, España, se estableció una política integrada de estacionamiento para toda la ciudad, con tratamiento tarifario flexible en función del nivel de ocupación. Una importante línea de acción fue la supresión de 1 200 plazas de estacionamiento público (concesionados y municipales) de larga duración en el centro, con el fin de que subiese el precio de las estancias prolongadas en los estacionamientos privados.

Las grandes tiendas tienen pocos estacionamientos cuyo uso es caro; además, al igual que los centros de servicios, deben desarrollar accesos propios al transporte público. Paralelamente, se adoptaron medidas para ajustar la capacidad del transporte colectivo y mejorar la coexistencia en la vía pública de distintos tipos de vehículos, moderando la agresividad del automóvil mediante medidas en las calzadas (trafficcalming o templado del tránsito).

En Barcelona, también se restringió el número de estacionamientos de larga duración en el centro, suprimiéndose 3 500 plazas, junto con encarecer los estacionamientos y realizar un proyecto de tarifas unificadas de estacionamiento/transporte colectivo. También se mejoró la capacidad del bulevar periférico, con una vía subterránea en el tramo sur/sureste.

Un estudio de 1998 analizó diversas medidas para bajar la congestión en Londres, entre las que se encuentran varias proposiciones referentes al estacionamiento. Una propuesta fue incrementar la tarifa de los estacionamientos públicos de corta duración en el centro, estimándose que un alza de 200% bajaría los niveles de tránsito en 4%; por equidad, se requeriría alzar también las tarifas de estacionamiento en otras zonas comerciales que compiten con las del centro.

Además, se propuso elevar en 200% las tarifas de estacionamiento público de larga duración, lo que haría disminuir el tránsito en 6%. La aplicación de un impuesto de 5 000 libras (£) anuales por cada estacionamiento privado no residencial (private non-residencial o PNR) reduciría los flujos en 13%; este efecto sería más notorio en la parte exterior de la ciudad, pues actualmente hay gran disponibilidad de ellos, a bajos valores

4.3.2.- Legislación de Costa Rica. Destacando en su **Artículo 2°** - Responsabilidad en la Ley de Estacionamientos Públicos. Las personas físicas y jurídicas encargadas de prestar el servicio de estacionamiento público serán responsables y garantes de la guardia y custodia de los vehículos, mientras estos permanezcan dentro del estacionamiento.

- Deberán actuar con la mayor diligencia y buena fe posibles y responderán del daño, menoscabo o perjuicio que se causare a los vehículos por dolo o culpa atribuible al prestatario del servicio o a sus empleados, según sea el caso y de conformidad con las leyes vigentes.
- Será obligación y responsabilidad de los propietarios o conductores de los vehículos que accedan a los estacionamientos a que se refiere el presente Decreto, reportar los objetos dejados dentro de los vehículos, con el propósito de que la administración del parqueo pueda tomar las medidas de precaución correspondientes.
- A los efectos anteriores, cada estacionamiento podrá implantar el sistema que mejor estime conveniente para el adecuado control y seguridad de los objetos dejados dentro de los vehículos, como es el caso de uso de boletas de declaración, que firmadas por el conductor y por el administrador del

parqueo o quien estuviere autorizado para ello, describieren los bienes u objetos dejados dentro del respectivo vehículo automotor y, correlativamente, la vigilancia que se considere óptima en atención al caso específico.

- La administración de los estacionamientos, deberá velar por la seguridad de los vehículos y sus accesorios, pero en ningún caso estará en la obligación de asumir responsabilidad por el dinero en efectivo u otros valores al portador, incluyendo títulos valores, dejados dentro de los vehículos.

<p>Art. 123º.- ESTACIONAMIENTO EN ANGULO.- En los lugares donde fuere permitido el estacionamiento transversal y en ángulo, los vehículos dejarán igualmente entre sí una distancia de por lo menos 50 centímetros.</p>	<p style="text-align: center;"><u>COSTA RICA</u></p> <p>EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA Y EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES.</p> <p>1º Que la Ley Reguladora de Estacionamientos Públicos, N° 7717 del 4 de noviembre de 1997 vino a establecer las normas, principios jurídicos y técnicos que con el fin de evitar el congestionamiento de las vías públicas, regulan los servicios privados de guarda y custodia de los vehículos automotores en edificios, lotes o inmuebles que se destinen a tales propósitos.</p>
<p>Se supondrá que el estacionamiento para automóviles será en un terreno y el servicio lo harán los conductores, para diferenciar el estacionamiento con servicio y el garaje. En Bolivia con una buena planeación, el terreno para estacionamiento no tendrá que combinarse si la instalación se expande.</p>	

Fuente Propia³⁵

Con el fin de garantizar el mejor cumplimiento de sus obligaciones

³⁵ Fuente Propia.

referentes a la custodia de los vehículos, sus accesorios y objetos que contengan, los estacionamientos estarán en la obligación de cercar o deslindar los terrenos dedicados a esta actividad, para impedir la libre circulación de personas o animales dentro de la zona de parqueo, en aras de la prevención de accidentes o de la comisión de delitos.

El Código de Comercio Peruano de 1902, inspirado en el Código de Español, en su artículo 2 expresa: Los actos de comercio, sean o no comerciante los que los ejecuten, y estén o no especificados en este Código, se regirán por las disposiciones contenidas en él; en su defecto, por los usos del comercio observados generalmente en cada plaza; y a la falta de ambas reglas, por las del derecho común...Serán reputados actos de comercio, los comprendidos en este Código y cualesquiera otros de naturaleza análoga”

Esta norma presente en su estructura muchos vacíos jurídicos que han tenido que ser complementados con Decretos supremos, solo normas preventivas, en cuanto a responsabilidad y cuidado de partes, dentro de estos espacios temporales de vehículos, como también normas de carácter arquitectónico , con medidas entre automóviles, espacios entre cada uno, salidas de emergencia y otras normas de seguridad,³⁶

4.3.3.- Legislación Peruana. De esta norma en el Art. 4 Del Registro y Permiso especial de parqueo Las personas con discapacidad que conduzcan vehículos o las personas que las transporten, deberán estar inscritas en un registro codificado

³⁶**LEGISLACIÓN DE COSTA RICA.** Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N° 4786 del 5 de julio de 1971 y sus reformas; la Ley General de la Administración Pública N° 6227 del 2 de mayo de 1978; la Ley de administración Vial N° 6324 del 24 de mayo de 1979; la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331 del 13 de abril de 1993; la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, N° 7600 del 2 de mayo de 1996; y la ley Reguladora de los Estacionamientos Públicos, No.7717 del 4 de noviembre de 1997

denominado: “Registro de permisos especiales de parqueo para Personas con Discapacidad”, el mismo que estará a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien expedirá el permiso especial de Parqueo. Con la presentación del permiso, el Consejo Nacional para la Integración de las Personas con Discapacidad (CONADIS) otorgará al beneficiario un distintivo vehicular idóneo, cuyas características serán especificadas por el Reglamento.

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones remitirá anualmente al Consejo Nacional para la Integración de las Personas con Discapacidad (CONADIS), el Registro de permisos especiales de parqueo, debidamente actualizado.

Como también es importante en Artículo 05.- De los Requisitos para el Registro y Otorgamiento del permiso de parqueo Para el registro y otorgamiento del permiso especial de Parqueo, establecido en el artículo 4 de la presente Ley, se requieren los siguientes requisitos:

1. Solicitud fundamentando la necesidad de la entrega del permiso.
2. Copia legalizada de la Resolución Ejecutiva de estar inscrito ante el Consejo Nacional para la Integración de las Personas con Discapacidad (CONADIS).
3. Copia del documento de identidad de la persona con discapacidad El Código de comercio Mexicano en su artículo 75, enumera una serie de actos considerados mercantiles por el legislador; sin embargo, en su última parte expresa: “Y cualesquiera otros actos de naturaleza análoga a los

expresados en este Código”.³⁷

<p>Art. 126º.- PROHIBICION DE ESTACIONAR EN CARRETERAS.- Por principio, se prohíbe el estacionamiento de cualquier clase de vehículos en la calzada de las carreteras y caminos rurales. En los casos de accidentes, averías, desperfectos mecánicos u otras causas, el conductor deberá hacer todo lo que esté a su alcance para retirar el vehículo de la vía. Tratándose de casos insalvables en que el vehículo deba permanecer estacionado en plena calzada el conductor está obligado a advertir su presencia colocando la señalización de peligro respectiva a 30 metros antes y después del vehículo y visible a 100 metros de distancia.</p>	<p style="text-align: center;"><u>PERU</u></p> <p style="text-align: center;">Ley que regula el parqueo especial para vehículos ocupados por personas con discapacidad</p> <p style="text-align: center;">LEY N° 28084</p> <p style="text-align: center;">Artículo 3.- Del letrero de prohibición de estacionarse en zonas de Parqueo público o privado</p> <p>En las zonas de parqueo público o privado, destinadas a los vehículos conducidos o que transporten a personas con discapacidad se colocará, debajo del símbolo universal de reserva a personas con discapacidad, un letrero, en color amarillo fuerte y letras negras, con la siguiente inscripción:</p> <p>“Parqueo exclusivo para Personas con Discapacidad, prohibido el estacionamiento bajo sanción de multa.”</p>
<p>El terreno debe tener un piso duro. Los terrenos para estacionamiento deben tener su pendiente hacia el exterior del edificio. Con frecuencia, el terreno para estacionamiento se aísla parcialmente de la calle por medio de césped, también se usan arbustos pequeños.</p>	

Fuente propia³⁸

Esta es una forma de control y fiscalización de los parqueos públicos que serán tomados en la parte Propositiva de la presente tesis.

