

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



**ACREDITADA POR RESOLUCION  
CEUB N° 1126/02.**

**TESIS DE GRADO**

**BASES JURÍDICAS E INSTITUCIONALES PARA UNA LEY  
DE OCUPACIÓN DE ACERAS**

**(Tesis para optar al grado de licenciatura en derecho)**

**Postulante:** Froilan Abel Apaza Chique.

**Tutor:** Dr. Arturo Vargas Flores.

La Paz – Bolivia  
2011

### *Dedicatoria.*

*Con todo cariño y afecto dedicó la presente tesis a mi querida madre, María Chique Vda. de Apaza por el gran apoyo moral y psicológico durante la etapa de mi formación en la casa superior de estudios U.M.S.A., quien ha sido la que hizo posible la culminación de mi profesión. alentándome para seguir luchando.*

## *Agradecimiento.*

*En principio agradecer a Dios, por estar siempre a mi lado en todo momento y haberme guiado e iluminado durante este camino largo y permitirme llegar a la meta.*

*Agradecer a la Universidad Mayor de San Andrés por haberme acogido en sus aulas.*

*Particularmente agradezco a mi tutor Dr. Arturo Vargas Flores por su disponibilidad y entrega para la corrección de mis borradores y por sus valiosas sugerencias.*

*A mi esposa Juana, a mis hijos Maricel y Limbert Apaza López, a mi sobrina Mariliz; por el gran apoyo moral.*

## RESUMEN

*Esta tesis surge con la finalidad de demostrar la necesidad de crear una ley que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones ya que a pesar de existir normas jurídicas que especifican claramente que las aceras son de uso exclusivo de los peatones ello no se cumple al igual que muchas ordenanzas municipales.*

*Por tanto, esta investigación es jurídica descriptiva con un enfoque cualicuantitativo porque en el levantamiento de datos se utilizan técnicas como: la encuesta basada en un cuestionario que contiene preguntas cerradas y de selección; y la entrevista estructurada con un cuestionario de cinco preguntas abiertas.*

*Las técnicas mencionadas anteriormente se han aplicado a una muestra conformada por peatones con edades que oscilan entre los 18 y 73 años, quienes residen en diferentes barrios de la urbe paceña y abogados que ejercen la profesión de manera independiente y otros que trabajan en diferentes bufetes.*

*Los resultados obtenidos en esta investigación señalan que el 98% de los peatones está de acuerdo con la creación de una ley que regule la ocupación de aceras, ya que más del 60% de ellos sufrió accidentes porque las aceras presentaban diferentes obstáculos, entre los cuales destacan: la instalación de puestos de ventas, automóviles y motos estacionadas, diferentes objetos (vitrinas, letreros, otros), basura depositada, etc.*

*Frente a ello, se ha redactado una ley que toma en cuenta lo emanado por la Constitución Política del Estado por ser la Ley de Leyes, los principios constitucionales, en especial, el principio de libre locomoción y otros aspectos rescatados de la revisión documental y el levantamiento de datos.*

**BASES JURÍDICAS E INSTITUCIONALES PARA  
UNA LEY DE OCUPACIÓN DE ACERAS**

**ÍNDICE GENERAL**

<b>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>1</b>
Enunciado del título del tema.....	1
Identificación del problema.....	1
Problematización.....	2
Delimitación de la investigación.....	3
• Temática.....	3
• Espacial.....	4
• Temporal.....	4
Fundamentación e importancia de la investigación.....	5
Objetivos de la investigación.....	7
• Objetivo general.....	7
• Objetivos específicos.....	7
Marco teórico que sustenta la hipótesis.....	7
• Principio del interés general .....	8
• Teoría jurídica del accidente.....	9
Hipótesis de trabajo de la investigación.....	11
• Variables de la investigación.....	11
Unidad de análisis.....	11
Nexo Lógico.....	12
Métodos utilizados en la investigación.....	12
Técnicas utilizadas en la investigación.....	13
Universo.....	14
Muestra.....	14

<b>DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA.....</b>	<b>15</b>
<b>CAPÍTULO I: MARCO HISTÓRICO.....</b>	<b>15</b>
1.1. Evolución histórica de las calles.....	15
1.1.1. Grecia y sus polis.....	15
1.1.1.1. Las calles griegas.....	15
1.1.2. La Roma urbana.....	16
1.1.2.1. Las calles romanas.....	17
1.1.3. Las calles en la Edad Media.....	18
1.1.4. La Edad Moderna y sus calles.....	19
1.1.5. Las calles de la Edad Contemporánea.....	19
1.2. La ciudad de La Paz.....	20
1.2.1. Evolución histórica de calles y avenidas paceñas.....	21
1.2.2. Las calles paceñas en la actualidad.....	28
<b>CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>32</b>
2.1. Ocupación de aceras.....	32
2.1.1. Etimología y definición de ocupación.....	32
2.1.2. Definición de acera y sus características .....	33
2.1.3. Los obstáculos en las aceras.....	34
2.2. Libre tránsito de los peatones.....	35
2.3. Los peatones.....	36
2.3.1. Etimología y definición de peatón.....	36
2.3.2. Los peatones más vulnerables.....	37
<b>CAPÍTULO III: MARCO JURÍDICO.....</b>	<b>39</b>
3.1. Marco jurídico nacional.....	39
3.1.1. Constitución Política del Estado.....	39
3.1.2. Código de Tránsito.....	41
3.1.3. Reglamento del Código de Tránsito.....	42
3.1.4. Ley de Municipalidades.....	44
3.1.5. Ordenanza Municipal N° 125/80.....	45
3.1.6. Ordenanza Municipal N° 101/94 HAM – HCM 102/94.....	47

3.1.7. Ordenanza Municipal N° 074/95 HAM – HCM 073/95.....	48
3.1.8. Ordenanza Municipal N° 027/97 HAM – HCM 028/97.....	49
3.1.9. Ordenanza Municipal N° 078/97 HAM – HCM 094/97.....	49
3.1.10. Ordenanza Municipal N° 001/98 HAM – HCM 176/97.....	50
3.2. Marco de Legislación comparada.....	51
3.2.1. Carta Europea de los derechos del peatón.....	51
3.2.2. Proyecto de Declaración Latinoamericana de los derechos del peatón.	52
3.2.3. Código Contravencional de la ciudad de Buenos Aires.....	53
<b>CAPÍTULO IV: MARCO PRÁCTICO.....</b>	<b>54</b>
4.1. Universo.....	54
4.1.1. Muestra.....	54
4.2. Resultados del levantamiento de datos.....	54
4.2.1. De los cuestionarios aplicados a los peatones.....	55
4.2.2. De las entrevistas estructuradas aplicadas a abogados.....	66
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>72</b>
<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>81</b>
<b>PROPUESTA.....</b>	<b>82</b>
Referencias bibliográficas	
Referencias electrónicas	
Anexos	

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla N° 1:</b> Las calles paceñas.....	30
<b>Tabla N° 2:</b> Personas encuestadas.....	56
<b>Tabla N° 3:</b> Edad de las personas encuestadas.....	57
<b>Tabla N° 4:</b> Barrio donde viven las personas encuestadas.....	58
<b>Tabla N° 5:</b> Las calles y los peatones.....	59
<b>Tabla N° 6:</b> Obstáculos y circunstancias que impiden el libre tránsito.....	60
<b>Tabla N° 7:</b> Personas más afectadas con ocupación de aceras.....	61
<b>Tabla N° 8:</b> Riesgos para los peatones.....	62
<b>Tabla N° 9:</b> Accidentes por aceras ocupadas.....	63
<b>Tabla N° 10:</b> Causas de los accidentes.....	64
<b>Tabla N° 11:</b> Creación de una ley rígida.....	65
<b>Tabla N° 12:</b> ¿Es necesaria la creación de una ley rígida que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones?.....	67
<b>Tabla N° 13:</b> Elementos a tomarse en cuenta para esta ley.....	68
<b>Tabla N° 14:</b> ¿De qué manera esta ley podría dar cumplimiento a los principios constitucionales?.....	69
<b>Tabla N° 15:</b> ¿Podría viabilizarse tomándose en cuenta que muchos ocupan las aceras bajo el rótulo de “falta de fuentes de trabajo?.....	70
<b>Tabla N° 16:</b> ¿Existirían sanciones para los infractores de esta ley y quienes harían cumplir las mismas?.....	71

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico N° 1:</b> Personas encuestadas.....	56
<b>Gráfico N° 2:</b> Edad de las personas encuestadas.....	57
<b>Gráfico N° 3:</b> Barrio donde viven las personas encuestadas.....	58
<b>Gráfico N° 4:</b> Las calles y los peatones.....	59
<b>Gráfico N° 5:</b> Obstáculos y circunstancias que impiden el libre tránsito....	60
<b>Gráfico N° 6:</b> Personas más afectadas con ocupación de aceras.....	61
<b>Gráfico N° 7:</b> Riesgos para los peatones.....	62
<b>Gráfico N° 8:</b> Accidentes por aceras ocupadas.....	63
<b>Gráfico N° 9:</b> Causas de los accidentes.....	64
<b>Gráfico N° 10:</b> Creación de una ley rígida.....	65
<b>Gráfico N° 11:</b> ¿Es necesaria la creación de una ley rígida que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones?.....	67
<b>Gráfico N° 12:</b> Elementos a tomarse en cuenta para esta ley.....	68
<b>Gráfico N° 13:</b> ¿De qué manera esta ley podría dar cumplimiento a los principios constitucionales?.....	69
<b>Gráfico N° 14:</b> ¿Podría viabilizarse tomándose en cuenta que muchos ocupan las aceras bajo el rótulo de “falta de fuentes de trabajo?.....	70
<b>Gráfico N° 15:</b> ¿Existirían sanciones para los infractores de esta ley y quienes harían cumplir las mismas?.....	71

# **DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

## **• ENUNCIADO DEL TÍTULO DEL TEMA**

**BASES JURÍDICAS E INSTITUCIONALES PARA UNA LEY DE OCUPACIÓN DE ACERAS.**

## **• IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

La ciudad de La Paz se caracteriza por ser multiétnica, cosmopolita y pluricultural atributos que la definen como una urbe próspera cuyo pasado histórico ha quedado impregnado en sus monumentos, casas y porque no decir en sus calles.

Calles estrechas, muchas veces, empedradas o asfaltadas que reflejan las huellas del estilo colonial que con el pasar del tiempo se ha visto afectado por la modernidad que exige la ensanches de las calles para el tránsito de los peatones y de las movilidades.

Es que las calles cobijan a miles de peatones que optan por las caminatas a pie o simplemente se transforman en medios de transporte propios, porque el peatón hace ciudad, establece la comunicación y la convivencia que caracterizan al hecho urbano.

Por tanto, en una de las normas bolivianas se estipula que la conformación de las calles contempla dos espacios claramente definidos: las aceras para los peatones y la calzada para la circulación de los automóviles (Código de Tránsito de Bolivia).

Es así, que según el Código de Tránsito el peatón estaría en la obligación de utilizar las aceras para su recorrido diario para prever cualquier contratiempo. Sin embargo, el peatón está expuesto a diferentes factores como la contaminación atmosférica, el ruido, la falta de atractivo del entorno que han de recorrer, a lo cual se suma la ocupación de las aceras por parte de vendedoras, tiendas particulares, construcciones, vitrinas y otros que impiden su libre tránsito.

## • PROBLEMATIZACIÓN

Las ordenanzas municipales que norman la ocupación de aceras de la ciudad de La Paz son ambiguas y ajenas al contexto social ya que esta ciudad ha crecido en población y se ha transformado según la exigencia de la misma.

Si bien las calles se han ensanchado y con ello las aceras también este hecho dio lugar al asentamiento indiscriminado de vendedoras que bajo el rótulo de ‘falta de trabajo’ han abarrotado las aceras contraviniendo las ordenanzas municipales y lo expuesto en el Código y Reglamento de Tránsito bolivianos.

A ello se suman los negocios particulares que sin reparo alguno ocupan las aceras con diferentes objetos desde canastas, vitrinas, letreros y otros que ocupan hasta la mitad de la acera o dejando en muchos casos solamente el bordillo de la acera para que transiten los peatones.

Así también los peatones son vulnerables a los propietarios de casas, edificios u otras construcciones quienes bajo el rótulo ‘de que son dueños’ ocupan las aceras con material de construcción que llega hasta la calzada lo cual obliga a los peatones a bajar de la acera o simplemente cruzar la calle.

Por lo expuesto y considerando que es obligación del Estado velar por la vida e integridad física de las personas como también la recuperación del espacio público en beneficio de la colectividad, se plantea la siguiente pregunta de investigación.

¿Existe la necesidad de crear una ley que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones?

## • **DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

Para viabilizar esta investigación se establece los siguientes límites que contempla tres parámetros:

### ▪ **TEMÁTICA**

La problemática que se presenta en esta investigación es enfocada desde un punto de vista jurídico administrativo porque para determinar la necesidad de creación de una ley que regule la ocupación de aceras se realiza una revisión de las ordenanzas municipales y otras normas que tratan dicho tema.

En otras palabras, la delimitación temática de esta tesis se encuentra enmarcada dentro del derecho administrativo por ser una rama del derecho público. El autor Ossorio señala que el derecho administrativo:

*Para Villegas Basavilbaso es un complejo de normas y de principios de Derecho Público interno que regulan las relaciones entre los entes públicos y los particulares o entre aquéllos entre sí, para la satisfacción concreta, directa o inmediata de las necesidades colectivas, bajo el orden jurídico estatal.<sup>1</sup>*

Por lo tanto, el derecho administrativo refiere al conjunto de normas jurídicas que regula las relaciones en la administración pública, de ésta con los particulares y con otras administraciones públicas.

#### ▪ **ESPACIAL**

Respecto al espacio, esta investigación toma como ámbito geográfico la ciudad de La Paz por ser la sede de gobierno donde se concentra la actividad política, económica y por existir una masiva población que transita por las diferentes calles. Cabe resaltar que para obtener mayor información sobre el tema de investigación se recurrirá a datos del interior del país.

#### ▪ **TEMPORAL**

El presente trabajo tiene dos etapas de estudios:

*1ra Etapa:* Contempla la revisión de información relacionada con el tema de investigación, es decir, desde 1980 al 2009 debido a que en este periodo se aprobaron diferentes ordenanzas municipales y otras normas.

*2da Etapa:* La consolidación del levantamiento de datos a través de las diferentes técnicas de investigación se realiza durante la 1ra quincena de agosto del 2010.

---

<sup>1</sup> OSSORIO, Manuel (1997). *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Buenos Aires. Ed. Heliasta. P. 314.

## • FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

Las aceras son muy importantes para los peatones porque no sólo sirven para el tránsito de un lugar a otro sino también para admirar la ciudad, para el encuentro con los amigos o para los paseos matutinos. Sin embargo, este panorama ha cambiado con la ocupación indebida e indiscriminada de las aceras porque ha dado lugar a que los peatones opten por utilizar la calzada.

En 1998 en España se realizó una investigación sobre los peatones donde se indica que *“existe miedo por parte del peatón a convertirse en uno de los 15.000 atropellados que se producen al año en las ciudades españolas por utilizar la calzada como consecuencia de la ocupación de las aceras”*.<sup>2</sup>

No muy lejano es el panorama que se pinta en la ciudad de La Paz, donde según el INE *“existen más de 149.733 personas dedicadas al comercio mayorista y minorista en La Paz y El Alto”*,<sup>3</sup> mismas que se asientan no solamente en lugares permitidos por la Alcaldía Municipal, sino ocupan espacios destinados a los peatones.