³⁷ **LEGISLACION COMPARADA PERUANA;** Ley que regula el parqueo especial para vehículos ocupados por personas con discapacidad; **LEY N° 28084**

³⁸ Fuente Propia

CAPÍTULO V

MARCO PRÁCTICO

NECESIDAD DE IMPLEMENTAR BASES JURÍDICAS PARA EL CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE PARQUEOS PÚBLICOS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ.

5. CRITERIOS JURÍDICOS EN EL ÁMBITO MUNICIPAL.

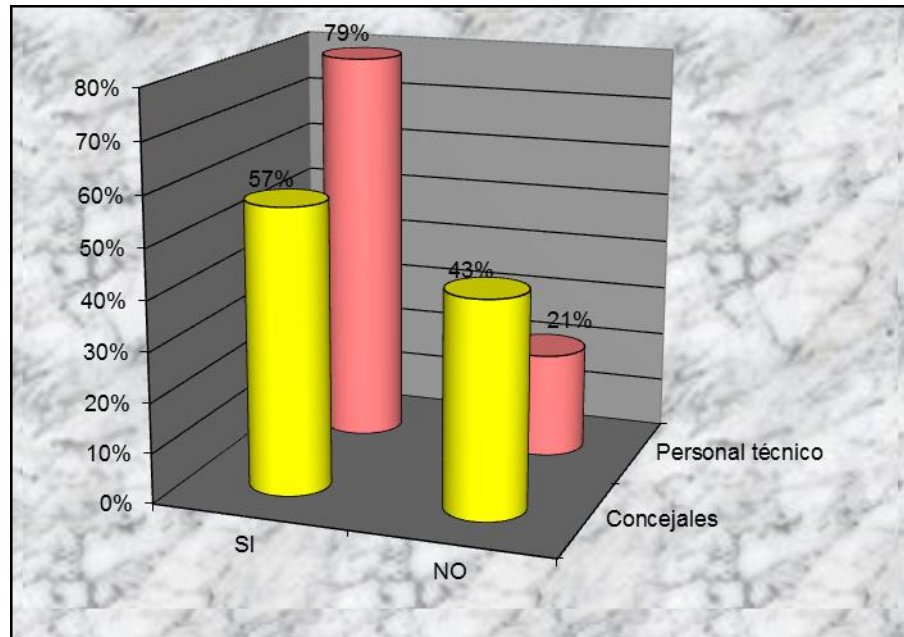
Este acápite está dirigido a personal relacionado con el ámbito gubernamental y jurídico, siendo ellos quienes conocen como se ha desarrollado las carencias institucionales y jurídicas del Gobierno Municipal de La Paz. (Ver gráfico N° 1 siguiente página)

5.2.1 Grado de conocimiento de la carencia de control y fiscalización de los parqueos públicos según el Institución

Gráfico No. 1

Participación de Concejales, Alcalde y personal Técnico en la institución Gubernamental.

(Ver la siguiente pagina)



Fuente: Elaboración Propia³⁹.

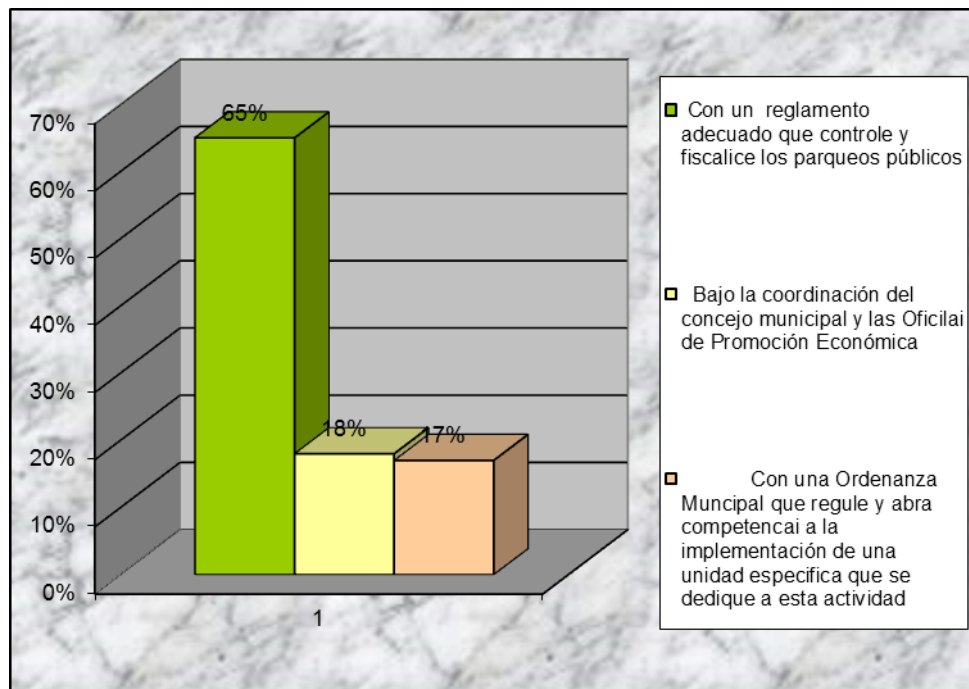
Por los datos anteriores, se observa que tanto a nivel del Concejo y alcalde Municipal de La Paz (57%) como de los Personal Técnico (79%), los encuestados conocen que consiste o involucra la regulación de los parques públicos, pero que lamentablemente no logran efectivizar una solución ya que existen demasiados proyectos normativos que duermen debido a las pugnas internas del concejo, es por este motivo que el estudiante plantea que se deben priorizar estas tareas en base a la voluntad y el entendimiento entre los miembros del concejo. Para poner coto a esta actividad ilícita carente de regulación y buena fuente de captación de recursos en cuanto a gestión y desarrollo del Municipio de La Paz.

³⁹ Fuente Propia

5.2.2 Cómo operar la regulación de los parqueos públicos en el Gobierno Municipal de La Paz

Gráfico No. 2

Cómo operar la regulación de los parqueos públicos



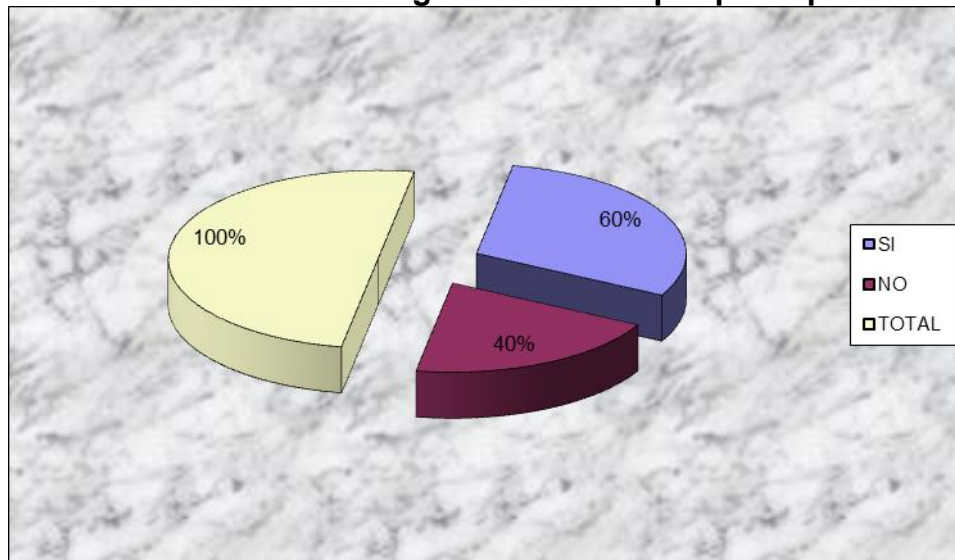
Fuente: Elaboración Propia⁴⁰

Basándose en programas de operatividad y funcionabilidad de proyectos normativos, serían necesarios regular los parqueos públicos con mecanismos de control y fiscalización, teniendo la estrecha colaboración de los funcionarios del Municipio en la Unidad de Control y fiscalización de los Parqueos Públicos que se dedicaría a controlar, fiscalizar, autorizar y en su caso clausurar centros temporales de almacenamientos de vehículos. Es por este motivo que planteamos la regulación de estas áreas llamadas también residuales, ya que tienen una situación incierta, la regulación mediante proceso anteriormente señalados.

⁴⁰ Fuente Propia

5.2.3. Conocimiento de la Falta de Regulación y control de los parques Públicos en el Gobierno Municipal de La Paz

Gráfico No.3
Conocen de la falta de regulación de los parques públicos



Fuente: Elaboración Propia⁴¹.

Por lo que se observa en el gráfico anterior, el 60% de las personas encuestadas señala, lo que es la Falta de Regulación de los Parques Públicos, situación que expresa una falta de información al respecto. Afirmando que si se implementa una norma que regula el control y fiscalización de los parques públicos, en alguna unidad específica se dedique exclusivamente a esta actividad y control ya que las actuales esferas gubernamentales no cubren este vacío jurídico.

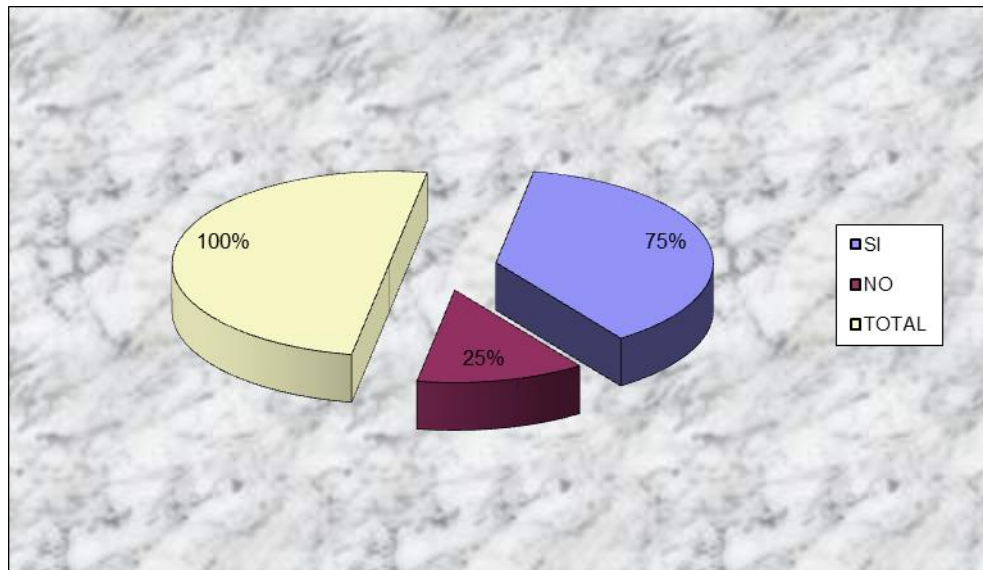
Por su parte, un 40% desconocen esta falta de regulación sosteniendo que es la Unidad Operativa de Transito la encargada de regular esta actividad, y que el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, solo debería coordinar con la Unidad de la intendencia Municipal, los operativos de control y fiscalización de los parques públicos en la Ciudad de La Paz.

⁴¹ Fuente Propia

5.2.4. Necesidad de reglamentar los parqueos públicos en el Municipio de La Paz

Reglamento de los parqueos públicos en el Municipio de La Paz

Gráfico No. 4



Fuente: Elaboración Propia⁴².

De todos los entrevistados un 75% de los encuestados afirman que se debería reglamentar los parqueos públicos, si ésta fuera implementada en el la normativa Municipal de La Paz, porque esta actividad lamentablemente no esta reglamentada, y los funcionarios del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, solo se limitan a cerrar estos centros temporales de almacenamiento de vehículos, por la falta de licencias no así solucionando el problema de fondo como es la Carencia de normativa de Control y fiscalización de los parqueos públicos.

Es importante señalar que la reglamentación adecuada permitiría que los parqueos públicos, sirvieran como una herramienta válida en los procesos técnicos administrativos, al establecer pasos claros y concretos que sirvan de

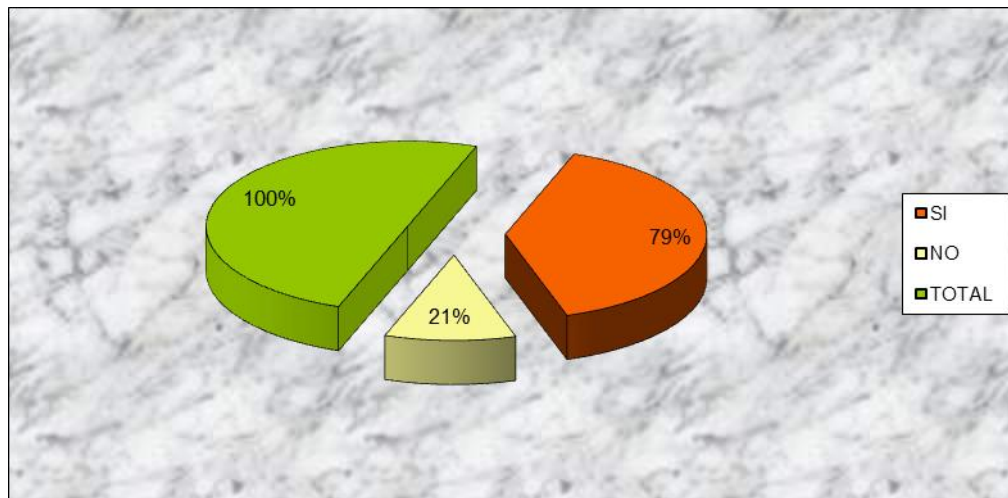
⁴² Fuente Propia

guía a los funcionarios que empleen este medio.

5.2.5 La Implementación de la Unidad de Control y fiscalización de parques públicos mejoraría seguridad jurídica del usuario de los parques públicos

Gráfico No. 5

La implementación de la unidad de Control y fiscalización de parques públicos



Fuente: Elaboración Propia.⁴³

Se evidencia que a criterio del 79% de los encuestados a nivel del Personal Técnico Administrativo del Gobierno Municipal Autónomo de La Paz, si se mejoraría la fiscalización de los parques Públicos, ya que al dotar a la estructura Orgánica de la nueva Unidad de Control y Fiscalización de parques Públicos, con la debida competencia se estaría controlando y fiscalizando esta actividad, que hoy en día es un vacío jurídico institucional del Gobierno Municipal de La Paz.

Por otro lado la legislación comparada nos muestra los parámetros sobre los que debería funcionar esta Unidad, como además los modelos de control y

⁴³ Fuente Propia

fiscalización de los parqueos públicos.

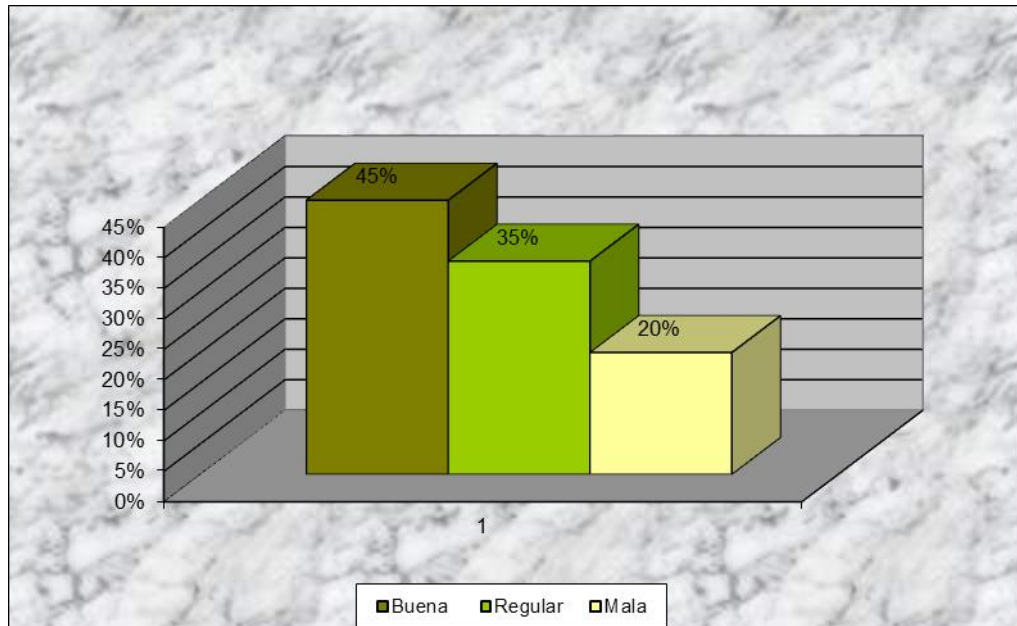
De acuerdo a datos obtenidos en la fase de recolección del material para la proyección de la presente tesis, se puso en evidenciar esta carencia ya que ni los propios funcionarios encargados del Gobierno Municipal de La Paz, desconocen donde se debe dirigir uno en caso de querer obtener información sobre los parqueos públicos, es más se evidencio la mala gestión de calidad de atención al cliente en estas oficinas.

Por ello, se tuvo que recurrir a la altas esferas del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, como ser concejales y el propio alcalde que conocen esta carencia, coadyuvando en la investigación como abriendo las puertas de las demás dependencias que deberían tener conocimiento de esta problemática.

5.2.6 Calificación que le otorga al Gobierno Municipal de La Paz, en cuanto a su capacidad legislativa

Gráfico No. 6

**Calificación que le otorga al Gobierno Municipal de La Paz
(Ver la siguiente página)**



Fuente: Elaboración Propia⁴⁴.