Esto puede ser corroborado con el diagnóstico realizado por la suiza Alexa Wiskott, en mayo del 2008, acerca de la red peatonal paceña donde señala que *“el 60 por ciento de los accidentes de tránsito que ocurren en el centro y la zona Norte de la ciudad de La Paz tiene como víctima al peatón, debido a que las aceras están ocupadas o son estrechas”*.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Sanz, Alonso. “La ciudad a pie: Un programa para recuperar las urbes andando” (1998): “s. pág”. Online. Internet. 3 de febrero del 2010. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n6/aasan.html>

<sup>3</sup> Periódico Correo del Sur. “El ‘ejército gremial’ tiene sitiada a la capital del país” (2002): “s. pág”. Online. Internet. 5 de febrero de 2010. Disponible en: <http://www.correodelsur.net/2002/0922/noticia1.shtml>.

<sup>4</sup> PERIODICO LA PRENSA (2009). *Las aceras ocupadas causan el 60% de accidentes contra los peatones*. 18 de septiembre.

Un claro ejemplo es la calle Max Paredes donde existe la ocupación generalizada de las aceras, o la calle Illampu, que a pesar de su estrechez, alberga a vendedoras de todo tipo de productos. La calle Murillo presenta igual panorama y ni qué decir de la Sagárnaga o tantas otras que pueden sumarse a la lista. Las quejas de los peatones son frecuentes pero sin resultados favorables.

*No hay campo, en muchas calles no se puede caminar porque precisamente están llenas de comerciantes y movilidades. Realmente en esa parte estamos fallando, no sé cuándo la Alcaldía podrá resolver el problema, porque es un peligro, los comerciantes bloquean las aceras y los peatones estamos muy descontentos, más los de tercera edad.*<sup>5</sup>

Es menester recordar, que el Estado tiene la obligación de tomar todas las medidas administrativas, legislativas y jurisdiccionales que sean necesarias para proteger la integridad física de los peatones y sobre todo normar la ocupación de las aceras.

Por lo expuesto, la motivación para llevar adelante esta investigación desde un punto de vista jurídico, es demostrar la necesidad de creación de una normativa específica que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones.

La consolidación de esta investigación beneficiará a la sociedad en su conjunto tomándose en cuenta que todos transitan por las calles de la urbe paceña.

---

<sup>5</sup> Darío Aguirre, peatón, citado en el Periódico La Prensa en septiembre de 2009.

## • **OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### ▪ **OBJETIVO GENERAL**

- Demostrar la necesidad de creación de una ley que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones.

### ▪ **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Revisar las normas existentes que tratan sobre la ocupación de aceras.
- Determinar quienes crean más riesgos para los peatones.
- Indicar circunstancias u obstáculos que provocan accidentes a los peatones.
- Señalar cuál es la población más afectada por la ocupación de aceras.
- Establecer si en la legislación comparada existen normas que regulen la ocupación de aceras.
- Redactar una ley que regule la ocupación de aceras.

## • **MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA HIPÓTESIS**

Para formular la hipótesis de trabajo de esta investigación es necesario el sustento teórico, razón por la cual, se explica el principio de interés general y la teoría jurídica del accidente.

## - Principio del interés general

La existencia del Estado se justifica a través del interés general que presta atención al interés común, a la comunidad, ya que debe ejercer su poder con la finalidad de satisfacer el interés general por encima de los intereses particulares que sólo se reducen a una minoría.

*El problema de identificar el contenido del interés general se resolvía en una sencilla operación aritmética: de la suma de las voluntades particulares quitaremos los más y los menos que se destruyen entre sí, es decir, los intereses antagónicos, quedando como suma de dichas diferencias el interés general.<sup>6</sup>*

El bien común es parte del interés común, del interés general que es el fin del gobierno como función del Estado. Por tanto, debe entenderse el interés común o interés público como algo importante para la mayoría, es decir, para un pueblo.

Este principio se aplica en esta investigación porque el Estado tiene la obligación de recuperar el espacio público donde no debe existir ninguna invocación del derecho al trabajo por unos pocos en detrimento de una mayoría, en este caso los peatones, porque el interés general prevalece sobre estos intereses particulares.

Así lo confirma la Sentencia T-398 de 1997 de la Corte Constitucional de Colombia donde resalta el Art. 82 de su Constitución Política que señala:

---

<sup>6</sup> SEIJAS, Esther (2008). *El concepto de interés general en la Ley 21/1997, reguladora de las emisiones y retransmisiones de competencias y acontecimientos deportivos*. España. Universidad de León. P.5.

*Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular y que termina ordenando que las entidades públicas regularán la utilización del suelo en defensa del interés común....Existe también el derecho a la seguridad personal de los peatones y vehículos que se sirven de esos bienes públicos que son las vías, parques, aceras, etc.(Constitución Política de Colombia)*

Por tanto, si el Estado persigue el bien común y actúa mediante el gobierno y la administración, sería irracional que sus actos respondieran a intereses particulares porque el Estado es una sociedad política que debe velar por la mayoría.

#### **- Teoría jurídica del accidente**

El autor Fernando de Trazegnies Granda señala *“que desde el punto de vista jurídico un accidente es un evento dañino de carácter imprevisible, es algo que sucede cuando nada hacía pensar que iba a pasar. El accidente es algo que está fuera del orden natural de las cosas”*.<sup>7</sup>

La característica general es que los daños derivados del accidente se producen en condiciones de imprevisibilidad y de anormalidad: no están en el curso normal de las cosas, ocurren de improviso y, por consiguiente, no pueden predecirse.

Los diferentes tipos de accidentes, que comúnmente muestran los medios de información, hacen referencia: a) Vuelco de omnibuses; b) Choque de automóviles con muerte de pasajeros; c) Caída de un ladrillo en la cabeza de un peatón desde un edificio en construcción, d) Resbalones en las aceras, además de otros.

---

<sup>7</sup> TRAZEGNIÉS GRANDA, Fernando de (1988). *Teoría jurídica del accidente*. Lima. Pontificia Universidad Católica del Perú. P. 25.

En los ejemplos presentados todos fueron imprevisibles, inesperados e inevitables para la víctima por consiguiente desde el punto de vista de la víctima se trata de accidentes; pero ese punto de vista no parece tan relevante en la configuración de la responsabilidad jurídica clásica porque lo que hay que determinar es la responsabilidad de quien causa el daño y no de quien la sufre.

En el caso del choque o vuelco de un vehículo que puede darse debido a una falta de atención del chofer porque en el momento que manejaba estaba tratando de sacarle un beso a su pareja, ciertamente no es un accidente en puridad: no hay nada imprevisible en la situación, porque todo hace pensar que una distracción de esa naturaleza conduce a una negligencia en el manejo que genera culpa con relación a los daños resultantes de ella.

De igual manera, no existe accidente en puridad, ni nada de imprevisibilidad cuando las vendedoras extienden sus puestos ocupando las aceras o los propietarios de las tiendas particulares ponen vitrinas, parlantes, letreros u otros objetos que impiden el libre tránsito del peatón o los propietarios de bienes inmuebles por construir o mejorar dichos bienes ocupan las aceras con materiales de construcción y a consecuencia de todo ello se ve afectado un peatón.

Por lo tanto, cuando las personas ocupan indebidamente las aceras no provocan accidentes de puridad, porque no hay nada imprevisible ya que conscientemente utilizan un espacio, aceras, destinado a los peatones; razón por la cual, dichas personas deben pagar por esos riesgos que ellos mismos han creado y que pudiendo evitarlo no lo hicieron.

## • **HIPÓTESIS DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN**

La ocupación de aceras por personas particulares ha creado riesgos para los peatones por lo que es necesaria una ley que recupere el espacio público destinado al libre tránsito con la finalidad de proteger la vida e integridad física de estas personas.

## • **VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN**

A partir de la hipótesis planteada se identifican las siguientes variables:

### ▪ **VARIABLE INDEPENDIENTE**

x= La ocupación de aceras por personas particulares.

### ▪ **VARIABLE DEPENDIENTE**

y= Ha creado riesgos para los peatones.

### ▪ **UNIDADES DE ANÁLISIS**

Normas jurídicas

Ocupación de aceras

Riesgos

Peatones

Recuperación espacio público

## ▪ NEXO LÓGICO

La ocupación

Ha creado

Es necesaria

## • MÉTODOS UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

Se opta por los siguientes métodos:

### ▪ MÉTODO GENERAL

Se emplea el *método analítico* porque se separa las partes del objeto de estudio con la finalidad de estudiar las mismas. Así también, se recurre al *método sintético* porque una vez analizado el objeto de estudio se lo reconstruye con el conocimiento de cada parte que le conforma.

De esta manera, se opta por estos dos métodos (analítico y sintético) porque primeramente se conoce las partes elementales del objeto de estudio que es la ocupación de aceras lo cual sirve de fundamento para la creación de la nueva ley.

### ▪ MÉTODOS ESPECÍFICOS

*Método dogmático jurídico* aplica la lógica<sup>8</sup> para resolver los casos de derecho teniendo como base la norma sobre la cual se razona inductiva o deductivamente. En esta tesis se utiliza dicho método porque la revisión de las diferentes normas jurídicas amerita un razonamiento deductivo que favorezca en la creación de la nueva ley.

---

<sup>8</sup> Según el autor Alan Barker la lógica es un razonamiento (razón) que presenta dos formas: inductivo y deductivo, el primero basado en ejemplos que llevan a una conclusión y el segundo partiendo de premisas (una mayor y una menor) se obtiene una conclusión.

*Método Teleológico* busca la esencia de la norma o el interés jurídicamente protegido. Por ello, este método se aplica para determinar la esencia de las normas jurídicas que sustentan esta investigación.

## • TÉCNICAS UTILIZADAS EN LA INVESTIGACIÓN

Se recurre a dos tipos de técnicas una para la revisión bibliográfica y otra para el trabajo de campo.

Para la *revisión bibliográfica* se opta por diferentes tipos de fichas como:

- *Bibliográficas* para anotar las fuentes consultadas.
- *Resumen* para resumir documentos o capítulos.
- *De cita textual* para rescatar textualmente conceptos proporcionados por los autores.

Para el *trabajo de campo* se recurre a la *encuesta* y la *entrevista estructurada*.

- La encuesta se constituye en una técnica que mediante el empleo de un cuestionario diseñado previamente recolecta información de la muestra o población. El cuestionario de esta investigación contiene preguntas cerradas y de selección múltiple a ser aplicado entre los peatones paceños.
- La entrevista estructurada sobre la cual el autor Callisaya indica:

*Llamada también dirigida, controlada y estandarizada, consiste en que el entrevistador prepara una guía de preguntas o un cuestionario antes del interrogatorio, para luego aplicarlo. Se caracteriza porque las preguntas son iguales para todos los entrevistados y formuladas en el mismo orden.*<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> CALLISAYA, Gonzalo (2001). *Cómo elaborar monografías, tesis y libros*. La Paz. G.G. Gonzales. P. 72.

Por lo tanto, el cuestionario de esta entrevista está conformado por cinco preguntas abiertas a ser aplicadas en el mismo orden a abogados entendidos en la materia.

## • UNIVERSO

El autor Pardo Merino indica que universo o población es un conjunto de sujetos, objetos o entidades que poseen una o más características en común. En esta investigación el universo está constituido por los peatones de la ciudad de La Paz, cuya característica común es que transitan por las diferentes calles paceñas.

## • MUESTRA

La muestra se constituye en un subconjunto o una parte del universo; razón por la cual, para esta tesis la muestra está conformada por 50 peatones paceños a ser elegidos al azar y según su disponibilidad de tiempo.

Asimismo, se toma en cuenta a 10 abogados entendidos en la materia y que tengan conocimiento del tema de investigación.

# DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA

## CAPÍTULO I

### MARCO HISTÓRICO

#### 1.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LAS CALLES

##### 1.1.1. GRECIA Y SUS POLIS

A partir del siglo VIII a.C. se comenzaron a juntar diferentes agrupaciones urbanas que se fortalecieron con la adhesión de artesanos y comerciantes dando lugar a la polis que era considerada por Aristóteles como “*una comunidad perfecta que surgió para satisfacer las necesidades vitales del hombre, pero su finalidad es permitirle vivir bien*”.

De esta manera, la polis griega (ciudad-estado) era un ideal de vida, la forma más elevada de una sociedad que contaba con sus propias leyes, autonomía y donde la política iba tomando forma.

El ágora, centro de la polis, era un espacio abierto donde todos los ciudadanos intercambiaban ideas y comerciaban productos. En otras palabras, el ágora era la plaza del mercado y se cuenta que ahí nació la filosofía griega.

##### 1.1.1.1. Las calles griegas

La ciudad ateniense, en el siglo V a. C., presentaba calles irregulares y estrechas por lo cual recogían en el centro las aguas servidas y las basuras. Esta falta de higiene dio lugar a frecuentes epidemias entre su población.

Hacia el siglo IV a. C., el panorama no había cambiado ya que aún no existía un sistema de calles sino sólo un sistema de callejuelas con espacio suficiente para que pasara un hombre con su asno.

El tema urbanístico fue muy importante para los griegos; razón por la cual recurrieron al planeamiento denominado hipodámico cuyo apelativo proviene de Hipódamo de Mileto considerado padre del urbanismo griego. Este tipo de planeamiento “*organiza una ciudad mediante el diseño de sus calles en ángulo recto, creando manzanas (cuadras) rectangulares*”.<sup>10</sup>

El diseño de las calles nació por derecho propio hasta alcanzar un ancho considerable para la circulación de carros o carruajes rodados. En el siglo III a. C., el ensanchamiento de las calles se produjo por las necesidades militares tomándose en cuenta las diferentes guerras que se produjeron en esos años.

### **1.1.2. LA ROMA URBANA**

El fenómeno urbano romano fue un legado de los etruscos, quienes gobernaron Roma en el siglo VI a. C. dando lugar a una gran urbe cuyas características destacan los puentes, el alcantarillado, los edificios públicos y las murallas.

Esta ciudad romana conocida como *urbs* fue un modelo de eficiencia y buen sentido porque existió una mayor preocupación por lo práctico más que de lo estético, es decir, lo importante era mejor la calidad de vida de los romanos.

---

<sup>10</sup> WIKIPEDIA. “Plan hipodámico” (2010) “s. pág”. Online. Internet. 3 de mayo del 2010. Disponible en: [http://es.wikipedia.org/wiki/Plan\\_hipod%C3%A1mico](http://es.wikipedia.org/wiki/Plan_hipod%C3%A1mico)

Es así, que la vida urbana era sinónimo de educación y cultura a comparación de la vida rural que era solamente elegida para evitar los ruidos, la inseguridad y las intrigas que existían en la ciudad.

*El trazado urbano se establecía con cierta regularidad, siguiendo el modelo etrusco y helenístico, en torno a las dos calles principales perpendiculares, el cardo y el decumanu. En el lugar donde estas dos calles se unían se establecía el foro donde se construían los edificios más importantes: la curia (para las asambleas del Senado), el pletorio, desde donde se gobernaba, etc.<sup>11</sup>*

La gran muralla que rodeaba la ciudad romana contaba con puertas de entrada ubicadas en las salidas del cardo y el decumanu. Sin embargo se conoce que existían otros puntos de entrada a la ciudad.

#### **1.1.2.1. Las calles romanas**

El cardo era una gran calle que corría de norte a sur y dividía por el centro la ciudad romana; mientras que el decumano cruzaba de este a oeste. Estas dos calles eran las más anchas y limpias frente a las otras que eran estrechas, mal trazadas y sucias.

*Las vías de 30 pies de ancho (9.144 metro, aproximadamente), eran atendidas por el Estado; el pavimento era sólo de 10 pies (3.048 metros aproximadamente), las otras calles, denominadas sera y viter, de entre 3 y 6 metros de ancho, quedaban al cuidado de la ciudad o de los vecinos.<sup>12</sup>*

---

<sup>11</sup> Arte España. "Urbanismo romano. Construcciones de la ciudad romana" (2008): "s. pág." Online. Internet 5 de mayo de 2010. Disponible en: <http://www.artespana.com/urbanismo.htm>

<sup>12</sup> MARQUEZ, Daniel (s.a.). *Peatonabilidad, accesibilidad o caminabilidad y la legislación del Distrito Federal en materia urbana y vialidad*. México. Universidad Nacional de México. P. 7.