De los encuestados el 45% de ellos afirma el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, tiene buenos proyectos, de desarrollo, buena gestión en cuanto a ejecución de obras y planeamiento básico

Por otro lado el 35% de los encuestados afirma la regularidad de la gestión administrativa normativa, ya que todo el concejo que preside el Sr. Revilla es un nido de grillo los cuales tiran a su interés la cuerda del progreso, de esta forma es difícil concertar planes normativo de acuerdo a las necesidades institucionales del Municipio, seria mejor la concertación de las carencias dentro del municipio para que el desarrollo avance.

Y el restante 20% establece que la gestión es mala ya que los avasalladores y loteadores se adentran en predios municipales sin que nadie diga nada por un o hasta tres años continuos, falta coordinación entre las diferentes unidades de la Alcaldía que velen esta situación.

⁴⁴ Fuente Propia

5.3 Conclusiones del Marco Práctico

- Analizando los datos obtenidos en la encuesta realizada establecemos que, se requiere la gestión de nuevos instrumentos jurídicos que permitan la regulación de los vacíos jurídicos gubernamentales.
- En consecuencia debido a la modernización e incorporación de políticas gubernamentales en la legislación municipal, ya que se carece de políticas de gestión normativa y fiscalizadora de sectores, que lamentablemente no son atendidos en cuanto a requerimientos normativo e institucional.
- Por las razones anotadas de la creación de una Unidad de Control y fiscalización de Parqueos Públicos, respaldada por profesionales idóneos para formar parte de una política de Gubernamental de Gestión y desarrollo Municipal.
- Surge la necesidad de ubicar un espacio dentro de la estructura orgánica del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, donde funcione la Unidad de Control y Fiscalización de Parqueos Públicos, la propuesta que se desarrollará en el siguiente capítulo plantea la solución dentro de la Oficialía Mayor de Promoción Económica, como lugar ideal para el funcionamiento del la misma.

5.4 COMPROBACION DE HIPÓTESIS

En la investigación de la presente tesis se llega a establecer la hipótesis respecto a "La inexistencia de disposiciones legales en el funcionamiento de los parqueos públicos en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, a provocado inseguridad jurídica, por lo que es necesario establecer bases jurídicas específicas para el control y fiscalización en la perspectiva de ofrecer seguridad jurídica", cotejando con la fuente de estadística en base a los sujetos

encuestados, sugieren que es imperante la implementación de la Unidad de Control y Fiscalización de los Parques Públicos en las esferas Gubernamentales, porque actualmente existe una falta de control y fiscalización del los Parques Públicos. Ya que Municipio de La Paz, desde los inicios de su historia en el transcurrir del tiempo, ha generado un gran movimiento político, económico y social, lo que implica entonces mayor desarrollo.

A raíz del desarrollo y la modernización del municipio, surgieron nuevas disposiciones reguladoras de las estructuras y formar de construcción de edificios, casas y otros, con normas alternativas emitidas por los diferentes municipios del país, tratando de regular las edificaciones de acuerdo a la zona, lugar o espacio; en calles, esquinas, callejones, etc. Pero que lamentablemente contravienen derechos de los usuarios o propietarios, por la antigüedad de los mismos, restringiéndoles el derecho a la vivienda.

El control y fiscalización de los parques públicos, son un vacío legal, y esto es muy peligrosos para la sociedad en materia de seguridad, ya que al construirse en edificaciones subterráneas, no se cuentan con los sistemas básicos de seguridad, ni funcionalidad dando lugar a estos centros de almacenaje transitorios en bombas de tiempo atentando a la población como a los habitantes de estas estructuras.

Dentro de la estructura organiza del municipio de La Paz, evidenciamos la carencia de la Unidad de fiscalización de parques, solo se encontró la unidad de fiscalización que lamentablemente no tiene competencia en esta actividad, es a raíz de esto que es imperante implementar la Unidad de Control y Fiscalización de Parques Públicos a fin de que esta Unidad se encargue exclusivamente de la regulación de este sector, que carece de regulación y por este motivo fue creciendo esta actividad día a día, no solamente en espacios públicos sino también en ambientes privados que son acondicionados

rústicamente para esta actividad lucrativa.

Al abrir jurisdicción y competencias, de la Unidad de control y fiscalización de parqueos públicos, dotándola de un reglamento de función y operatividad, es lo que el investigador aportará en el siguiente capítulo en la parte Propositiva de la presente tesis.

CONCLUSIONES

El objeto del presente trabajo no fue el de agotar una discusión, sino el de generar y obtener distintos puntos de vista sobre una práctica novedosa incorporada a la legislación. Se intentó a lo largo del mismo, destacar algunos conceptos, tratando de resaltar las aristas más polémicas que la propia experiencia del procedimiento fue revelando.

La inclusión de la Unidad de Control y Fiscalización de Parques Públicos, sin lugar a dudas, representa un significativo avance que es imperativo alcanzar en el afán de terminar con los vacíos jurídicos que indudablemente fortalecerá al Gobierno Municipal Autónomo de La Paz.

El aporte legal que hace el egresado de derecho es establecer soluciones a nuevas problemáticas y vacíos legales existentes en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, producto del desarrollo, y ante este descuido surgió la necesidad de cooperar y gestionar una norma que regularice el funcionamiento de los parques públicos a través de la Implementación de la Unidad de Control y fiscalización de parques públicos, cuya función primordial será la de regularizar esta actividad estableciendo las sanciones pertinentes a las diferentes infracciones, cometidas por los dueños de parques públicos.

Quedan otros pasos por darse respecto al procedimiento de reglamentación en este contexto se otorgará la jurisdicción y competencia a la mencionada Unidad, que además de ser nueva tendrá todo el respaldo económico funcional del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, la misma funcionará de manera coordinada con la Unidad de Fiscalización y Regulación del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, cuya función principal es la regulación las construcciones y de ordenamiento espacial, a fin de coordinar tareas en cuanto a la estructura necesaria de los parques públicos.

Teniendo como pilar de la propuesta el de ordenar el uso del espacio público destinado al parqueo y para evitar el caos vehicular en el centro, el Municipio dará en concesión el servicio de parqueo público y señalización de vías reguladas.

RECOMENDACIONES

Ante los derechos de las usuario a diferencia de los derechos establecidos para el propietario o concesionario del parqueos público, se encuentran aún en fase de consolidación, tanto en nuestra legislación como en el ámbito internacional, es por eso buscar normativa aplicable sobre el mecanismo de protección del usuario dentro de los parqueos públicos.

Se recomienda que exista mayor coordinación entre los concejales como el alcalde del Municipio de La Paz, y trabajen por el bien de la sociedad en común, atender los problemas básicos que tiene el usuario de los parqueos públicos, incorporando a la Normativa Municipal mecanismos de atención y protección al usuario, como a la seguridad de los vehículos.

Establecer los fondos necesarios para la implementación de esta repartición dentro de la esfera Gubernamental, de la Unidad de Control y fiscalización de parqueos públicos, ya que con la incorporación de dicha Unidad mejorara y coadyuvara en las falencias institucionales que tiene el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, resguardando el pilar fundamental del estado como es la persona o usuario de los parqueos públicos.

Aplicar la propuesta legislativa en el concejo Municipal, para consolidar el Reglamento de los Parqueos Públicos como de la Unidad de Control y Fiscalización de Parqueos Públicos, y así poder generar nuevos fondos de captación de recursos, que se traduzcan en obras públicas, como del resguardo y protección de los derechos del usuario en los parqueos públicos.

Se recomienda una vez instalada la Unidad de Control y Fiscalización de Parques Públicos, se deberá dar una utilización óptima para los bolivianos y no utilizarla para cometer actos denigrantes que vulneren los derechos de los demás.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

PROYECTO DE REGLAMENTO DE LOS PARQUEOS PÚBLICOS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ.

1. Introducción

El presente capítulo se constituye en la parte Propositiva de la tesis, es decir en el aporte socio-jurídico operativo.

Tomando en cuenta el desarrollo de los antecedentes expuestos, la propuesta gira entorno a dos aspectos, el primero que se encuentra relacionado con la operatividad de una Implementación de la Unidad de Fiscalización y control de los parqueos públicos en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz y el segundo aspecto, referente a lo que se refiere a la reglamentación de los parqueos públicos.

2. Incorporación de la Unidad de Fiscalización y control de los parqueos públicos en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

Nuestro Municipio, al desarrollarse en forma acelerada, enfrenta problemas de urbanización y ante este problema surge la necesidad de asumir nuevas responsabilidades asumidas por nuestro Gobierno Municipal.

Se establece que la jurisdicción y competencia del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, es la implementación, gestión, desarrollo de nuevas políticas económicas y sociales, pero que lamentablemente no se establecieron las soluciones a tantos problemas que atraviesa el municipio afectando o

dejando a las personas en indefensión frente a la carencia de regulación sectorial municipal.

Es ante esta expectativa que el investigador plantea, que si no existen soluciones viables y efectivas, se deben establecer otros mecanismos necesarios para la solución de estos vacíos jurídicos. Entonces el aporte legal es establecer soluciones a nuevas problemáticas y vacíos legales existentes en el municipio producto del desarrollo, en virtud a la problemática expuesta surgió la necesidad de cooperar y gestionar una norma que regularice el funcionamiento de los parqueos públicos a través de la Implementación de la Unidad de Control y fiscalización de parqueos públicos, cuya función principal será la de regularizar y supervisar esta actividad y establecer las sanciones pertinentes a las diferentes infracciones, cometidas por los dueños de parqueos públicos

En este contexto, la presente reglamentación otorgará la jurisdicción y competencia a la mencionada Unidad, la misma funcionará de manera coordinada con la Unidad de Fiscalización y Regulación del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, teniendo como pilar principal la supervisión de las construcciones y de ordenamiento espacial, a fin de coordinar tareas en cuanto a la estructura necesaria de los parqueos públicos.

El parqueo público municipal ofrecerá a la población, un lugar donde poder estacionar sus vehículos con seguridad en una ciudad congestionada.

Es necesario establecer parámetros en proyectos para remodelar el área de parqueo público y que el mismo cuente con las condiciones legales y cómodas para ofrecer un buen servicio.

Lo proyectos complementarios a la presente tesis consistirán en colocar un muro perimetral toda el área del parqueo a fin de que solamente exista una entrada y una salida del lugar, esto evitaría que las personas transiten por el

parqueo público para ingresar al mercado municipal logrando evitar accidentes, asimismo se evitaría el robo de vehículos y pertenencias dentro de los automotores.

Paralelo al proyecto de remodelación el estudiante plantea solucionar solo con un aporte legal, vale decir un reglamento del parqueo municipal y el manual de procedimientos para los encargados de dicho estacionamiento público municipal. Pero ilustrara con uno modelos de parqueo que pueden ser optados para la construcción de los mismos a través de sus diferentes unidades.

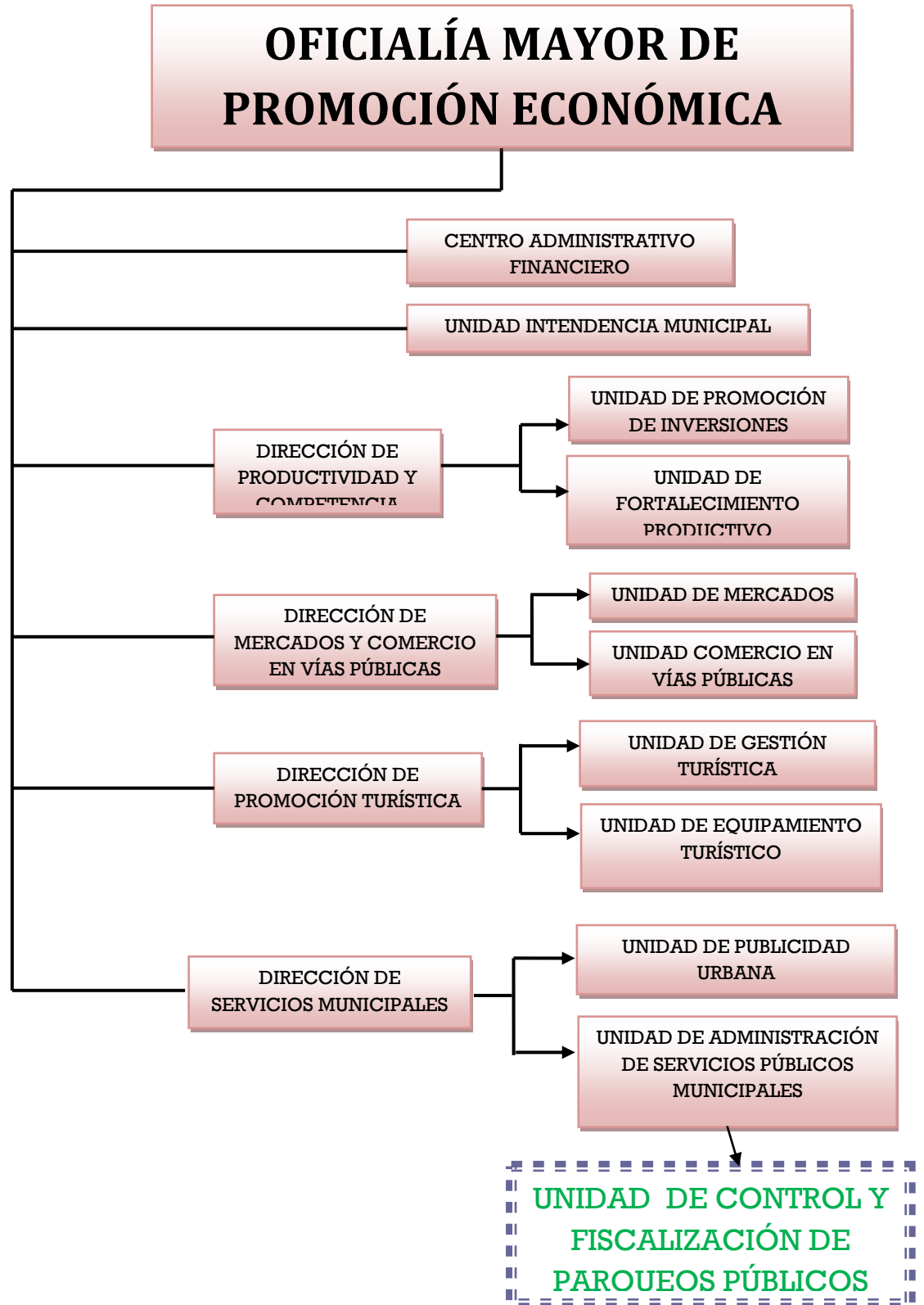
2. 1. Ubicación de la Unidad de Control y Fiscalización de Parqueos Públicos, dentro de la Estructura Orgánica del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

El parqueo público es parte de la solución al problema del caos vehicular que no permite un tráfico fluido en el centro a través de la concesión de la gestión y administración, por medio de mecanismos eficientes de operación, control y fiscalización, cobro por el uso del espacio público, implementación de la señalización vial correspondiente de las vías a ser reguladas.

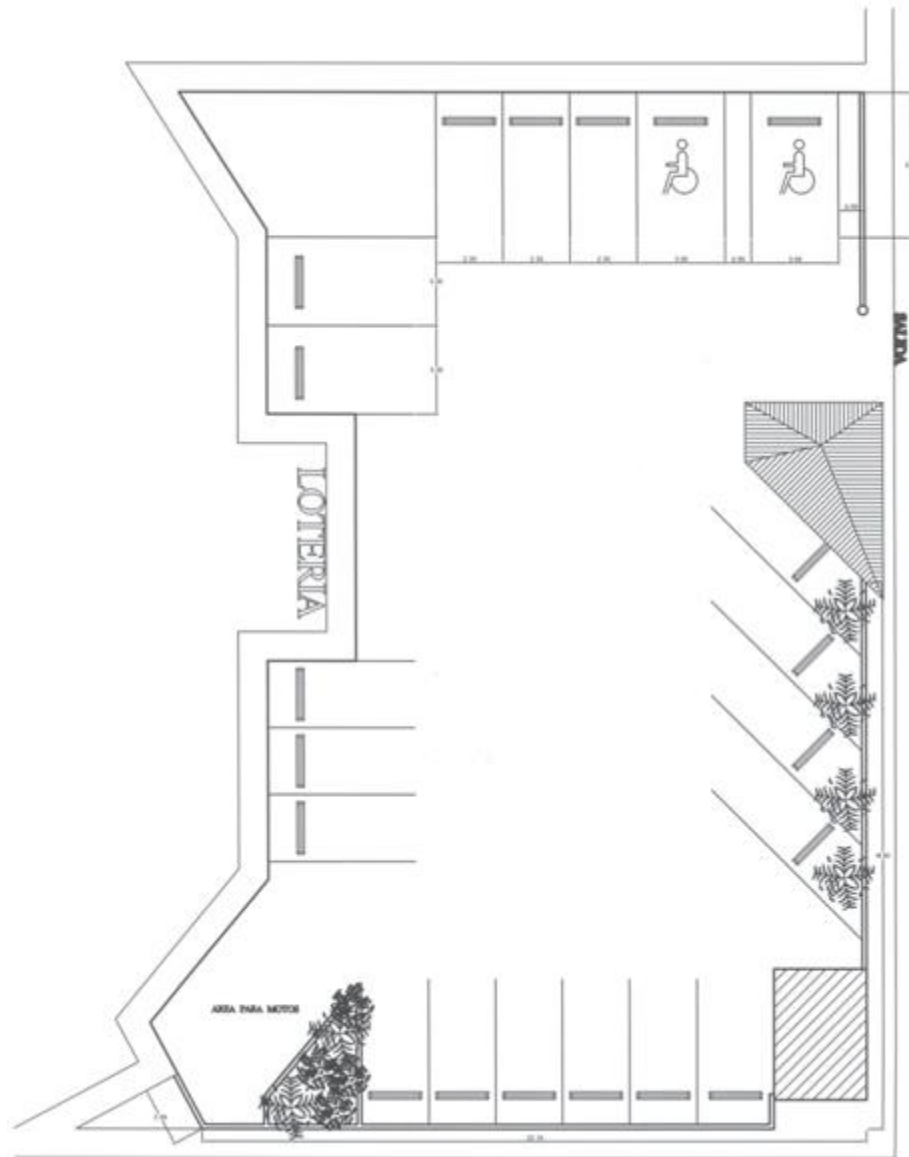
Implementar el parqueo público permitirá al Gobierno Autónomo Municipal de la Ciudad de La Paz, ampliar la cobertura del control y fiscalización en otras zonas de la ciudad, mejorando la circulación vial, recuperando áreas en las que actualmente impera el descontrol y el abuso de algunos sectores de la ciudadanía que se benefician de la situación que ellos mismos generan, en perjuicio de los demás.