Cada calle estaba dividida en: las calzadas que eran espacios destinados para el tráfico rodado y las aceras, para los ciudadanos, pavimentadas con pequeños adoquines o con capas de cemento.

*Las aceras estaban 15cm por encima de la calzada, con el fin de evitar que los vehículos pudieran invadir esta zona reservada a los peatones. De vez en cuando, la calzada estaba atravesada por una hilera de bloques de piedra equidistantes entre sí con un doble objetivo: por un lado, facilitar el cruce de la calle a los peatones; por otro, evitar que los vehículos pudieran alcanzar.<sup>13</sup>*

Las calles contaban con pasos peatonales que ayudaban a transitar a los ciudadanos romanos y las aceras despejadas. Los mercados se ubicaban en el foro donde se expendían diferentes productos.

### **1.1.3. LAS CALLES DE LA EDAD MEDIA**

*Calles tortuosas y estrechas tan estrechas que podía suceder que un caballero a caballo tocara con la punta de sus zapatos a los peatones que intentaban dejarlo pasar, pegándose contra el muro.<sup>14</sup>*

En palabras de la autora Frugoni las calles estaban mal diseñadas, no existía preocupación por su alineamiento. Es más, estas calles eran sucias porque existía una sola alcantarilla que era un arroyo el cual cruzaba en medio de la calle llevando todo tipo de basuras.

En el siglo XII las ciudades estaban amuralladas y solamente algunas de sus calles estaban empedradas. En el año 1235 en Florencia se empedraron las calles para los peatones y en 1339 todas las calles fueron pavimentadas.

---

<sup>13</sup> BIBLIOTECA PUBLICA DE CUENCA (2009). *Una de Romanos*. España. Junta de Comunidades de Castilla – La Mancha. P. 11.

<sup>14</sup> Chiara Frugoni, “Vivir en la ciudad”, Revista El Mundo Medieval (2007): 4.

En Francia, en el siglo XIII, Felipe Augusto inició la urbanización de las poblaciones y comenzó con algunas mejoras que contemplaron el empedrado de las calles además del cercado del cementerio para evitar cualquier tipo de enfermedades.

#### **1.1.4. LA EDAD MODERNA Y SUS CALLES**

El panorama de las calles es muy diferente en la edad moderna por los diferentes acontecimientos que se produjeron en estos años como el descubrimiento de América, el nacimiento del capitalismo mercantil además de otros que suponen el surgimiento de una nueva concepción de ciudad.

Las calles se regularizaron y ensacharon respondiendo a las exigencias del momento como el Renacimiento que planteaba diseños de ciudades ideales. En América y África con la creación de ciudades nuevas, sobre todo en los dominios españoles y portugueses, surgieron las calles anchas.

#### **1.1.5. LAS CALLES DE LA EDAD CONTEMPORÁNEA**

Las ciudades ya establecidas cobijaban tanto a propios como a extraños lo cual dio lugar a que aquellas crecieran física y culturalmente como Viena que con su remodelación, entre 1859 y 1872, reguló la anchura de sus calles.

Por su parte, en Barcelona se aplicó el plan Cerdá, en 1859, que consistía en un modelo más avanzado de gran ciudad que preveía “*calles arboladas- Cerdá previó la plantación de 100 árboles por manzana (56 en los bordes de las aceras y 36 en los espacios interiores)*”.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> IES Elaios. “Arquitectura y Urbanismo del siglo XIX.” (s/d) : “10”. Online. Internet. 7 de mayo de 2010. Disponible en: <http://ieselaza.educa.aragon.es/DepartamentoGH/Apuntes/apuntesarte/ArqyUrba%20s%20XIX%202004.pdf>

En la nueva América, la mezcla de razas propició la creación de barrios que acogían a extranjeros de determinados países. Estos barrios presentaban calles estrechas.

## 1.2. LA CIUDAD DE LA PAZ

La estrategia política de colonización dio lugar a la fundación de muchas ciudades en la Nueva América entre ellas la ciudad de La Paz, antiguamente conocida como “*Choqueyapu (campo de oro)*”,<sup>16</sup> nombre dado por los aymaras ya que en este lugar existían muchas minas de oro.

*La ciudad de La Paz que fue trazada por Jerónimo Delgado después de la fundación realizada por Alonso de Mendoza en el año 1548. Responde al trazo de damero en su zona central limitada por los ríos Choqueyapu y Mejavira. Fuera de estos límites naturales estaban los barrios de indios: San Sebastián, San Pedro y Santa Bárbara. Los dos primeros albergaban a los indios naturales y todos aquellos que venían a trabajar en los obrajes, en tanto que Santa Bárbara cobijaba a los Incas e indios de origen quechua.*<sup>17</sup>

De esta manera, las nuevas ciudades se vieron influenciadas por las teorías del renacimiento que rescataban las propuestas greco-romanas en cuanto al diseño de las ciudades con calles rectas en forma de damero con una plaza central.

Así lo confirma Pablo Michel Romero quien cuenta que la ciudad de La Paz, desde su fundación, “*fue trazada siguiendo un modelo de un damero europeo, cual si se tratara de un ordenado tablero de ajedrez*”.<sup>18</sup> Por tanto, las calles paceñas rescataban los elementos típicos de una urbe del siglo XVII.

---

<sup>16</sup> Alcides Dessalines D’Orbigny, “Un viajero francés en Bolivia”, en *Los Bolivianos en el Tiempo* compilado por Alberto Crespo, José Crespo y María Luisa Kent, La Paz, Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos, 1995, p. 20.

<sup>17</sup> Teresa Gísbert, “El Arte Virreinal en Bolivia”, La Paz, Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos, 1995, p. 147.

<sup>18</sup> Pablo Michel Romero “Calle Comercio antiguo espejo paceño”, Periódico La Razón (La Paz), (marzo, 2004): 13.

Otros autores afirman que en la ciudad de La Paz no se pudo continuar con una expansión planificada ya que su topografía dificultó la creación de avenidas rectas y calles continuas, teniendo que adecuarse las mismas a su forma irregular.

### **1.2.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE CALLES Y AVENIDAS PACEÑAS**

La historia indica que los nombres de las calles paceñas provenían de “*un criterio de recordación de hechos circunstanciales o accidentales más que de una planificación ordenada*”.<sup>19</sup> Esto significa que las calles de La Paz nacieron con nombres arbitrarios ya que no existía un trazado oficial de las mismas.

- *Calle Comercio*

La primera calle paceña fue la Comercio la cual data de 1548. Esta calle fue testigo mudo de diferentes acontecimientos como las revueltas, entradas triunfales, moda, además de otros. “*Originalmente se llamaba ‘La calle de los mercaderes’ porque allí estaban las tiendas en las que extranjeros vendían telas*”.<sup>20</sup>

La calle Comercio fue construida para unir la Plaza de los Españoles (hoy Plaza Alonso de Mendoza) con la Plaza de Armas (hoy Plaza Murillo), siendo esta última el centro de muchos hechos históricos.

En sus inicios, la calle Comercio cobijaba las carreras de caballos de los españoles y mucha gente asistía a ver este evento. Así también, las procesiones religiosas recorrían esta calle y aún en la actualidad se mantiene dicha tradición.

---

<sup>19</sup> Emmo Valeriano Thola citado en “Un encanto diferente tenía La Paz de antaño” (13 noviembre 2006). Online. Internet 12 de julio de 2010. Disponible en: <http://www.bolivia.com/noticias/autonoticias/DetalleNoticia33907.asp>

<sup>20</sup> Marcela Gonzales, “Felicidades La Paz en el Bicentenario”, Periódico El Diario (2009): 6.

La política también usó de la Comercio en las distintas épocas como en la Colonia y en la República donde las protestas, las marchas de los soldados dirigiéndose a la guerra o los levantamientos del pueblo recorrían incesantes este lugar.

- *Calle Apolinar Jaén*

Antigua calle Kabracancha<sup>21</sup> o Kaura Cancha (kaura o karwa en aymara significa llama)<sup>22</sup> ubicada en el antiguo barrio de la Caja del Agua porque existía un depósito de agua llevada desde Achachicala a través de cañerías que dotaban de agua a la población de ese lugar.

Según Manuel Vicente Ballivián, Kabracancha era el lugar donde vivía el demonio con cuernos, es más, se conocía como la calle del demonio y hasta la fecha se comentan las apariciones de almas en pena, demonios que asustan al vecindario.

Es posible que por esas razones, las mejores familias preferían residir en el antiguo barrio de Carcantía o en la plaza Caja de Agua (ahora parque Riosinho).

- *Calle Junín*

Antiguamente denominada: Challhuacatu, Huaicani (puesto de venta de pescado y picante) y Carcantía.

- *Calle Honda*

Hace tiempo conocida como la calle hedionda o thujsa calle porque ahí se estancaban las aguas servidas de la hoy calle Mercado.

---

<sup>21</sup> Ximena Medinacelli, “La Casa Museo de Pedro Domingo Murillo”, Revista La Paz 200 años libres (2009): 6.

<sup>22</sup> *Ibid*, p.7.

- *Calle Indaburo*

Hace años llamada calle Landaveri ya que José María de Landaveri anualmente daba comida a la gente pobre en honor al Señor de la Columna. Al respecto, el antropólogo aymara Emmo Valeriano señala que esta calle también se la conocía como calle de Mejahuirra, De San Martín, de los Baños, de Landaveri, de la Cruz Verde.

- *Calle Rodríguez y el mercado Rodríguez*

La calle Rodríguez conocida como la calle Chaqueri y lo que hoy es el mercado que lleva el mismo nombre era llamado como la calle ‘Tambo del Carbón’.

- *Calle Illampu*

Denominativo dado a la calle Chapicalle.

- *Calle Sagárnaga*

Antes llamada Chocata y ‘Del Tambo de las Harinas’.

- *Calle Mercado*

Tuvo un nombre pintoresco que la designaba como calle Riverilla.

- *Calle Bueno*

Se denominaba en su “*primera cuadra ‘Conde de Lemus’; en la segunda ‘De la Choca’ y en la tercera ‘Del Ratón’*”.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Emmo Valeriano Thola citado en “Un encanto diferente tenía La Paz de antaño” (13 noviembre 2006). Online. Internet 12 de julio de 2010. Disponible en: <http://www.bolivia.com/noticias/autonoticias/DetalleNoticia33907.asp>

- *Calle Yungas y calle Coroico*

Estas dos calles se llamaban calle Las Tejerías y abarcaba desde la calle Yungas hasta la Calle Coroico.

- *Calle Colón*

Antiguamente constituida por más de cuatro cuadras nombradas como: en su primera cuadra 'De la Placa'; en su segunda 'De la Merced'; en su tercera 'Del Carmen' y en las últimas, 'San Martín'.

- *Calle Ayacucho*

Tenía tres cuadras: la primera llamada 'De Educandas' o 'San Agustín'; la segunda y tercera 'De las Cajas' o 'La Aduana'.

- *Calle Bolívar*

Era designada como la calle 'Del Palacio del Obispo' y 'Del Cuartel Sucre' o del 'Hospicio'.

- *Calle Socabaya*

Antiguamente presentaba tres cuadras donde la primera se llamaba 'De Calahumana', su segunda y tercera 'De la Misericordia o Catedral'.

- *Calle Pichincha*

Denominada como calle 'Huajrapila' y 'Callejón Ariñez'.

- *Calle Yanacocha*

Era una calle larga pues estaba conformada por más de siete cuadras: la primera 'Del Puente de Yanacocha' o de 'Santa Cruz'; la segunda 'De la Buena Muerte'; la tercera 'Del Tambo de las Concebidas'; la cuarta y quinta 'Santo Domingo'; en su sexta 'Landaveri' y al final 'Carcantía'.

- *Calle Jenaro Sanjinés*

Conformada por las siguientes cuadras: 'De la Cuesta de San Francisco' y 'De Las Concebidas'; la otra cuadra 'Del Seminario'; más allá 'Huaripila' hasta llegar a 'Carcantía'.

- *Calle Juan de la Riva*

Se la conocía como calle 'Del Mercado' y una de sus secciones 'Laicacota' y 'Riverilla'.

- *Calle Potosí*

Hasta hace poco conocida como calle Chirinos.

- *Calle Illimani*

Antiguamente designada como Santa Bárbara, La Merced y Laguacatu que significa mercado de leña.

- *Calle Ballivián*

Conocida como Paucarpata o Hichucato que significa mercado de paja.

- *Calle Ingavi*

Antiguamente Santo Domingo y sus últimas cuadras ‘De la Paciencia’.

- *Calle Colombia*

Se la conocía con el nombre de ‘Cuesta de San Pedro’.

- *Calle Almirante Grau*

Designada como ‘De la Placa o Moisacalle’, es decir, calle dulce.

- *Avenida Mariscal Santa Cruz y la calle Santa Cruz*

La avenida Mariscal Santa Cruz conocida como ‘La Calle del Recreo’, misma que anteriormente en su primera cuadra se conocía con el nombre de ‘La Alameda’, en su segunda, ‘De las Recogidas’ o ‘De la Moneda’ hasta su final llamada de ‘Las Cochabambinas’.

Asimismo, la calle Santa Cruz se llamaba Supaycalle (calle del Diablo) por las anécdotas de aparecidos que solían relatarse hacen decenas de años.

- *Avenida Ismael Montes*

Aproximadamente, en 1904 se decidió trazar esta avenida en honor a Ismael Montes, considerado como el líder máximo del Partido Liberal.<sup>24</sup> En sus inicios esta avenida se construyó con edificios comerciales de hasta seis pisos.

---

<sup>24</sup> GISBERT, Teresa. *Bolivia: La nueva sede de gobierno y los constructores catalanes de principios del siglo XX*. La Paz., Instituto Boliviano de Cultura. P. 55.

- *Avenida 16 de Julio*

Antiguamente conocida como el Paseo de la Alameda y estaba ubicado en la zona sur de la ciudad. La Alameda era un paseo colonial que daba fin al lado sur de la ciudad; en 1927 se convirtió en la Avenida 16 de Julio “(vulgarmente llamada el Prado)”.<sup>25</sup>

Con su nueva denominación de El Prado, la Avenida 16 de Julio, dio lugar a la construcción de las mansiones de la nueva oligarquía. En la actualidad cobija a distintas instituciones y se constituye en el centro de la ciudad.

- *Avenida Villazón*

Se creó en el mismo año de la Avenida 16 de Julio, es decir, en 1927 en honor de otro presidente del Partido Liberal, Eliodoro Villazón.

- *Aparición de las otras calles*

La aparición de las otras calles tomó varias décadas y las mismas no tenían las características actuales sino solamente eran riachuelos. Así lo confirma el Arq. Azero:

*Tanto oro había en la ciudad que en la calle de los Predicadores frente a la Iglesia de Santo Domingo (Yanacocha) en los días de lluvia salían los vecinos con sus chúas (platos de barro) para lavar el rico metal que bajaba arrastrado por el riachuelo porque en esas épocas cada calle era un riachuelo.*<sup>26</sup>

Esta afirmación daría a entender que las calles se abrían al paso de los riachuelos.

---

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 75.

<sup>26</sup> Arq. Azero citado por María Romero en la tesis “Insuficiencia y propuestas para el derecho inalienable del peatón”. Carrera de Derecho – UMSA. 2001. P. 45.