El lugar adecuado dentro de la estructura orgánica del Gobierno Municipal de La Paz, donde debería funcionar la Unidad de Control y fiscalización de parqueos públicos seria dependiente de la Oficialía Mayor de promoción económica, esta Unidad que contará con personal propio, la

demostración grafica que a continuación se demuestra.



2.2. El siguiente dibujo muestra el proyecto:

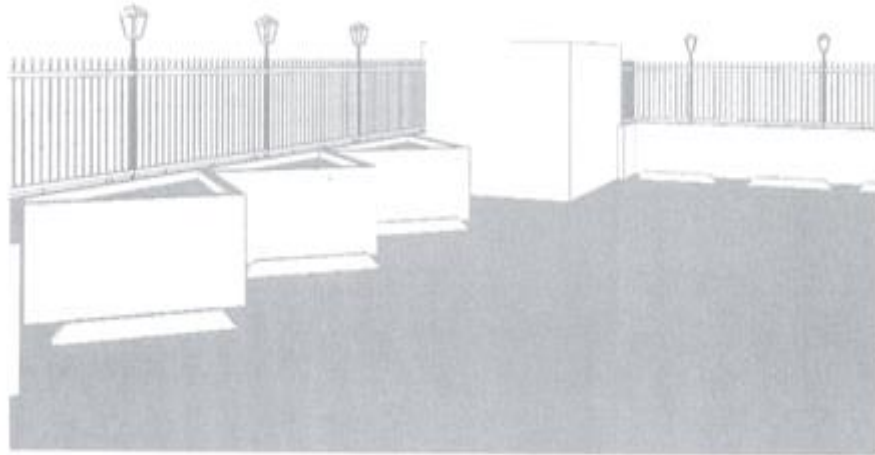


Fuente Propia⁴⁵

Este dibujo arquitectónico nos muestra los espacios que deberían tener

⁴⁵ Modelos de un Diseño de un parqueo

los parques, para garantizar los derechos del usuario como de los administradores de los mismos.



Fuente Propia⁴⁶

⁴⁶ Modelos de Diseño de un parqueo

el almacenamiento de vehículos

3. Reglamento de los Parqueos Públicos

Es necesaria una reglamentación mediante el cual se efectuó un control en los parqueos públicos, por medio de la Unidad de fiscalización y control de parqueos públicos, esta reglamentación evidentemente fortalecerá al Gobierno Autónomo Municipal de la Paz.

REGLAMENTO PARA EL CONTROL Y FISCALIZACION DE LOS PARQUEOS PÚBLICOS

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- (Objeto). Las disposiciones contenidas en el presente reglamento son de orden público y por ende de interés social que tiene por objeto dar al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, un instrumento que determine regular el control y fiscalización de los estacionamientos públicos.

ARTÍCULO 2.- (Finalidad). El objetivo general del proyecto, es de ordenar el uso del espacio público destinado al Parqueo vehicular en el centro de la ciudad, por medio de mecanismos eficientes de operación, control y fiscalización, cobro por el uso del espacio público, implementación de la señalización vial correspondiente.

ARTÍCULO 3.- (Principios). La presente Ley tomará como alma rectora y se regirá de acuerdo a los siguientes principios:

- a) Competencia y Responsabilidad.** Para que se asegure la eficacia y eficiencia de la administración de los órganos municipales para los

niveles de organización que contara el nuevo sistema administrativo municipal para el control de estacionamientos públicos.

- b) Transparencia.** Las actuaciones de estos órganos administrativos se la hará bajo el principio de buena fe, confianza, cooperación y lealtad en las actuaciones de los servidores públicos con los particulares con referencia al la realización del control y fiscalización de los estacionamientos públicos.
- c) Bienestar Común.** Las actuaciones de los órganos administrativos referentes a los funcionarios del Gobierno Municipal se regirán en la calidad de vida de los ciudadanos que ponen en su diario vivir todos aquellos elementos que den lugar a la tranquilidad y satisfacción del bien vivir esto para la realización del control y fiscalización de los estacionamientos públicos, respetándose así las reglas de su procedimiento a cabalidad.

ARTÍCULO 4.- (Tipo de Institución). La Municipalidad de La Paz, es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica y patrimonio propio que representa institucionalmente al Municipio de La Paz.

La Administración del Municipio a la cual contribuye el presente reglamento específico, se ejerce por el Gobierno municipal de La Paz a través de sus ares funcionales y o unidades organizacionales, como establece el artículo 03 de la Ley de Municipalidades N° 2028, de 28 de octubre de 1999.

ARTÍCULO 6.- (Responsabilidad de la Administración). La administración de los estacionamientos deberá velar por la seguridad de los vehículos, sus accesorios y los objetos que contengan. De cometerse delitos contra la propiedad, procurará colaborar y brindar información. En concordancia con la norma precedente, si los responsables no fueren aprehendidos o si habiendo

sido aprehendidos, se comprobare que el estacionamiento faltó a los deberes de cuidado, la administración quedara como único responsable civilmente por la sustracción o daño al vehículo, sus accesorios o los objetos que se encuentren en el interior; lo anterior sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda caber a la gerencia del estacionamiento o sus empleados.

ARTÍCULO 5.- (Deberes). Las personas, físicas o jurídicas, encargadas de prestar el servicio de estacionamiento público serán responsables y garantes de la guarda y custodia de los vehículos, mientras estos permanezcan dentro del estacionamiento. Estos deberán actuar con la mayor diligencia y buena fe posibles. Responderán del daño, menoscabo o perjuicio que se cause a los vehículos por dolo o culpa atribuible al prestatario del servicio o sus empleados, según el caso.

CAPÍTULO II

DEFINICIONES E INSTANCIAS RESPONSABLES

ARTICULO 6.- Para los efectos de aplicación de la presente ley, los siguientes términos tienen significación que se les asigna a continuación:

- **Estacionamiento:** Se considera que el estacionamiento o parqueo para automóviles será en un espacio en el cual se dará la prestación de servicio para que el conductor pueda dejar a cargo su vehículo evitando así el hacinamiento del parque automotor en el centro de la ciudad.
- **Conductor:** Aquella persona que es apta para el manejo de un automóvil y que puede circular por la ciudad dependiendo de su categoría.
- **Vehículo o automóvil:** Es aquel bien mueble que se mueve por sí mismo, provisto de motor mecánico, que es alimentado por

combustible, que puede ser conducido y marchar por vías sin necesidad de carriles a grandes velocidades, que desplaza y da la circulación de los peatones.

ARTÍCULO 7.- (Instancias Responsables). Se tendrá como instancia responsable a la Oficialía Mayor Técnica de Promoción Económica, quien fiscalizara y registrará el funcionamiento de los Estacionamientos públicos bajo la siguiente estructura:

- ✓ Unidad de Control y fiscalización de los Estacionamientos Públicos.
- ✓ Responsable y Titular del Estacionamiento Público quien estará a cargo del mismo.
- ✓ Empleados del Estacionamiento cuya labor será el orden y el cuidado de los automóviles.

CAPÍTULO III

UNIDAD DE CONTROL Y FICALIZACIÓN DE PARQUEOS PÚBLICOS

CAPÍTULO I

ADMINISTRACIÓN Y SUPERVISIÓN

ARTÍCULO 8.- (Estructura y organización). La Unidad de control y fiscalización de Parqueos Públicos estará compuesto por los siguientes:

1. Un Director General de control y fiscalización de parqueos públicos
3. Personal técnico consultivo de observación, clasificación y tratamiento.
4. Un arquitecto
5. Personal jurídico.

ARTÍCULO 9.- (Dependencia). La administración dependerá de la Oficialía Mayor de promoción Económica, a través del Gobierno Municipal de La Paz.

CAPÍTULO IV
DIRECTOR GENERAL DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE
PARQUEOS PÚBLICOS.

ARTÍCULO 10. - (Director General). El Director General de Control y fiscalización de parqueos públicos será designado por el Alcalde Municipal o el concejo, mediante convocatoria y o concurso de méritos.

ARTÍCULO 11.- (Atribuciones). El Director General de la Unidad de control y fiscalización de Parqueos Públicos tiene las siguientes atribuciones:

- 1) Planificar, organizar y fiscalizar políticas económicas.
- 2) Planificar, organizar y fiscalizar los tramites de los parqueos públicos de supervisión.
- 3) Aprobar los Reglamentos Internos de administrativo.
- 4) Coordinar con los consejeros, personal técnico en inspecciones técnicas.
- 5) Promover la formación y especialización del personal y de supervisión.
- 6) Organizar, dirigir y actualizar periódicamente la estadística de parqueos públicos,
- 7) Inspeccionar periódicamente los estacionamientos públicos.
- 8) Suscribir convenios con organismos estatales o privados para el mejor funcionamiento;
- 9) Elevar anualmente al Alcalde Municipal como al concejo, un informe de sus labores;
- 10) Preparar anualmente el Anteproyecto de presupuesto.
- 11) Nombrar a los profesionales de los equipos técnicos multidisciplinarios.

12) Otras atribuciones señaladas por Reglamento.

ARTÍCULO 12.- (El Consejo técnico consultivo de observación, y fiscalización). Estará conformado por el director de la Unidad de Control y fiscalización de parqueos públicos, asesor Legal, y los técnicos de las distintas Secciones. Sesionará con carácter extraordinario para la solución de problemas de índole específico.

ARTÍCULO 13.- (Cuerpo Integrante del Consejo Consultivo). Estará integrado por los siguientes profesionales:

1. Técnico.
2. Arquitecto.
3. Un Asesor jurídico.

ARTÍCULO 14.- (Funciones de Clasificación). Son funciones de clasificación del Consejo consultivo:

- Realizar la clasificación de los casos para tomar en cuenta el grado de diseño y seguridad del parqueo público.
- Emitir los informes que solicite el Director de la Unidad de control y fiscalización de parqueos públicos.
- Proponer programas de legalización y saneamiento de los parqueos públicos
- Tomar decisiones que revistan de importancia y sean tendientes al mejoramiento del establecimiento.
- Solucionar problemas económicos que revistan carácter excepcional
- Determinar medidas necesarias de vital importancia que atingen al buen funcionamiento de la Unidad.

ARTÍCULO 15.- (Asesoría Legal). Estará a cargo de un profesional Abogado

durara en sus funciones, será designado por orden del comando en Director de la Unidad de Control y Fiscalización de parqueos Públicos.

ARTÍCULO 16.- (Atribuciones). Son:

- a) Planteara las medidas pertinentes los problemas de seguros y legalizaciones de los parqueos públicos.
- b) Determinara la condición jurídica del usuario del parqueo público.
- c) Asesorar en materia jurídico legal al personal del establecimiento
- d) Llevara un registro de los casos.
- e) Revisara y providenciara solicitudes, memoriales, órdenes Judiciales y Requerimientos de Fiscales.

CAPÍTULO V DEL ESPACIO FÍSICO DE LOS ESTACIONAMIENTOS

ARTÍCULO 17.- (Los Estacionamientos). Los estacionamientos no podrán albergar un número de vehículos que exceda de la capacidad autorizada por el Gobierno Municipal de La Paz y de la Oficialía Mayor Técnica

ARTÍCULO 18.- (Tamaño de espacios). Las dimensiones mínimas de cada espacio de estacionamiento serán de 2,50 m. de ancho por 5,00 m de largo. El diez por ciento (10%) del total del área de estacionamiento se destinará a espacios de 3,00 m. de ancho por 6,00 m. de largo.

ARTÍCULO 19.- (Medidas de entradas y salidas). El ancho mínimo permitido de las entradas y salidas será de 3,00 m, para cada una. Los radios de giro deberán ajustarse mínimo a 4,66 m. de trayectoria de la saliente trasera y los carriles de circulación deberán medir por lo menos 3,00 m. de ancho.

ARTÍCULO 20.- (Demarcación interna). Todo automotor que circule dentro del establecimiento tendrá la obligación de respetar el flujo vehicular demarcado, salvo que la gerencia del local indique lo contrario.

ARTÍCULO 21.- (Estacionamiento de motocicletas). Los estacionamientos públicos deberán reservar un espacio prudencial del total del área para estacionar motocicletas.

Este servicio se regirá por una tarifa distinta de las aplicadas a los vehículos.

ARTÍCULO 22.- (Seguridad). Por seguridad os dueños de los vehículos no podrán ser obligados a dejar sus llaves en el parqueo, esto para evitar robos al interior del mismo.

CAPÍTULO VI DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 23.- (Colisiones en Estacionamientos). Si dos o más vehículos colisionaren dentro de un estacionamiento, cuando alguna de las partes del accidente solicite a un funcionario policial, la gerencia no podrá negar el acceso de dicha autoridad al local, ni obstaculizar sus funciones.

ARTÍCULO 24.- (Actuación del Funcionario Policial). El Funcionario Policial deberá levantar el parte respectivo, el croquis del accidente y toda la información que juzgue necesaria, al tenor de lo establecido en el Código de Transito, la cual será de aplicación plena en estos casos.

ARTICULO 25.- (Acuerdo De Partes) Como una salida alternativa las partes podrán arreglar y llegar a un acuerdo de partes siempre y cuando el daño generado por el choque entre dos vehículos no sea gravedad, pudiendo así resarcir el daño al afectado y que la otra parte lo acepte.

CAPÍTULO VII DE LOS PERMISOS DE FUNCIONAMIENTO

ARTÍCULO 26.- (Solicitud). Los interesados en prestar los servicios de estacionamiento deberán solicitar el permiso de funcionamiento ante El

Gobierno Municipal de La Paz, en cuyo trámite deberá ser iniciada en el Ex Banco del Estado mediante el SITRAM.

ARTÍCULO 27.- (Análisis de las solicitudes). La Unidad de control y fiscalización de Parqueos Públicos, quien analizará la solicitud tomando en cuenta la ubicación del parqueo y las posibles consecuencias para el tránsito vial, así como el cumplimiento de los requisitos establecidos en esta ley.

ARTÍCULO 28.- (Aprobación). La Oficialía Mayor Técnica dará el visto bueno mediante la Unidad de Control y fiscalización de los Estacionamientos Públicos en la cual debe acompañarse con el original o la copia certificada del plano que indique la demarcación y el diseño del parqueo, según los requisitos de esta ley. La Dirección deberá constatar que las obras realizadas corresponden al plano aprobado por ella. Las solicitudes de permiso deberán estar firmadas por el dueño de la propiedad o su representante legal. La Unidad de Control y Fiscalización deberá resolver la solicitud en un plazo de treinta días hábiles; en caso contrario, se tendrá por aprobada.

ARTÍCULO 29.- (Requisitos). Para el trámite de la actividad económica de Estacionamientos Públicos se deberá adjuntar los siguientes requisitos:

1. Folder amarillo.
2. Cedula de identidad
3. NIT y certificado de inscripción (original y fotocopia).
4. Ultima factura de luz del lugar que se dará la actividad económica (original y fotocopia).
5. Croquis de ubicación y de distribución de ambientes, de los espacios físicos donde funciona y se utiliza en la actividad económica, la cual

estará detallando los ambientes utilizados en las cuales funcione el Estacionamiento Público.

6. Debe presentar la certificación de propiedad o en su caso el contrato de alquiler aceptando el funcionamiento del Estacionamiento Público.

ARTÍCULO 30.- (Nota). Al momento de la presentación de los requisitos el propietario o representante legal, debe llenar el formulario correspondiente al contribuyente. En caso de renovación adjuntar la licencia original vencida.

ARTÍCULO 31.- (Publicación de la Autorización). Aprobada la solicitud, la Unidad de Control y Fiscalización de Estacionamientos Públicos entregará al propietario del estacionamiento un cartel sellado y fechado, que indique la autorización para funcionar y la capacidad máxima del aparcamiento. El cartel junto con otro donde se especifique la tarifa, deberá colocarse a la vista de los usuarios.

CAPÍTULO IX CONDICIONES Y PROHIBICIONES DE LOS ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS

ARTÍCULO 32.- (Condiciones de los Estacionamientos). Debe contar con las siguientes condiciones:

- **PASILLOS.** El ancho de los pasillos y corredores depende del tipo de uso, En general, se pueden usar pasillos como columna vertebral y pasillos transversales. No se debe obstruir la visión a las esquinas colocando máquinas o productos. Si se obstruye la visión (por un muro, por ejemplo) deben colocarse espejos para que conductores y peatones puedan ver a la vuelta de la esquina.
- **PASILLOS EXCLUSIVOS PARA VEHÍCULO.** Si el pasillo está en un área de almacenamiento y no es sólo para circulación general de

distancia, entonces los pasillos estrechos permiten más espacio para el almacenamiento.