## 1.2.2. LAS CALLES PACEÑAS EN LA ACTUALIDAD

Atrás ha quedado el aire histórico que inspiraban las calles paceñas a los antiguos peatones; ahora en su lugar no sólo se observan calles sucias sino también llenas de obstáculos.

*Así se llega hasta nuestro tiempo. Hoy la Comercio, quizás, no es más que una alargada sombra de lo que antes era. Aunque existen a ambos lados tiendas de todo tipo, lo cierto es que fines de semana y en épocas altas de venta como Navidad, en la calle pululan los negocios informales. Es la "nueva Huyustus" o el "segundo Miamicito".<sup>27</sup>*

En palabras del Arq. Azero, la calle Comercio de la La Paz de antaño ha desaparecido por completo porque en la actualidad esta calle más que servir a los peatones se ha convertido en el mercado de los informales, quienes le han quitado su brillo histórico.

Las calles aledañas, a la Comercio, presentan el mismo panorama como es el caso de la Potosí donde se observa las aceras llenas de kioscos de dulces que ocupan más del espacio permitido o los snacks que ponen sus vitrinas ya sea con empanadas o salteñas.

La calle Yanacocha no se ha salvado de esta situación y a pesar de su estrechez, los propietarios de comercios particulares (fotocopias, Internet y otros) han ocupado las aceras con sus letreros, es más muy cerca a Derechos Reales se ha instalado un puesto de venta de dulces cuya vendedora sólo dejó el bordillo de la acera para que pasen los peatones.

---

<sup>27</sup> *Idem.*

Sin embargo, esta situación no sólo se observa en el centro paceño y sin ir muy lejos se tiene varios ejemplos como la calle Max Paredes la cual a pesar de contar con aceras, éstas son intransitables pues desde hace muchos años los comerciantes han ocupado con sus puestos las aceras obligando a los peatones a transitar por la calzada.

De igual manera, las aceras (en ambos frentes) de la calle Tumusla están llenas de vendedoras quienes sin reparo alguno ocupan el espacio que requieran para poner su mercadería.

Las aceras de la Avenida 16 de Julio, mal llamado paseo de El Prado, sufren los mismos asentamientos por parte de las vendedoras ambulantes y de aquellas que tienen puestos fijos pues a parte de que ocupan las aceras con sus productos, los peatones tienen que tener cuidado de no tropezar con los hijos de estas vendedoras los cuales dejan sus juguetes o juegan en medio de la acera. A esto se suman, los letreros y mostradores de las tiendas.

El denominado puente de la Pérez que en un principio se consideraba sólo para los peatones, ahora cuenta con vendedoras y personas que mendigan, quienes de igual manera obstaculizan la transitabilidad de las personas.

Si bien las vendedoras se constituyen en el gran obstáculo que deben sortear los peatones para transitar por las aceras, también debe anotarse que algunos vecinos han convertido las calles en basureros privados como es el caso de la Av. Pando donde se observa basura depositada a pesar que SABENPE ha regulado los horarios de recojo de basura.

Hacer un recuento de los obstáculos que presentan las diferentes aceras de las calles paceñas daría el mismo resultado, las aceras son y están destinadas para el uso exclusivo de las vendedoras, de los propietarios de negocios particulares, para aquellos ciudadanos que depositan su basura, además de otros dejando a su suerte a los peatones.

En la *tabla N° 1* se muestran las calles paceñas con sus nombres antiguos y los actuales, además de los problemas que presentan las mismas.

**TABLA N° 1**  
**LAS CALLES PACEÑAS**

<b>Nombre actual de la calle</b>	<b>Nombre antiguo de la calle</b>	<b>Calles con ocupación de aceras</b>
Calle Comercio	Calle de los Mercaderes	Calle Comercio conocido como el nuevo Miamicito o Huyustus porque existen diferentes puestos de venta.
Calle Apolinar Jaén	Calle Kabracancha o Kaura Cancha	Calle Jaén una de sus esquinas se ha convertido en depósito de basura.
Calle Junín	Calle Challhuacatu o Huaicani	Calle Junín ocupada con kioscos de dulces y anuncios de negocios particulares.
Calle Honda	Calle hedionda o thujsa calle	Calle Honda sus aceras ocupadas con letreros, maniqués, vitrinas y otros.
Calle Indaburo	Calle Landaveri	Calle Indaburo en una de sus esquinas existe un kiosco y por las noches sus aceras son estacionamiento de vehículos particulares.
Calle Rodríguez	Calle Chaqueri	Calle Rodríguez sus aceras ocupadas por vendedoras y tiendas particulares
Mercado Rodríguez	Calle ‘Tambo del Carbón’.	Aceras ocupadas por vendedoras, y diferentes tiendas particulares.
Calle Illampu	Calle Chapicalle.	Aceras ocupadas por vendedoras y tiendas particulares.
Calle Sagárnaga	Calle Chocata y ‘Del Tambo de las Harinas’	Esta calle tiene sus aceras ocupadas por letreros, mostradores, puestos de venta y otros.
Calle Bueno	Denominada en su “primera cuadra ‘Conde de Lemus’; en la segunda ‘De la Choca’ y en la tercera ‘Del Ratón’	Aceras ocupadas por kioscos de dulces, letreros y vitrinas.
Calle Yungas	Calle de Las Tejerías	Sus aceras ocupadas por letreros, tiendas particulares, además de otros.
Calle Colón	Calle con cuatro cuadras nombradas como: en su primera cuadra ‘De la Placa’; en su segunda ‘De la Merced’; en su tercera ‘Del Carmen’ y en las últimas, ‘San Martín’.	Aceras ocupadas por kioscos, vendedoras ambulantes, panfleteros.

Nombre actual de la calle	Nombre antiguo de la calle	Calles con ocupación de aceras
Calle Yanacocha	Antiguamente conformada por más de siete cuadras: la primera 'Del Puente de Yanacocha' o de 'Santa Cruz'; la segunda 'De la Buena Muerte'; la tercera 'Del Tambo de las Concebidas'; la cuarta y quinta 'Santo Domingo'; en su sexta 'Landaveri' y al final 'Carcantía'.	Esta calle presenta aceras ocupadas por kioscos, basura en una de sus esquinas, parada de buses, letreros y otros.
Calle Juan de la Riva	Calle 'Del Mercado' y una de sus secciones 'Laicacota' y 'Riverilla'.	Sus aceras ocupadas por letreros y estacionamiento de vehículos particulares.
Calle Ballivián	Calle Paucarpata o Hichucato	Esta calle presenta vendedoras ambulantes, kioscos, letreros.
Calle Ingavi	Antiguamente Santo Domingo y sus últimas cuadras 'De la Paciencia'.	Sus aceras ocupadas por kioscos, vendedoras ambulantes.
Calle Colombia	Conocida como 'Cuesta de San Pedro'.	Aceras ocupadas por vendedoras ambulantes, letreros, kioscos, limpiadores de parabrisas, y otros.
Calle Santa Cruz	Calle Supaycalle	Aceras ocupadas por kioscos, puestos de medicina tradicional, "chifleras", letreros.
Avenida Ismael Montes	Av. Ismael Montes	Aceras ocupadas con vendedores ambulantes, letreros, vitrinas, librerías, otros.
Avenida 16 de Julio	Antiguamente conocida como el Paseo de la Alameda	Aceras ocupadas con vendedores ambulantes, letreros, vitrinas, otros.
<p><b>Otras calles que presentan ocupación de aceras</b></p> <p>Tumusla, Murillo, Evaristo Valle, Bozo, Pando, Pucarani, Max Paredes, Buenos Aires, Villamil de Rada, Venancio Burgoa, Boquerón, Zoilo Flores, además de otras.</p>		

**Fuente:** Elaboración propia, 2010.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

El marco teórico de esta investigación se sustenta en tres ejes temáticos: ocupación de aceras, libre tránsito y peatones.

#### **2.1. OCUPACIÓN DE ACERAS**

##### **2.1.1. ETIMOLOGÍA Y DEFINICIÓN DE OCUPACIÓN**

La palabra ocupación proviene del latín *occupatio*, término que refiere al modo primitivo de adquirir una propiedad del Derecho Natural o Derecho de Gentes en el Derecho Romano.

*La aplicación originaria de la occupatio – dice D’Ors-, es la de la caza y pesca de animales en libertad, pero también el asentamiento en tierras sin dueño....La captura de cosas y personas del pueblo enemigo también corresponde a la idea de ocupación de cosas sin dueño, toda vez que el extranjero enemigo no es reconocido como propietario (La Cruz, 2003, p. 102)*

Entonces, la *occupatio* es la toma de posesión, *animo domini*, de una cosa susceptible de propiedad privada y que no pertenezca a nadie. Debe resaltarse que se habla de la apropiación de algo que no tiene dueño.

Al respecto, Manuel Ossorio indica que la ocupación es el modo más primitivo de adquirir algo cuando carece de dueño “*o sobre la cual nadie formula una pretensión*”. (Ossorio, 1997, p. 675). Es decir, tomar algo para uno que no tiene dueño y si lo tiene uno desconoce quien es.

## 2.1.2. DEFINICIÓN DE ACERA Y SUS CARACTERÍSTICAS

El Código de Tránsito de Bolivia en su Art. 8° indica que las calles están formadas por aceras y calzadas. La calzada es la parte de la calle destinada a la circulación de vehículos y semovientes. Las aceras son de uso exclusivo de los peatones.

A su vez, el Reglamento de Código de Tránsito señala que la acera es la parte de la vía destinada al uso de los peatones. Así, la acera es aquella reservada al tránsito de las personas.

Algunos autores añaden que las aceras no solamente sirven para ir de un lugar a otro sino también para conversar, disfrutar del paisaje, reunirse con los amigos o simplemente se convierten en puntos de encuentro de los ciudadanos de a pie.

*Quizá nadie se haya detenido a pensar en el filantrópico servicio que prestan las aceras. Esas criaturas grises y duras que viven eternamente tendidas tienen una gigantesca capacidad para el sacrificio. Tanto es así que nunca hemos escuchado de sus quejas a pesar de que vivimos, tal vez con demasiada frecuencia, pisoteándolas y derramando cuanta porquería existe sobre su plana existencia (Vegas citado en Pérez y Alvarado, 2004, p. 10)*

Por tal motivo, las aceras se convierten en protectoras de los transeúntes porque no solamente les transportan sino protegen ante adversidades que se les presentan en su diario recorrido.

Otro aspecto fundamental de las aceras es su tamaño ya que no existe una sola medida. Un claro ejemplo es Civiqus - España donde el metro y medio destinado a las aceras han causado reclamos por parte de la ciudadanía por ser muy estrechas y ni qué decir en Alzira - España donde existen aceras de 20 cms de ancho.

No muy lejano es el panorama que se pinta en la ciudad de La Paz ya que las aceras son de diferentes tamaños, muchas veces angostas (estrechas) o anchas pero con obstáculos que imposibilitan un libre tránsito.

### **2.1.3. LOS OBSTÁCULOS EN LAS ACERAS**

El peatón cuando transita por las aceras debe sortear diferentes obstáculos que pueden provocarle daños o poner en riesgo su propia vida. Algunos de estos obstáculos son:

- *Las vendedoras.* Existen vendedoras que aún teniendo tiendas o puestos en los mercados ocupan las aceras con sus mercaderías y/o productos, no conforme con ello cuelgan sogas, alambres, ponen cajones, instalan sus toldos que el peatón tiene que esquivar o finalmente bajar a la calzada.
- *Los puestos callejeros y sus vendedoras.* A pesar de contar con un permiso de la Alcaldía que le designa un espacio determinado, estas vendedoras ocupan toda la acera. Es más, la basura que producen, especialmente las fruterías y comederas, es dejada en el mismo lugar o finalmente la echan debajo de la acera poniendo en riesgo a los peatones.
- *Aceras utilizadas como depósitos de basura.* No se raro ver que los ciudadanos dejan su basura en cualquier lugar. Ahí donde ven un promontorio de bolsas con desechos se transforma en un botadero que a parte de convertirse en un foco de infección también afecta a los peatones quienes pueden tropezar o resbalar en estos residuos.
- *Parqueo de automóviles.* Las aceras se han convertido en estacionamientos privados de toda clase de automóviles que obstaculizan el tránsito de los peatones.

- *Escombros y materiales de construcción.* Cuando los propietarios de bienes inmuebles arreglan o construyen dichos bienes ocupan las aceras con materiales de construcción y/o escombros que dejan durante días y esto obliga a los peatones a caminar por la calzada poniendo en riesgo su integridad física.
- *Los establecimientos comerciales.* Sean tiendas, oficinas, talleres u otros ocupan las aceras con canastas de pan, heladeras, cajones de botella, letreros, llantas, pisos y todos los productos que expenden o utilicen.
- *Talleres.* Diferentes talleres que ofrecen sus servicios de metal mecánica, llanterías, chapería, lubricantes, mecánica general, frenos, electricidad, tapicería, cerrajería, tornería entre otros que no solamente ocupan las aceras sino que las deterioran al momento de realizar estos trabajos.
- *Aceras deterioradas.* Adoquines salidos, piedras levantadas y otros desperfectos impiden el tránsito de los peatones.

## **2.2. LIBRE TRÁNSITO DE LOS PEATONES**

Se entiende el libre tránsito de peatones como el derecho que tiene una persona a desplazarse de un lugar a otro utilizando una acera. Esto implica aceras sin obstáculos que favorezcan la transitabilidad que define una situación de disponibilidad de uso de las aceras por parte de los peatones.

*El concepto de transitabilidad en el desplazamiento peatonal está vinculado con la facilidad de orientarse y con la seguridad. Ambos muy importantes por los peligros de ser embestidos y no responder con rapidez a los requerimientos del entorno (Urroz, junio 2010)*

Los espacios públicos, como las aceras, en ámbitos urbanos implican libertad, autonomía, orientación y seguridad para una movilización libre de barreras. Así, lo refrenda la Carta Europea de los Derechos del Peatón cuando señala que el peatón tiene derecho, en particular: A medidas específicas que permitan detenerse, acceder y recorrer calles y aceras.

Por tanto, acceder y recorrer las aceras que son espacios públicos y debe hacerse énfasis en la palabra “público” que implica que los peatones tienen derecho a transitar por todas y cada una de las aceras.

## **2.3. LOS PEATONES**

### **2.3.1. ETIMOLOGÍA Y DEFINICIÓN DE PEATÓN**

El peatón recibe diferentes denominaciones, como: caminante, transeúnte, paseante y viandante. En el siglo XIV, la primera etimología de peatón provenía del francés *piéton* formada a partir de *pie* (pie), del latín, *pes*, *pedis* cuyo significado fue soldado de infantería. El denominativo peatón “*es un galicismo que proviene del francés piéton, soldado a pie*” (Hernández, 2006, p. 2)

A partir del siglo XVI es que surge el sentido moderno de esta palabra y con ello diversas definiciones que mantienen una misma esencia. Como se demuestra a continuación:

Manuel Ossorio indica que “*peatón es quien anda a pie, en especial por calles y caminos*”(Ossorio, 1997, p. 732)

Por su parte, Guillermo Cabanellas conceptualiza al peatón como “*peón o quien anda a pie, especialmente por calles o caminos*” (Cabanellas, 1993)

El Código de Transito de Bolivia indica que el peatón es la persona que se encuentra a pie en la vía pública.

Es así, que las definiciones mencionadas, anteriormente, sostienen que el peatón es toda persona (de cualquier edad y sexo) que transita o desplaza a pie por la vía pública. Sin embargo, no se hace mención a las personas con discapacidades.

Por lo tanto, entre los peatones también deben ser contadas las personas impedidas o aquellas que utilizan aparatos especiales (sillas de ruedas, muletas, burritos u otros) para circular por la vía pública.

### **2.3.2. LOS PEATONES MÁS VULNERABLES**

Si bien la mayoría de los peatones se ve afectada por la ocupación de aceras existen peatones más vulnerables que otros como es el caso de los niños y las niñas, las personas de la tercera edad y por supuesto las personas con discapacidades.

- *Los niños y las niñas.* Muchos de ellos se dirigen a sus colegios a pie, a veces corriendo o simplemente caminando. En su trayecto recorren las aceras que les conducen a su destino, sin embargo la ocupación de estos espacios destinados para los peatones les obliga a ir por la calzada o finalmente por el bordillo de la acera exponiéndose indirectamente a diferentes accidentes.

- *Las personas de la tercera edad.* El cuerpo y las funciones de las personas de la tercera edad ya no responden como en la juventud, su caminar cansino debe soportar los obstáculos que limitan su transitabilidad en las aceras. Debe tomarse en cuenta que estas personas utilizan bastones, burritos, muletas o cualquier objeto que les sirve de apoyo y por tanto requieren de un espacio considerable.

- *Las personas con discapacidades.* También son peatones aunque muchos de ellos recorren las aceras con la ayuda de aparatos especiales (muletas, sillas de rueda, otros). Considerada la población más afectada tal es el caso de las personas no videntes que se guían por los bordillos de las aceras sin embargo la ocupación de las mismas dificulta su transitabilidad y muchas veces caminan por las calzadas. Así también, las personas en sillas de rueda necesitan un espacio mínimo de 0.90 metros de anchura, para moverse con autonomía, esto debido al tamaño de la silla.

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO JURÍDICO**

Las normas jurídicas que se toman en cuenta en esta tesis son las siguientes:

#### **3.1. MARCO JURÍDICO NACIONAL**

##### **3.1.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO**

Fue promulgada por el Presidente del Estado Plurinacional de Bolivia, Evo Morales Aima, en fecha 7 de febrero de 2009. También conocida como la Ley de Leyes y con connotaciones sociales se constituye en la norma jurídica suprema que rige la organización y el desarrollo del Estado boliviano, donde se destaca: los derechos y los deberes de los ciudadanos bolivianos, la autoridad y el ejercicio de la misma, además de otros.

Es así, que los derechos fundamentales de las personas se traducen en la Constitución Política vigente en el Art. 15. que señala I. Toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física, psicológica y sexual.

De esta manera, se entiende por persona al individuo de la especie humana sea varón o mujer de existencia real y visible, facultado para adquirir derechos y contraer obligaciones, a quienes el Estado boliviano debe proteger, precautelando su vida, su seguridad física y para que no sufra agresiones de ningún tipo donde se incluye lo moral.

En este sentido, los peatones son personas individuales a quienes el Estado protege y en el caso de las mujeres embarazadas *el concebido* es sujeto de derecho aunque no es persona también goza de la protección del Estado porque existen leyes a su favor.

Así lo refrenda, este mismo artículo, en el párrafo III. El Estado adoptará las medidas necesarias para prevenir, eliminar y sancionar toda acción u omisión que tenga por objeto degradar la condición humana y causar muerte dolor y sufrimiento físico.

Esto significa que el Estado recurrirá al conjunto de normas jurídicas vigentes en el país para prevenir, eliminar y sancionar toda acción u omisión y debe hacerse énfasis en este último ya que la omisión se entiende como el incumplimiento de un deber que provoca sufrimiento, dolor y otros, como es el caso de las personas que ocupan las aceras y cuyos resultados, según el autor Trazegnies Granda, serían causar daños a los peatones.

Es más, en la Constitución Política también se indica que los bolivianos y las bolivianas como personas individuales tienen libertad de circulación como lo explica el Art. 21. Las bolivianas y los bolivianos tienen los siguientes derechos: 7. A la libertad de residencia, permanencia y circulación en todo el territorio boliviano, que incluye la salida e ingreso del país.

La libertad de circulación es un derecho, que tiene toda persona, a moverse dentro y fuera del país y cuando se habla de circulación Manuel Ossorio (1997) define esta palabra como “*el tránsito reglamentado u ordenado por las vías públicas*” (p. 177). Es decir, que el peatón puede transitar por las vías públicas bolivianas, entendidas éstas como vías rurales y urbanas.

### **3.1.2. CÓDIGO DEL TRÁNSITO**

El Código de Tránsito de Bolivia regula la circulación de los peatones y los vehículos. Este código es un instrumento legal que data de 1973 y que fue promulgado bajo la presidencia de Hugo Banzer Suárez. El contenido de este instrumento se resume, en términos generales, en normas de circulación para peatones, vehículos, se establecen sanciones e infracciones, además de otros.

Así, el Art. 2º trata sobre las vías terrestres y se determina claramente la inclusión, en este denominativo, de avenidas, calles, pasajes, autopistas, etc. A su vez el Art. 4º clasifica las vías públicas en urbanas y rurales, donde debe rescatarse las primeras por agrupar a las calles, avenidas, pasajes y paseos.

Cabe hacer notar que conforme a lo establecido en la Constitución Política del Estado en su Art. 21.7 que trata sobre la circulación se observa que en los Arts.2º, 4º de este Código de Tránsito existe una complementación a la Constitución Política ya que explica que las personas, en este caso peatones, pueden transitar libremente por las calles, avenidas y otros.

Es más, considerando que Art. 8 del Código de Tránsito señala la conformación de las calles por aceras y calzadas destinadas las primeras para uso exclusivo de los peatones mientras que las segundas a los vehículos y semovientes; y que el Art.14 define la circulación como el movimiento de peatones, vehículos y semovientes por la vía pública; se confirma que los peatones deben circular por las aceras y que nadie podrá interrumpir su libre circulación sin que exista la autorización de Tránsito como se indica en el Art. 15.

Sin embargo esta libre circulación está sujeta a ciertas reglas como lo indica el Art. 76 y a su vez su inc. a) refrenda lo estipulado en los Arts. 8 y 14 que establecen el tránsito de los peatones por las aceras, conservando su derecha y de ningún modo por la calzada; y mucho menos esta última debe servir de parada para abordar o detener algún vehículo.

En conclusión, los artículos citados expresan claramente que los peatones deben circular por las aceras y que las mismas deben estar expeditas ya que son para uso exclusivo de peatones y que éstos deben cumplir con ciertas reglas de circulación cuando estén transitando por las aceras como conservar su derecho y no bajar a la calzada.

Sin embargo, es más que evidente que dichos artículos son letra muerta ya que no se cumplen porque los peatones no pueden transitar libremente por las aceras porque están ocupadas por vendedoras, vitrinas, letreros y hasta por otros transeúntes que conversan en medio de la acera obligándoles a utilizar las calzadas.

### **3.1.3. REGLAMENTO DEL CÓDIGO DEL TRÁNSITO**

Este reglamento surge mediante Resolución Suprema N° 187444 de 8 de junio de 1978, para una correcta aplicación del Código de Tránsito.

Este reglamento es una normativa más específica que trata sobre el tema de investigación ya que en su Art. 4 presenta conceptos básicos sobre lo que debe entenderse por acera, calzada, calle, paso para peatones y peatón. Con este artículo se confirma que la acera está destinada para las personas que circulan a pie por la vía pública.

Y cuando se habla de vía pública debe recordarse lo enunciado en el Código de Tránsito que en su Art. 4 clasifica en rurales y urbanas; a lo cual debe acotarse lo dicho en este Reglamento en su Art. 5 donde se manifiesta que las vías públicas son de uso público hayan sido o no construidas por el Estado o por un particular.

Esto implica que las vías urbanas donde están contempladas las calles, las avenidas, paseos y otros pueden ser aprovechados por los peatones porque las vías públicas (urbanas y rurales) por su naturaleza y en este caso por las normas jurídicas están destinadas a cumplir una finalidad pública impuesta por el Estado que en última instancia tiene dominio sobre los bienes de uso público.

Es así, que debe entenderse como bienes públicos a *“los que, en cuanto a la propiedad, pertenecen a un pueblo, provincia o nación y en cuanto al uso, a todos los individuos de su territorio”* (Ossorio, 1997, p. 132)

Sin embargo, también es necesario que el peatón cumpla con ciertas normas de circulación cuando utilice las aceras donde debe conservar su derecha y evitar el uso de la calzada o cuando quiera cruzar debe utilizar el paso para peatones, así lo estipulan los artículos Arts. 152 y 153, todo con miras a evitar cualquier tipo de accidente o daño.

Si bien estos artículos van en resguardo de la ciudadanía no debe olvidarse que también el mismo peatón puede ser objeto de obstrucción del libre tránsito y para ello, debe recordarse el *Art. 155 que prohíbe a los peatones detenerse en las aceras o transitar por ellas llevando paquetes o bultos que por su tamaño dificulten el normal tránsito de las personas.*

### **3.1.4. LEY DE MUNICIPALIDADES**

Ley N° 2028 del 28 de octubre de 1999 está orientada a regular el régimen municipal y cuya finalidad, según el Art. 5.2, es asegurar el bienestar social porque está al servicio de los habitantes del Municipio.

En palabras de Keyes (1998) *“el bienestar social es sencillamente la valoración que hacemos de las circunstancias y funcionamiento de las sociedades”* (p. 122). Entonces, el bienestar social se entendería como aquellas cosas positivas que deben favorecer en la calidad de vida de las personas y por sobre todo que le otorguen tranquilidad y satisfacción humana; y cuando se habla de habitantes del Municipio implica a todos en general sin exclusión o preferencia de algún sector.

Para ello, el Municipio cuenta con Ordenanzas y Resoluciones Municipales, las primeras se constituyen en normas generales emanadas por el Concejo Municipal y las segundas son de gestión administrativa, pero ambas son de cumplimiento obligatorio a partir de su publicación así lo señala el Art. 20. Esto significa que el cumplimiento obligatorio es aplicable a todas las personas que habitan el territorio del Municipio.

Cada ordenanza municipal está vigente hasta su derogación o abrogación por otra ordenanza la cual debe darse a conocer por el Concejo del Municipio esto según el Art. 21 en su inciso IV. Entonces, hasta que no exista una ordenanza de derogación o abrogación, una ordenanza municipal por más que haya sido emitida hace diez años continúa en vigencia.

Respecto a los bienes de dominio público en los que se cuenta a las calles, aceras, cordones, avenidas, pasos a nivel, caminos, túneles y otros, el Art. 85 indica que son de uso irrestricto por parte de la comunidad, es decir, accesible, sin obstáculos para sus habitantes.

Sin embargo, en contraposición al anterior artículo surge el Art. 88 donde indica la reglamentación mediante Ordenanzas Municipales para la ocupación de espacios y vías públicas precautelando la libre circulación de los ciudadanos y los derechos de los propietarios de inmuebles circundantes.

Entonces, si las ordenanzas municipales van a precautelar la libre circulación esto implica que se debería prevenir y disponer de los medios necesarios para evitar cualquier riesgo o accidente de los peatones y preservar los derechos de los propietarios.

Es más, en el Art. 148 entre las obligaciones de los habitantes se señala claramente que se deben cumplir con las disposiciones municipales y responder por los daños y perjuicios causados a la colectividad por el uso irresponsable e ilegal de su propiedad privada, individual o colectiva o por otras causas establecidas por Ley. Aunque en este artículo no se señala la sanción se establece la responsabilidad de quien causare daño a la colectividad.

### **3.1.5. ORDENANZA MUNICIPAL N° 125/80 – ALCALDÍA LA PAZ**

Esta ordenanza municipal, que data de 1980, en su primer artículo prohíbe a los propietarios de tiendas comerciales de distintos rubros colocar sus mercaderías sobre las aceras de avenidas, calles y pasajes para preservar la seguridad de los peatones.

Entendiéndose por mercaderías *“todo género vendible, cualquier cosa mueble que se hace objeto de trato o venta. En el Código Penal argentino define la palabra mercadería como toda clase de efectos susceptibles de expendio”* (Ossorio, 1997, p. 618).

En la actualidad, este artículo no se cumple porque los propietarios de todas las tiendas sin excepción ocupan las aceras con sus mercaderías, claro ejemplo son las calles Max Paredes, Tumusla, Vicente Ochoa y otras donde se expende ropa, vasos, adornos y otros.

A pesar de que el segundo artículo señala la sanción de clausura del establecimiento para los infractores jamás se aplicó la misma ya que los propietarios de estas tiendas pagan “coimas” o simplemente sus asociaciones se levantan atemorizando a los propios intendentes.

Asimismo, el tercer artículo indica el retiro de las vendedoras callejeras de las vías de mayor tránsito en un plazo máximo de 60 días hasta la construcción de mercados, esto también se ha incumplido como es el caso del mercado Lanza que su reciente construcción debería albergar a varias vendedoras quienes se niegan a moverse de las aceras y calzada de la Evaristo Valle. Este hecho se repite en otros mercados como el de la calle Yungas.

Ahora, analizando el cuarto artículo se puede observar claramente un error, pues señala que las vendedoras deben situarse en la calzada:

**Artículo Cuarto.-** En los lugares de concentración expresamente señalados por la Intendencia Municipal, las vendedoras callejeras, cuya situación esta referida en el Art. 3º que antecede, solamente podrán ocupar un tercio de la calzada junto a las paredes y deberán colocarse a un costado del lugar donde se encuentran sus mercaderías y en ningún caso detrás de las mismas.

Al leer este artículo uno se da cuenta del error que existe ya que la calzada según el Código de Tránsito y su Reglamento están destinados para el tránsito vehicular y no así para las vendedoras, peor aún si éstas ocuparan un tercio de dicha calzada.

Respecto, a los dulceros que se ubican en las proximidades de las salas cinematográficas, el quinto artículo explica que sus puestos son movibles pero esto se desmiente con solo pasar por la avenida 16 de julio donde se encuentra ubicado el Cine Monje Campero donde se observan puestos de dulces fijos y ubicados al borde de la acera obstruyendo el tráfico peatonal.

En resúmenes esta ordenanza a la fecha no ha sido abrogada ni derogada y a pesar de su vigencia no se da cumplimiento a la misma en sus artículos y ninguna autoridad del Municipio hace respetar lo estipulado.

### **3.1.6. ORDENANZAS MUNICIPALES Nros 101/94 HAM – HCM 102/94**

Esta ordenanza municipal dispone en su artículo primero inamovilidad de puestos de venta de gremiales, artesanos y otros que cuenten con las autorizaciones respectivas, hasta que se elabore el proyecto de Reglamentación de Mercados y de Asentamientos y se apruebe en el H. Concejo Municipal conforme a nuevas políticas de desarrollo municipal. Y el segundo artículo prohíbe más asentamientos en las calles paceñas.

Cuando se habla de inamovilidad, Manuel Ossorio explica que es un derecho de las vendedoras a no ser removidas de sus puestos de venta “*salvo que causas especiales lo justifiquen*” (Ossorio, 1997, p. 501).

Nuevamente, los comerciantes, gremiales y artesanos contravienen estas disposiciones porque las calles paceñas están abarrotadas con sus mercaderías, con sus puestos de ventas y ni siquiera la construcción de mercados o lugares de expendio de diferentes productos ha logrado reubicarlos.

Sin embargo, debe hacerse énfasis en que la inamovilidad si bien señala no ser removida también implica que si existen causas especiales puede consolidarse la misma. Entonces las vendedoras pueden ser reubicadas si se comprobare que causas daños y/o accidentes a los peatones.

### **3.1.7. ORDENANZA MUNICIPAL N° 074/95 HAM – HCM 073/95**

El artículo primero de esta ordenanza municipal es la más incumplida, hasta las autoridades nacionales son las primeras en estacionar sus vehículos en las aceras, plazas y parques; asimismo, los propietarios particulares también utilizan las aceras y las calzadas como estacionamiento lo cual se comprueba en la Plaza Eguino, Plaza España, Plaza Bolivia, además de las calles Indaburo, Sucre y otras.