- **PASILLOS Y CORREDORES EXCLUSIVOS PARA PERSONAS.** Los corredores son pasillos con muros. Como la gente no se puede orillar en los corredores para evitar la circulación como lo hace en los pasillos los corredores deben ser más anchos que los pasillos.
- **RAMPAS.** Si no existen restricciones de longitud, las rampas son una alternativa, la inclinación de las rampas debe ser de más o menos cinco grados; Vaugh sugiere 4.9 grados como ángulo máximo para inválidos, 5.7 grados como máximo para el público.
- **ESCALERAS.** Las escaleras requieren menores longitudes, lo cual es un detalle especialmente importante dentro de un edificio. Para el diseño, por lo general, la altura total para subir está dada y el número de escalones será un entero.
- **ESCALERAS DE MANO.** El ángulo de las escaleras de mano no debe exceder de 90 grados las escaleras de barrotes fijos deben tener una jaula o protección de seguridad si tienen más de 20 pies de alturas.
- **PUERTAS.** La mayoría de las puertas (sobre todo para personas), están embizagradas por un lado y son sólidas. Las puertas con persianas son inconvenientes en general porque la persiana deja pasar el ruido, así como el humo en caso de incendio.
- **VIGILANCIA.** La vigilancia empieza con el control de entrada y acceso a un espacio. Hay tres maneras de establecer si una persona puede o no entrar, por lo que lleva la persona (llave o bulto), por algo que sabe la persona (combinación, contraseña) o por medio de una identificación (fotografía de la cara, voz, firma, huellas digitales). La vigilancia para una instalación debe tener tres objetivos básicos: perímetro (límites de la propiedad), área (el edificio) y objeto (cuarto o gabinete individual). Debido a que la mano de obra es muy costosa, sobre todo si se necesita 24 horas al día, 7 días a la semana, la tendencia ha sido usar aparatos

en lugar de gente. El perímetro se puede proteger con vallas, muros y puertas que se cierran con llave. El acceso nocturno a áreas de basura se debe restringir ya que es un punto de rescate conveniente para lo robado durante el día. Los objetos protegidos son: oficinas de cajeros, laboratorios de investigación, materiales clasificados e instalaciones de cómputo. Los espacios interiores y el perímetro se pueden proteger mediante detectores ultrasónicos de movimiento, sensores de microondas de intrusión y sensores infrarrojos pasivos.

ARTÍCULO 33.- (Atención). Los Estacionamientos Públicos estarán al servicio de la población las 24 horas para el resguardo de los vehículos y cuyo horario será impuesto de acuerdo a la demanda que se tenga en el parque automotor y las necesidades que tenga las diferentes zonas de la ciudad de la Paz.

ARTÍCULO 34.- (Espacio agotado). Todo Estacionamiento que se encuentre al máximo de su capacidad permitida, deberá indicarlo al público mediante un rótulo visible con la leyenda: "NO HAY ESPACIO".

ARTÍCULO 35.- (Prohibición). Se Prohíbe a los conductores que esperen algún espacio disponible en un estacionamiento, detenerse o estacionar los vehículos en las vías públicas las cuales estarán supervisadas por los empleados del estacionamiento y que si se incumpliese automáticamente los funcionarios policiales de tránsito estarán obligados a darle al conductor la boleta de infracción.

CAPÍTULO X DE LAS TARIFAS

ARTÍCULO 36.- (Fijación de tarifas). La tarifa de los Estacionamientos Públicos podrá ser horaria, diaria, semanal o mensual y será determinada por

sus propietarios, de acuerdo con los costos reales que implique prestar el servicio, observando siempre los principios de equidad y razonabilidad para ambas partes. La fijación deberá contar con la autorización de la Unidad de Control y Fiscalización de Estacionamientos Públicos.

ARTÍCULO 37.- (Recargo en tarifas). Durante el período comprendido entre las 18:00 horas y las 6:00 horas, así como los domingos y días feriados, podrá cobrarse un recargo máximo de un diez por ciento (10%) sobre la tarifa regular. Este recargo deberá contar con la autorización expresa de la Unidad de Control y Fiscalización de Estacionamientos Públicos.

ARTÍCULO 38.- (Tarifas diferenciadas). Los vehículos que utilicen los espacios normales definidos en el artículo anterior pagarán la misma tarifa. Por los espacios de 3,00 m. por 6,00 m., podrán cobrarse tarifas hasta un diez por ciento (10%) mayores que la normal.

ARTÍCULO 39.- (Cobros). La Municipalidad mediante las Subalcaldías también podrá verificar, dentro de su competencia territorial, el cobro adecuado de las tarifas de los Estacionamientos.

ARTÍCULO 40.- (Estacionamientos Temporales). El Gobierno Municipal de La Paz, reglamentará los permisos, las condiciones de funcionamiento y las tarifas de los estacionamientos ocasionales o temporales, ya sea que el servicio se brinde en propiedad privada o calle pública esto por algún acontecimiento de orden público que se dé en ciertas zonas de la ciudad que traigan consigo una masiva cantidad de personas.

CAPÍTULO XI DE LAS SANCIONES

ARTÍCULO 41.- (Proceso de Sanciones). El incumplimiento de los artículos 16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26, en coordinación con Tránsito se impondrá sanciones. Notificada la sanción, el infractor dispondrá de un plazo de ocho días hábiles para oponerse a la resolución. Este proceso deberá cumplir con los requisitos exigidos en esta ley.

ARTÍCULO 42.- (Otras Sanciones). En concordancia con el artículo anterior, la Oficialía Mayor Técnica mediante la Unidad de Control y Fiscalización de Estacionamientos Públicos y si se requiriere por la Unidad operativa de Tránsito podrá establecer las siguientes sanciones:

- a. Multa diaria equivalente a veinte tarifas básicas de una hora, hasta por quince días.
- b. Suspensión hasta por seis meses de la autorización de funcionamiento.
- c. Cancelación definitiva de la autorización de funcionamiento.

Las sanciones anteriores serán proporcionales con la gravedad del hecho cometido.

ARTÍCULO 43.- (Reincidencia). De reincidirse en el incumplimiento de los artículos 4, 5, 6 y 16 de esta ley, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito suspenderá la autorización de funcionamiento, previa audiencia a los representantes del parqueo.

ARTÍCULO 44.- (Recursos). Contra la decisión de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito de cancelar el permiso de funcionamiento de un

estacionamiento público, cabrán los recursos de revocatoria ante la propia Dirección y de apelación en subsidio ante el Ministro de Obras Públicas y Transportes; este último recurso agotará la vía administrativa.

CAPÍTULO XII

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

ARTÍCULO 45.- Surgirá con la Reforma de la Ley No. 7331 y la Abrogación de la resolución de la Sala Constitucional N° 7728 de las 14:45 horas del 30/08/200.

ARTÍCULO 46.- Este reglamento entrara en vigencia a partir del primer día del mes siguiente a su publicación, en un plazo de noventa días contados a partir de su vigencia.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA ÚNICA.- Los estacionamientos públicos que a la entrada en vigencia de la presente ley no cumplan con sus estipulaciones, tendrán un período de seis meses para adecuarse a lo aquí establecido. Que rige a partir de su publicación.

BIBLIOGRAFIA:

- BUNGE, Mario; La ciencia su método y sus filosofía; Edit. Gato negro; Quito-Ecuador.
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo; Diccionario Jurídico Elemental; Edit. Heíasta
- ESCRIBÍCHE; diccionario razonado de Legislación y Jurisprudencia; París; Librería de Rosa, Bouret& Cía.; 1852
- ITURRI, Núñez del Prado Julio; “Síntesis Históricas de la Municipalidad de La Paz y de los Amigos de la Ciudad. 1990,
- MANUALde Organización y Funciones; Honorable Alcaldía Municipal de La Paz, Gestión 2009; Pág. 37 La Paz-Bolivia.
- ROMEROSandoval Raúl; Derechos Reales; Segunda Edición; Editorial Los Amigos del Libro; La Paz Bolivia 1991;
- SANSOËF. Giovanni; Curso de Derecho Romano; Segunda Edición; Editorial Don Bosco; La Paz. Bolivia: 1970;
- SAVIGNY, Sobre los elementos de la posesión (corpus y ánimus), sostiene que el ánimus es la intención de poseer algo con animo de dueño; Citado en HIGTON, “Derechos Reales, Posesión, Buenos Aires 1979, Trad del “traité de la posesión; Ed, 1865.
- VILLAR, de la Torre Ernesto - de la Anda. Navarro Ramiro; Metodología de la investigación bibliográfica archivista y documental; Edit. Me Graw Hill;; México D.F. - México; 1981
- WITKER, Jorge; La investigación jurídica; Edit. Mc-Grow Hill; México D.F. -

LEGISLACIÓN UTILIZADA

- GACETA OFICIAL DE BOLIVIA; ley N° 1768; Código Penal
- GACETA OFICIAL DE BOLIVIA, Nueva Constitución Política del Estado.
- GACETA OFICIAL DE BOLIVIA: Ley de Municipalidades 2028, 28 de octubre de 1999.
- GACETA OFICIAL DE BOLIVIA: Ley N° 2492.
- GACETA OFICIAL DE BOLIVIA; LEY N° 031, LEY DE 19 DE JULIO DE 2010. Concordante con la Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional; en su artículo 273 “La ley regulará la conformación de mancomunidades entre municipios, regiones y territorio indígena originario campesino para el logro de sus objetivos”

LEGISLACIÓN COMPARADA

- LEY REGULADORA DE LOS ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS; No. 7331, de 13 de abril de 1993. Legislación Española.
- LEGISLACIÓN DE COSTA RICA. Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N° 4786 del 5 de julio de 1971 y sus reformas; la Ley General de la Administración Pública N° 6227 del 2 de mayo de 1978; la Ley de administración Vial N° 6324 del 24 de mayo de 1979; la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331 del 13 de abril de 1993; la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, N° 7600 del 2 de mayo de 1996; y la ley Reguladora de los Estacionamientos Públicos, No.7717 del 4 de noviembre de 1997
- LEGISLACION COMPARADA PERUANA; Ley que regula el parqueo especial para vehículos ocupados por personas con discapacidad; LEY N° 28084

INTERNET

- [WWW. Monografías. Com.](http://WWW.Monografías.Com)
- WWW.Dicciobibliografia.com