El artículo tercero de esta ordenanza refiere a los garajes, car parks, playas de estacionamiento y edificios de parqueo que deben obligatoriamente cumplir algunas disposiciones como señalización luminosa y los postes deberán estar señalizados con pintura reflectiva amarilla.

En la ciudad de La Paz solamente algunos garajes cumplen con esta disposición, en su mayoría son lugares improvisados que no cuentan con la infraestructura necesaria y un claro ejemplo fue el garaje situado en la calle Apumalla que sus pésimas condiciones fueron descubiertas a consecuencia del deslizamiento de tierra que hubo en el lugar, otro caso es el garaje de la calle Socabaya esquina Mariscal Santa Cruz, el cual no cuenta con señalización ni postes pintados.

### **3.1.8. ORDENANZA MUNICIPAL N° 027/97 HAM – HCM 028/97**

Esta ordenanza trata sobre las obras en construcción, remodelación o demolición a las cuales se les obliga a la instalación de un paso peatonal con estructura desmontable en forma provisional para preservar la vida y seguridad física de los peatones. Es más, el artículo segundo indica el tamaño de la plataforma del paso peatonal.

Al igual que las otras esta ordenanza tampoco se cumple ya que puede observarse los materiales de construcción como arena, ladrillos, o bolsas de cemento echados sobre las aceras y en muchos casos sobrepasan hasta la calzada, no existe ningún paso peatonal y a pesar de que las autoridades municipales constatan en su recorrido estos hechos nadie sanciona a estos propietarios que se adueñan de las aceras.

### **3.1.9. ORDENANZA MUNICIPAL N° 078/97 HAM – HCM 094/97**

El artículo primero de esta ordenanza que trata sobre el desarrollo de campañas educativas para evitar la ocupación de aceras por parte de los conductores está refrendado por la Ordenanza Municipal 074/95 que prohíbe estacionar en calles plazas y parques.

Estas campañas educativas entendidas las mismas como conjunto de acciones orientadas a evitar la ocupación de aceras tiene su público bien definido en este caso los conductores, quienes se estacionan en las aceras e impiden el tránsito de los peatones.

A su vez, el artículo segundo donde se solicita el retiro de los obstáculos de las aceras por parte de los propietarios de edificaciones también se incumple y no es raro ver que dichos propietarios so pretexto de remodelación o construcción ocupan las aceras y no existe ninguna sanción real a pesar de que deberían multárseles con Bs. 500 según lo estipulado en esta ordenanza.

### **3.1.10. ORDENANZA MUNICIPAL N° 001/98 HAM – HCM 176/97**

Esta ordenanza municipal en su artículo primero indica una multa de Bs. 10.000 como sanción para aquellos que acumulen escombros y material de construcción sobre las aceras sin autorización.

Para tener una idea clara, escombros se consideran a *“todo residuo sólido sobrante de la actividad de la construcción, de la realización de obras civiles o de otras actividades conexas complementarias o análogas”* (Alcaldía de Santa Fe, 1997) y material de construcción *“arenas, gravas, piedra, recebo, asfalto, concreto y agregados sueltos, de construcción o demolición. Capa orgánica, suelo y subsuelo de excavación. Ladrillo, cemento, acero, hierro, mallas, madera, formaleta y similares”* (Idem).

Esto significa, que las empresas de construcción, dueños de casas y otras personas que depositen en las aceras residuos sólidos de construcción, arena, grava y todo lo mencionado serán pasibles a una sanción, pero a la fecha no existe antecedente sobre una sanción real a estos infractores porque nadie controla y todos se apropian de las aceras.

Además en su artículo segundo se señala una multa de Bs. 20.000 para aquellos que sin autorización preparen mezclas de construcción sobre aceras y calzadas de vías públicas, más el decomiso de la maquinaria, lo cual tampoco se acata y las sanciones solamente quedan en letra muerta.

Esta ordenanza no fue publicada en ningún medio de información como lo establece el artículo tercero y no sólo los ciudadanos la desconocen o se hacen de la ‘vista gorda’ sino que hasta las mismas autoridades municipales se desentienden de estas ordenanzas.

## **3.2. MARCO DE LEGISLACIÓN COMPARADA**

La revisión de las legislaciones extranjeras referentes al tema de investigación permitirá analizar las disposiciones legales existentes para de esta manera aprovechar la experiencia foránea.

### **3.2.1. CARTA EUROPEA DE LOS DERECHOS DEL PEATÓN**

Resolución del Parlamento Europeo del 12 de octubre de 1988. La difusión de esta carta es defendida por varios grupos que en su afán de resaltar los derechos de los peatones también destacan sus deberes ya que ambos conceptos están íntimamente relacionados.

**1.-** El peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en las condiciones de seguridad adecuadas para su salud física y psicológica.

**2.-** El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos o rurales organizados a medida del hombre y no del automóvil, y a disponer de infraestructuras a las que se pueda acceder fácilmente a pie o en bicicleta.

**5.-** El peatón tiene derecho a que se le reserven zonas urbanas la más amplias posible, que no sean meras "islas de peatones", sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad.

**6.-** El peatón tiene derecho, en particular: - A medidas específicas que permitan detenerse, acceder y recorrer calles y aceras (por ejemplo: pavimentación no resbaladiza, rampas que permitan superar el desnivel con el plano de la calle, adecuación de las dimensiones al destino de las calles, medidas especiales durante el desarrollo de trabajos de construcción, protección contra el tráfico automovilístico mediante elementos urbanos, creación de puntos de parada y descanso, pasos subterráneos y puentes que faciliten el cruce). - A la introducción de un sistema de responsabilidad objetiva o de riesgo de modo que aquel que sea responsable de la creación de un riesgo asuma las consecuencias financieras (como, por ejemplo en Francia desde 1985).

### **3.2.2. PROYECTO DE DECLARACION LATINOAMERICANA DE LOS DERECHOS DEL PEATÓN**

En el año 2009 la Asociación de Peatones de Quito – Ecuador ha elaborado un proyecto de los derechos del peatón más vinculado a la realidad latinoamericana y basado en la Carta Europea de los Derechos del Peatón.

**1.** Los peatones tenemos derecho a espacios públicos exclusivos que garanticen nuestra seguridad y libre circulación y que no estén aislados sino incorporados en el espacio de tránsito cotidiano.

**2.** Los peatones tenemos derecho a ser considerados dentro de la planificación de los lugares donde vivimos para que seamos una prioridad en el diseño de calles y avenidas, y no lo sean los vehículos motorizados.

**6.** Los peatones tenemos derecho a que los presupuestos para el tránsito y la vialidad se enfoquen en la mayoría de personas, enfocándose en la circulación a pie, en bicicleta y en el transporte colectivo, y no en estacionamientos o vías que estimulan el uso del vehículo particular

### **3.2.3. CÓDIGO CONTRAVENCIONAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**

**Art. 1. Lesividad.** El Código Contravencional de la Ciudad de Buenos Aires como Código de Convivencia sanciona las conductas que, por acción u omisión, implican daño o peligro cierto para los bienes jurídicos individuales o colectivos.

**Art. 41. Obstrucción de la vía pública.** Impedir u obstaculizar la circulación de personas o vehículos por la vía pública o espacios públicos, salvo que sea en ejercicio de un derecho constitucional y se haya dado previo aviso a la autoridad competente.

**Art. 42. Obstaculizar el ingreso o la salida.** Impedir u obstaculizar, intencionalmente y sin causa justificada, el ingreso a o la salida de lugares públicos o privados. Es particularmente grave cuando la acción se lleva a cabo por razones o con pretexto de raza, etnia, género, orientación sexual, edad, religión, ideología, opinión, nacionalidad, caracteres físicos, condición psicofísica, social, económica o cualquier otra circunstancia que implique distinción, exclusión, restricción o menoscabo.

Es muy grave cuando la conducta es de un funcionario público.

# **CAPÍTULO IV**

## **MARCO PRÁCTICO**

### **4.1. UNIVERSO**

El autor Pardo Merino indica que universo o población es un conjunto de sujetos, objetos o entidades que poseen una o más características en común. En esta investigación el universo está constituido por los peatones de la ciudad de La Paz, cuya característica común es que transitan por las diferentes calles paceñas.

#### **4.1.1. MUESTRA**

La muestra se constituye en un subconjunto o una parte del universo; razón por la cual, para esta tesis la muestra está conformada por 50 peatones paceños a ser elegidos al azar y según su disponibilidad de tiempo.

Asimismo, se toma en cuenta a 10 abogados entendidos en la materia y que tengan conocimiento del tema de investigación.

### **4.2. RESULTADOS DEL LEVANTAMIENTO DE DATOS**

Los resultados provenientes del levantamiento de datos se dividen en dos partes, como se explica a continuación:

- La primera presenta los resultados del cuestionario aplicado a los peatones paceños.
- La segunda muestra los datos de las entrevistas estructuradas realizadas a los abogados entendidos en la materia.

#### **4.2.1. DE LOS CUESTIONARIOS APLICADOS A LOS PEATONES**

Este cuestionario tiene dos partes: una recolecta los datos de identificación de los peatones y la otra está orientada a recoger información del tema de investigación. Ver *anexo N° 1*.

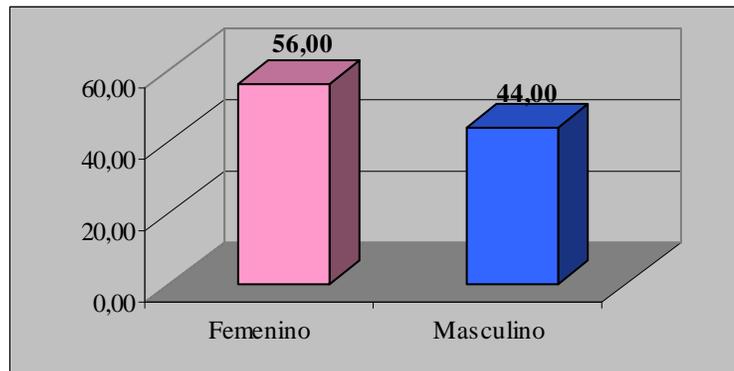
Esta herramienta está conformada por preguntas cerradas y de selección múltiple, cuyos resultados son los siguientes:

**TABLA N° 2**  
**PERSONAS ENCUESTADAS**

<b>Respuesta</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Femenino	28	56,00
Masculino	22	44,00
<b>TOTALES</b>	<b>50</b>	<b>100,00</b>

**Fuente:** Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 1**  
**PERSONAS ENCUESTADAS**



**Fuente:** Tabla N° 2.

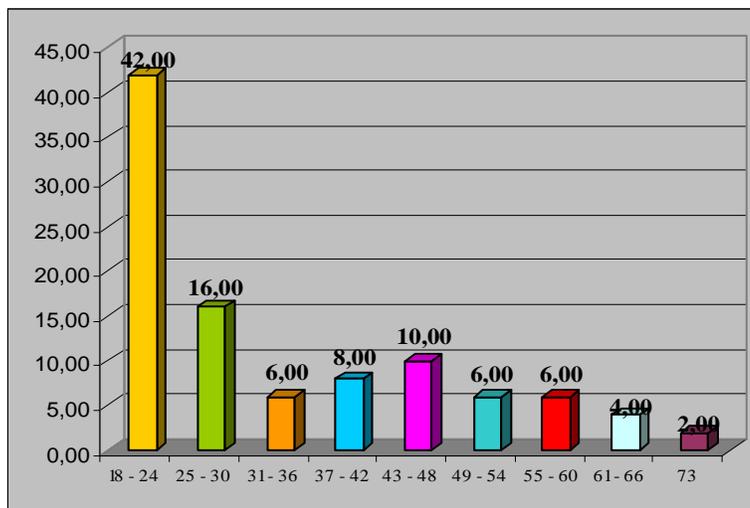
El 56% de las personas encuestadas son mujeres y el 44% son varones. Esto implica que hubo mayor participación por parte del género femenino.

**TABLA N° 3**  
**EDAD DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
18 - 24	21	42,00
25 - 30	8	16,00
31 - 36	3	6,00
37 - 42	4	8,00
43 - 48	5	10,00
49 - 54	3	6,00
55 - 60	3	6,00
61 - 66	2	4,00
73	1	2,00
<b>TOTALES</b>	<b>50</b>	<b>100,00</b>

**Fuente:** Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 2**  
**EDAD DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS**



**Fuente:** Tabla N° 3.

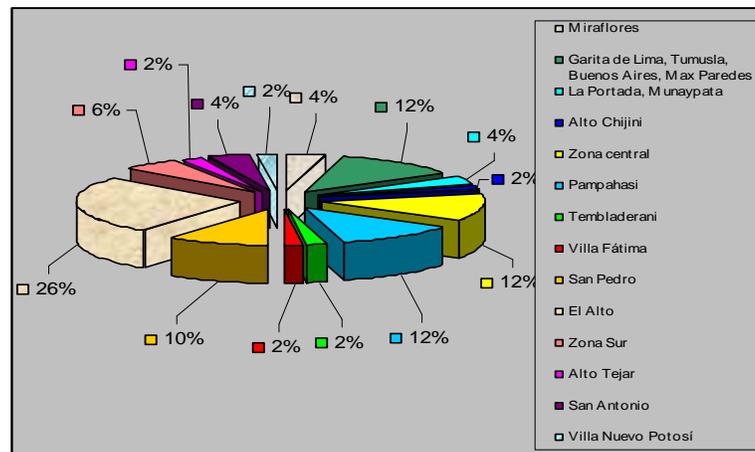
El 42% corresponde a edades entre 18 y 24 años; el 16% a edades entre 25 y 30 años; el 6% representa a los 31 -36 años; el 8% está entre 37 y 42 años; el 10% entre 43 y 48 años; el 6% entre 49 y 54 años; el 6% oscila entre 55 y 60 años; el 4% entre 61 y 66 años y finalmente el 2% con un representante de 73 años. Esto significa que hubo mayor intervención de personas entre 18 y 24 años como también de 25 a 30 años, pero se destaca la participación de personas de diferentes edades (adultas y tercera edad).

**TABLA N° 4**  
**BARRIO DONDE VIVEN LAS PERSONAS ENCUESTADAS**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Miraflores	2	4,00
Garita de Lima, Tumusla, Buenos Aires, Max Paredes	6	12,00
La Portada, Munaypata	2	4,00
Alto Chijini	1	2,00
Zona central	6	12,00
Pampahasi	6	12,00
Tembladerani	1	2,00
Villa Fátima	1	2,00
San Pedro	5	10,00
El Alto	13	26,00
Zona Sur	3	6,00
Alto Tejar	1	2,00
San Antonio	2	4,00
Villa Nuevo Potosí	1	2,00
<b>TOTALES</b>	<b>50</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 3**  
**BARRIO DONDE VIVEN LAS PERSONAS ENCUESTADAS**



Fuente: Tabla N° 4

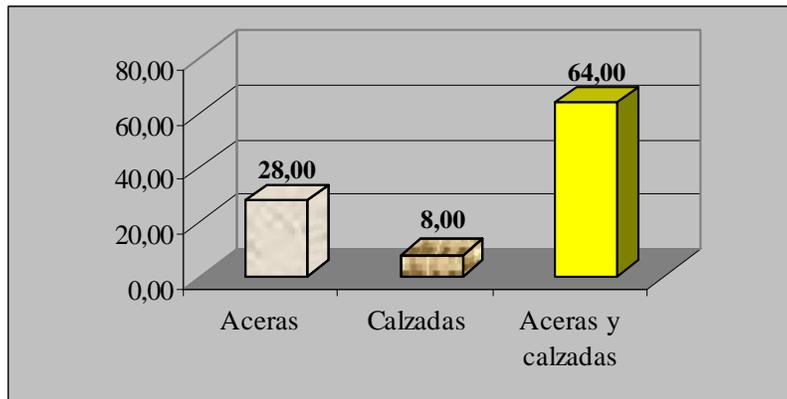
El 26% de las encuestadas viven en El Alto, un 12% zona central paceña, otro 12% en pampahasi y otro 12% en Garita de Lima, Max Paredes, Tumusla y Buenos Aires. Esto implica que las personas encuestadas provienen de diferentes barrios.

**TABLA N° 5**  
**LAS CALLES Y LOS PEATONES**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Aceras	14	28,00
Calzadas	4	8,00
Aceras y calzadas	32	64,00
<b>TOTALES</b>	<b>50</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 4**  
**LAS CALLES Y LOS PEATONES**



Fuente: Tabla N° 5.

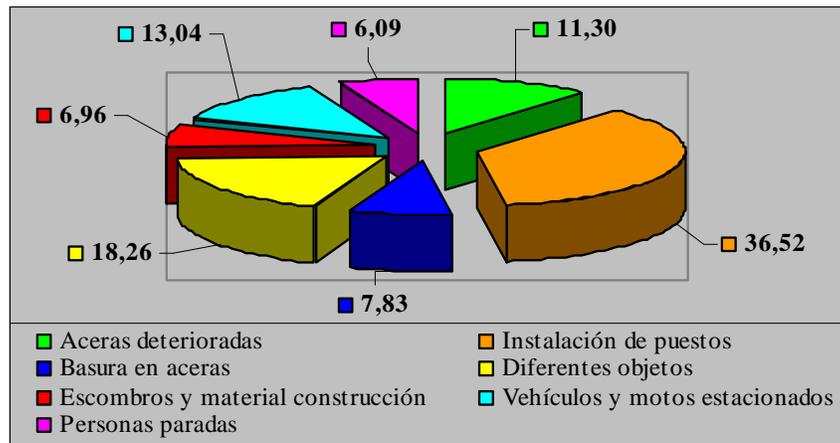
El 64% de los peatones utiliza las aceras y las calzadas, el 28% indica las aceras y un 8% las calzadas. Esto implica que la mayoría de los peatones utiliza aceras y calzadas.

**TABLA N° 6**  
**OBSTÁCULOS Y CIRCUNSTANCIAS QUE IMPIDEN EL LIBRE TRÁNSITO**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Aceras deterioradas	13	11,30
Instalación de puestos	42	36,52
Basura en aceras	9	7,83
Diferentes objetos	21	18,26
Escombros y material construcción	8	6,96
Vehículos y motos estacionados	15	13,04
Personas paradas	7	6,09
<b>TOTALES</b>	<b>115</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 5**  
**OBSTÁCULOS Y CIRCUNSTANCIAS QUE IMPIDEN EL LIBRE TRÁNSITO**



Fuente: Tabla N° 6.

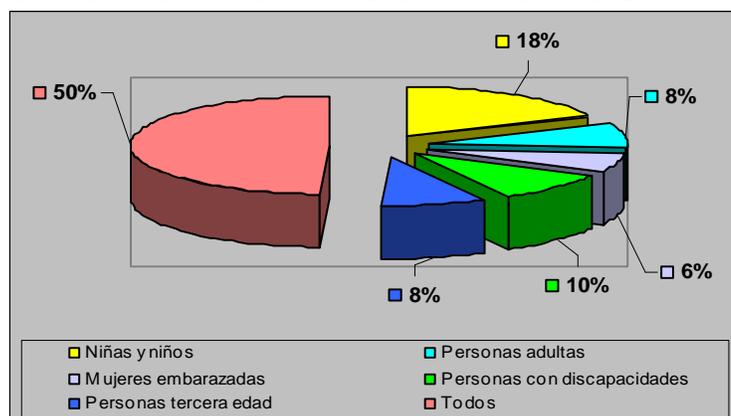
El 36.52% indica que los obstáculos que impiden el libre tránsito son la instalación de puestos; el 18,26% señala como obstáculos los diferentes objetos (bultos, vitrinas, canastas, letreros, etc.); en el 13,04% están los vehículos y motos estacionados; el 11,30% las aceras deterioradas; el 7,83% como obstáculo la basura en las aceras, el 6,09% los escombros y los materiales de construcción y el 6,09% las personas paradas. Esto significa que los obstáculos y las circunstancias que impiden el libre tránsito de los peatones por las aceras son: instalación de puestos, diferentes objetos, vehículos y motos estacionadas, aceras deterioradas y también los mismos peatones.

**TABLA N° 7**  
**PERSONAS MÁS AFECTADAS CON OCUPACIÓN DE ACERAS**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Niñas y niños	13	18,31
Personas adultas	6	8,45
Mujeres embarazadas	4	5,63
Personas con discapacidades	7	9,86
Personas tercera edad	6	8,45
Todos	35	49,30
<b>TOTALES</b>	<b>71</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 6**  
**PERSONAS MÁS AFECTADAS CON OCUPACIÓN DE ACERAS**



Fuente: Tabla N° 7.

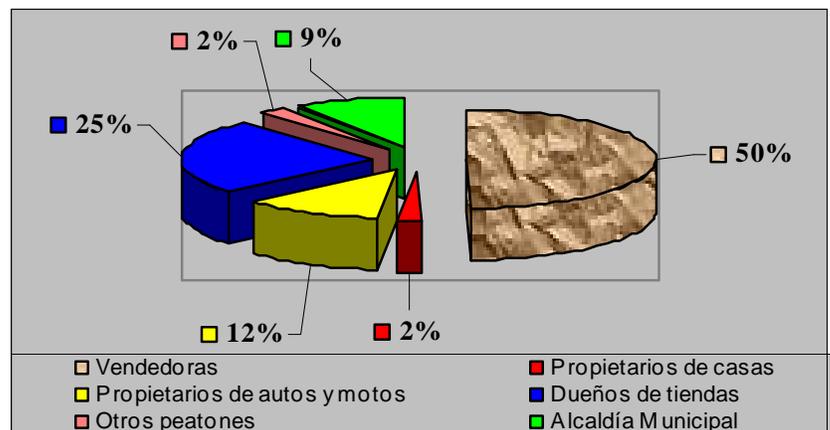
El 50% de los encuestados señala que todos son afectados con la ocupación de aceras; seguido de un 18% que especifica que son los niños y las niñas; un 10% indica que son las personas con discapacidades; el 8% explica que son las personas de la tercera edad y el otro 8% las personas adultas. En este sentido, todos son afectados con la ocupación de aceras, específicamente, niños y niñas, personas con discapacidades, de la tercera edad y personas adultas.

**TABLA N° 8**  
**RIESGOS PARA LOS PEATONES**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Vendedoras	42	49,41
Propietarios de casas	2	2,35
Propietarios de autos y motos	10	11,76
Dueños de tiendas	21	24,71
Otros peatones	2	2,35
Alcaldía Municipal	8	9,41
<b>TOTALES</b>	<b>85</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 7**  
**RIESGOS PARA LOS PEATONES**



Fuente: Tabla N° 8.

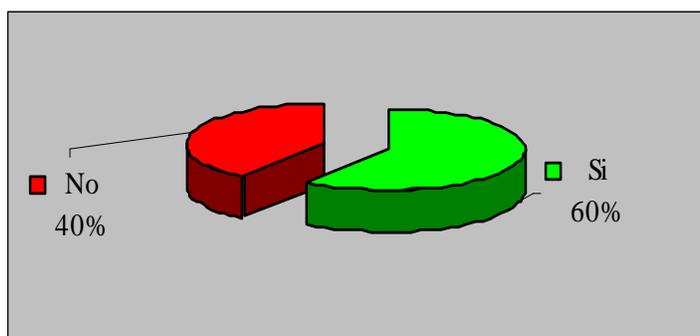
El 50% indica que las vendedoras son las que crean más riesgos para los peatones; 25% señala a los dueños de tiendas; el 12% explica que son los propietarios de automóviles y motos quienes crean los riesgos; el 9% declara que es la Alcaldía Municipal la que crea riesgos, el 2% los propietarios de casas y el otro 2% indica que otros peatones crean riesgos. Esto significa que las vendedoras son quienes crean más riesgos para los peatones, seguido de dueños de tiendas, propietarios de automóviles y motos, Alcaldía Municipal, los propietarios de casas y otros peatones.

**TABLA N° 9**  
**ACCIDENTES POR ACERAS OCUPADAS**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	30	60,00
No	20	40,00
<b>TOTALES</b>	<b>50</b>	<b>100,00</b>

**Fuente:** Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 8**  
**ACCIDENTES POR ACERAS OCUPADAS**



**Fuente:** Tabla N° 9.

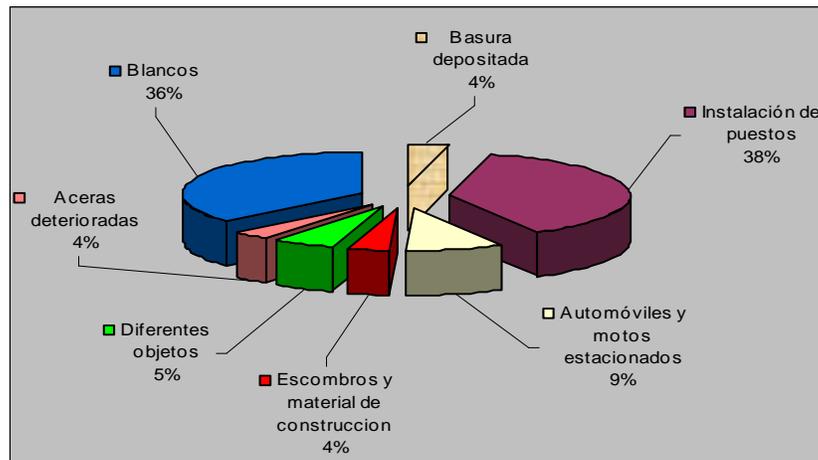
El 60% indica que sufrió accidentes por la ocupación de aceras y el 40% señala que no sufrió ningún accidente. Es así, que la mayoría de las personas encuestadas sufrió accidentes por la ocupación de aceras.

**TABLA N° 10**  
**CAUSAS DE LOS ACCIDENTES**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Basura depositada	2	3,64
Instalación de puestos	21	38,18
Automóviles y motos estacionados	5	9,09
Escombros y material de construcción	2	3,64
Diferentes objetos	3	5,45
Aceras deterioradas	2	3,64
Blancos	20	36,36
<b>TOTALES</b>	<b>55</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 9**  
**CAUSAS DE LOS ACCIDENTES**



Fuente: Tabla N° 10

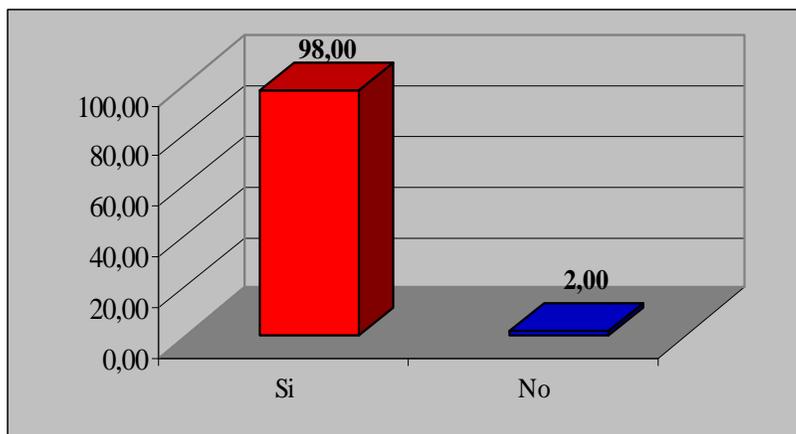
El 38,18% indica que sufrió accidentes por los puestos instalados en las aceras, el 36,36% no respondió porque no sufrió accidentes; el 9,09% atribuye su accidente a los automóviles y motos estacionadas en las aceras; el 5,45% diferentes objetos que ponen en las aceras; el 3,64% a la basura; el 3,64% a las aceras deterioradas y el otro 3,64% a los escombros y materiales de construcción. Esto implica que los puestos instalados en las aceras causan accidentes a los peatones como también autos y motos, diferentes objetos (bultos, vitrinas, canastas, letreros, etc.), basura, aceras deterioradas y escombros y materiales de construcción.

**TABLA N° 11**  
**CREACIÓN DE UNA LEY RÍGIDA**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	49	98,00
No	1	2,00
<b>TOTALES</b>	<b>50</b>	<b>100,00</b>

**Fuente:** Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 10**  
**CREACIÓN DE UNA LEY RÍGIDA**



**Fuente:** Tabla N° 11.

El 98% de las personas encuestadas está de acuerdo con la creación de una ley rígida mientras que el restante 2% indica que no está de acuerdo. Entonces, la mayoría está de acuerdo con la creación de una ley rígida que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de las personas.

#### **4.2.2. DE LAS ENTREVISTAS ESTRUCTURADAS APLICADAS A ABOGADOS**

Las entrevistas estructuradas se realizaron a abogados que trabajan en instituciones privadas como también a profesionales independientes. Para ello, se diseñó un cuestionario con un total de cinco preguntas abiertas orientadas a profundizar en el tema de investigación. En el *anexo N° 2* se presenta ejemplares de dicho instrumento.

Para el vaciado de estos datos se cerraron las respuestas por similitud para ser presentadas en gráficos.

**TABLA N° 12**

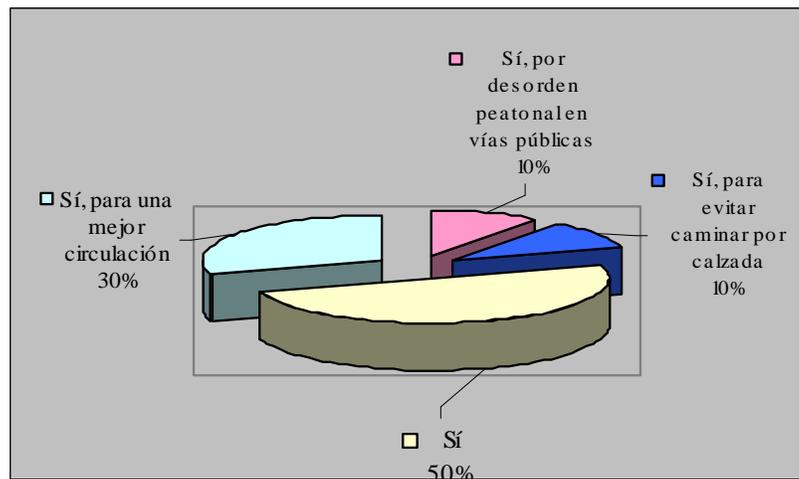
**¿ES NECESARIA LA CREACIÓN DE UNA LEY RÍGIDA QUE REGULE LA OCUPACIÓN DE ACERAS PARA EL LIBRE TRÁNSITO DE LOS PEATONES?**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Sí, por desorden peatonal en vías públicas	1	10,00
Sí, para evitar caminar por calzada	1	10,00
Sí	5	50,00
Sí, para una mejor circulación	3	30,00
<b>TOTALES</b>	<b>10</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 11**

**¿ES NECESARIA LA CREACIÓN DE UNA LEY RÍGIDA QUE REGULE LA OCUPACIÓN DE ACERAS PARA EL LIBRE TRÁNSITO DE LOS PEATONES?**



Fuente: Tabla N° 12.

El 50% de los entrevistados afirma la necesidad de creación de una ley rígida, el 30% afirma dicha necesidad y argumenta para una mejor circulación, el 10% nuevamente afirma y sostiene que es para evitar caminar por la calzada y el otro 10% confirma que es necesaria dicha ley por el desorden peatonal en vías públicas. En consecuencia, los abogados confirman que es necesaria la creación de una ley rígida que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones.

**TABLA N° 13**

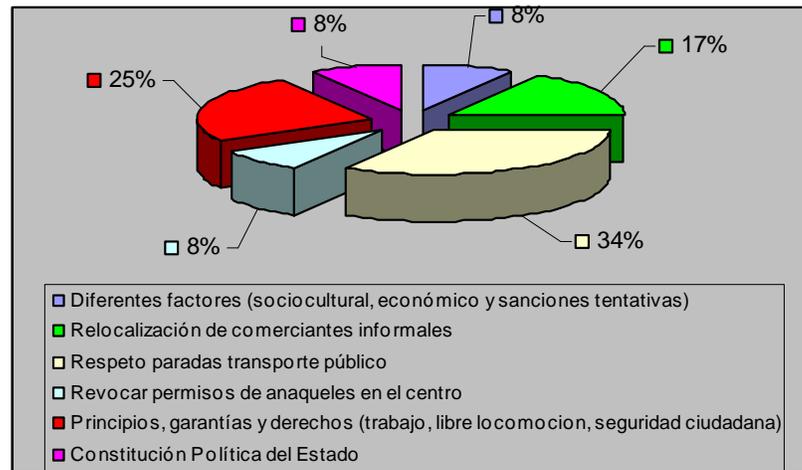
**ELEMENTOS A TOMARSE EN CUENTA PARA ESTA LEY**

<b>Respuesta</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Diferentes factores (sociocultural, económico y sanciones tentativas)	1	8,33
Relocalización de comerciantes informales	2	16,67
Respeto paradas transporte público	4	33,33
Revocar permisos de anaqueles en el centro	1	8,33
Principios, garantías y derechos (trabajo, libre locomoción, seguridad ciudadana)	3	25,00
Constitución Política del Estado	1	8,33
<b>TOTALES</b>	<b>12</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 12**

**ELEMENTOS A TOMARSE EN CUENTA PARA ESTA LEY**



Fuente: Tabla N° 13.

El 34% indica que los elementos tomar en cuenta al momento de redactar esta ley es el respeto a las paradas de transporte público; el 25% señala los principios, garantías y derechos (trabajo, libre locomoción seguridad ciudadana); el 17% explica tomar en cuenta la relocalización de comerciantes informales; el 8% indica la Constitución Política del Estado; el 8% subraya revocar permisos de anaqueles en el centro y el otro 8% tomar en cuenta diferentes factores. Esto implica que para redactar esta ley debe tomarse en cuenta diferentes factores como: paradas de transporte público, principios, garantías y derechos, relocalización de comerciantes, Constitución Política y otros.

**TABLA N° 14**

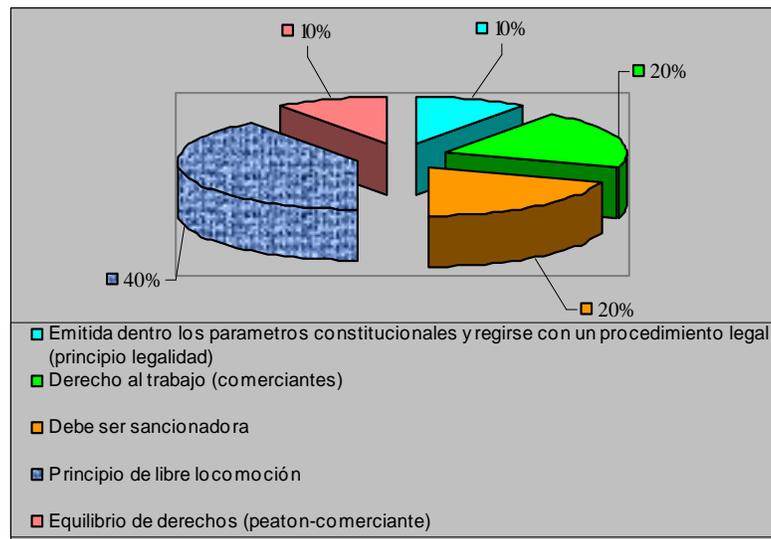
**¿DE QUÉ MANERA ESTA LEY PODRÍA DAR CUMPLIMIENTO A LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES?**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Emitida dentro los parámetros constitucionales y regirse con un procedimiento legal (principio legalidad)	1	10,00
Derecho al trabajo (comerciantes)	2	20,00
Debe ser sancionadora	2	20,00
Principio de libre locomoción	4	40,00
Equilibrio de derechos (peatón-comerciante)	1	10,00
<b>TOTALES</b>	<b>10</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 13**

**¿DE QUÉ MANERA ESTA LEY PODRÍA DAR CUMPLIMIENTO A LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES?**



Fuente: Tabla N° 14.

El 40% sostiene que esta ley para dar cumplimiento a los principios constitucionales debe tomar en cuenta el principio de libre locomoción; el 20% dice que debe ser sancionadora; el 20% tomar en cuenta el derecho al trabajo; el 10% debe existir equilibrio de derechos (peatón- comerciante) y el otro 10% indica que debe ser emitida dentro los parámetros constitucionales y regirse con un procedimiento legal (principio legalidad).

**TABLA N° 15**

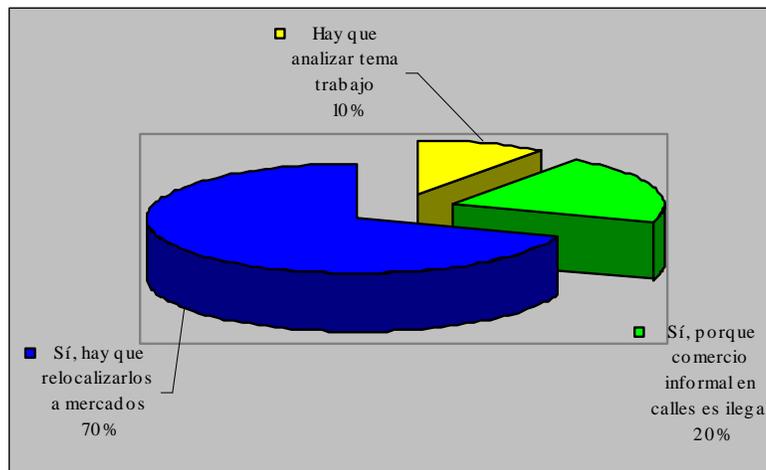
**¿PODRÍA VIABILIZARSE TOMANDOSE EN CUENTA QUE MUCHOS OCUPAN LAS ACERAS BAJO EL RÓTULO DE “FALTA DE FUENTES DE TRABAJO?”**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Hay que analizar tema trabajo	1	10,00
Sí, porque comercio informal en calles es ilegal	2	20,00
Sí, hay que relocalizarlos a mercados	7	70,00
<b>TOTALES</b>	<b>10</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 14**

**¿PODRÍA VIABILIZARSE TOMANDOSE EN CUENTA QUE MUCHOS OCUPAN LAS ACERAS BAJO EL RÓTULO DE “FALTA DE FUENTES DE TRABAJO?”**



Fuente: Tabla N° 15.

El 70% de los abogados señala que si es viable esta ley y que debe relocalizarse a los comerciantes a mercados; el 20% confirma la viabilidad e indica que el comercio informal en las calles es ilegal y el 10% sostiene que hay que analizar el tema trabajo. En consecuencia, la ley es viable y debe relocalizarse a los comerciantes a mercados porque el comercio informal en las calles es ilegal.

**TABLA N° 16**

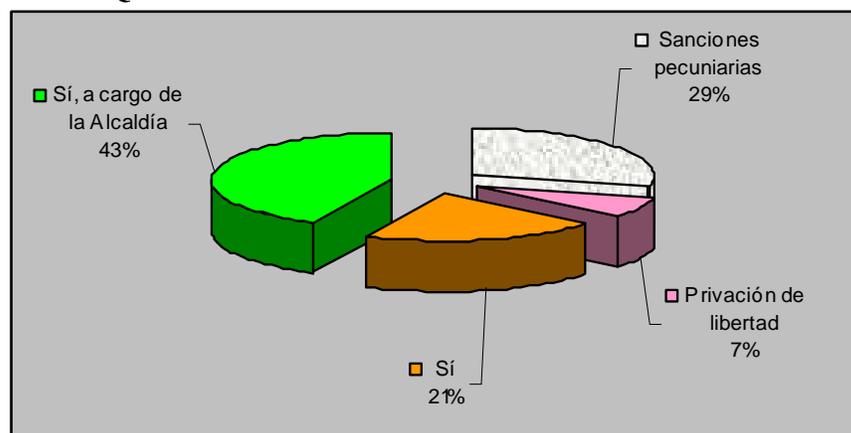
**¿EXISTIRÍAN SANCIONES PARA LOS INFRACTORES DE ESTA LEY Y QUIENES HARÍAN CUMPLIR LAS MISMAS?**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Sanciones pecuniarias	4	28,57
Privación de libertad	1	7,14
Sí	3	21,43
Sí, a cargo de la Alcaldía	6	42,86
<b>TOTALES</b>	<b>14</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia, 2010.

**GRÁFICO N° 15**

**¿EXISTIRÍAN SANCIONES PARA LOS INFRACTORES DE ESTA LEY Y QUIENES HARÍAN CUMPLIR LAS MISMAS?**



Fuente: Tabla N° 16.

El 43% indica que sí deben existir sanciones para los infractores de esta ley y estarían a cargo de la Alcaldía; el 29% sostiene que las sanciones serían pecuniarias, el 21% confirma las sanciones y el 7% señala como sanción la privación de libertad. Esto implica que esta ley debe contemplar sanciones para los infractores, entre ellas: sanciones pecuniarias o privación de libertad.

# CONCLUSIONES

A continuación se presentan las conclusiones de esta investigación, tomándose en cuenta los objetivos alcanzados.

## • OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

### ▪ OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- *Revisar las normas existentes que tratan sobre la ocupación de aceras.*

Se ha revisado y analizado todas las normas inherentes al tema de investigación, comenzando por la *Constitución Política del Estado* de donde se rescata el postulado derecho a la vida e integridad física, es decir, que los peatones al ser personas individuales son protegidas por el Estado y en el caso de las mujeres embarazadas *el concebido* es sujeto de derecho aunque no es persona también goza de la protección del Estado porque existen leyes a su favor.

Por lo tanto, el Estado tiene la obligación de velar por el bienestar de las personas (peatones) y recurrir al conjunto de normas jurídicas vigentes en el país para cumplir con ello. Es más, debe sancionar toda omisión entendida ésta como el incumplimiento de un deber que provoque sufrimiento, dolor y otros.

A su vez, el *Código de Tránsito* proporciona las normas de circulación para los peatones especificando claramente que las aceras son de uso exclusivo para los peatones y que nadie podrá interrumpir su libre circulación.

El *Reglamento del Código de Tránsito* ratifica lo expresado en dicho código respecto a la exclusividad de las aceras para los peatones, es más resalta las normas de circulación que deben cumplir los peatones.

De la *Ley de Municipalidades* se rescata que las Ordenanzas y Resoluciones Municipales son de cumplimiento obligatorio y aplicables a todas las personas (peatones - vendedoras) que habitan en el territorio del Municipio. Una ordenanza municipal sólo puede ser derogada o abrogada por otra ordenanza emitida por el Concejo Municipal.

Por otra parte, las seis *Ordenanzas Municipales* entre los datos más importantes destacan: la prohibición del colocado de mercaderías sobre las aceras; el retiro de vendedoras callejeras; a partir de 1994 se prohíbe más asentamientos en las calles paceñas e inamovilidad de los vendedores con permisos; prohibición de estacionar vehículos en las aceras, parques y plazas; se obliga a la construcción de un paso peatonal en caso de obras de construcción; desarrollo de campañas educativas para evitar ocupación de aceras; aplicación de sanciones pecuniarias que van desde los Bs. 10.000 hasta Bs. 20.000 para quienes acumulen escombros en las aceras y las utilicen para preparar mezclas de construcción.

A la fecha no existe ninguna ordenanza municipal que abrogue o derogue una o las seis ordenanzas municipales mencionadas en el anterior párrafo (las mismas pueden ser revisadas inextenso en el marco jurídico de esta tesis).

Por tanto, existe el incumplimiento de las normas y ordenanzas municipales por parte de autoridades municipales y habitantes del municipio porque las aceras de las calles paceñas presentan varios obstáculos desde puestos de vendedoras hasta escombros y materiales de construcción, además de otros. Las sanciones previstas en las ordenanzas municipales no se aplican y el problema va creciendo día tras día.

- *Determinar quienes crean más riesgos para los peatones.*

Para la mayoría de las personas quienes crean más riesgos para los peatones son las vendedoras con la instalación de sus puestos porque no sólo ocupan el lugar que les fue otorgado por la Alcaldía sino que ocupan, en muchos casos, toda la acera o dejan simplemente el bordillo de la misma para que transiten los peatones.

Es más, las vendedoras al instalar sus puestos ponen palos, cables para luz, banquetas, generan basura que no es recogida al momento de retirarse, sus niños juegan en medio de la acera, todo ello se suma a lo descrito anteriormente.

Los dueños de las tiendas también crean riesgos porque ocupan las aceras con vitrinas, canastas de pan, cajas de refrescos o cerveza, letreros, teléfonos y en muchos casos una persona está sentada en plena acera para ofertar dichos productos.

Los propietarios de automóviles y motos se suman a esta lista ya que se estacionan sobre las aceras sin tomar en cuenta que muchas de ellas son angostas y ello obliga a los peatones a usar las calzadas.

La Alcaldía Municipal también se incluye entre los que crean riesgos porque no mantienen las aceras porque en muchas calles existen adoquines levantados, aceras desgastadas, además de otros.

Los propietarios de casas no están fuera del problema ya que cuando construyen o remodelan dichos inmuebles utilizan las aceras como depósitos de materiales de construcción y escombros y no ponen un paso peatonal para que transiten las personas.

Finalmente, los mismos peatones crean riesgos porque se paran en grupo al medio de la acera para conversar o jugar, llevan bultos grandes o cajas que impiden transitar a los peatones.

- *Indicar circunstancias u obstáculos que provocan accidentes a los peatones.*

Debe resaltarse que un 60% de los encuestados sufrió accidentes por obstáculos en las aceras como los puestos de ventas, vehículos y motos estacionadas, diferentes objetos como canastas, vitrinas, bultos que impedían su libre tránsito. Otro factor es la basura acumulada en las aceras, las aceras deterioradas, los escombros y materiales de construcción.

- *Señalar cuál es la población más afectada por la ocupación de aceras.*

Las personas que participaron en la encuesta tenían entre 18 y 24 años como también de 25 a 30 años, pero se destaca diferentes edades (adultas y tercera edad), quienes residen en diferentes lugares como: Pampahasi, Garita de Lima, Tumusla, Buenos Aires, zona central.

La mayoría indica que los obstáculos y las circunstancias que impiden el libre tránsito de los peatones por las aceras son: instalación de puestos, diferentes objetos, vehículos y motos estacionadas, aceras deterioradas y también los mismos peatones.

Por tanto, estas personas señalan que todos (sin excepción) son afectados por la ocupación de aceras. Sin embargo, la población más vulnerable son niños y niñas quienes se dirigen al colegio a pie (muchas veces corriendo o caminando).

Las personas con discapacidades también son vulnerables porque deben usar las aceras para movilizarse o guiarse, tal el caso, de las personas no videntes que se guían por el bordillo de la acera para ir avanzando o aquellas que usan sillas de ruedas, burritos o bastones y no pueden bajar de la acera en caso de que ésta esté ocupada.

Las personas de la tercera edad que presentan la disminución de sus funciones, también son afectadas, ya que su caminar cansino hace que no puedan esquivar los obstáculos o la disminución de su visión, en muchos casos, no les permite distinguir claramente los objetos.

Las personas adultas como las mujeres embarazadas también se constituyen en población afectada porque su mismo estado no les permite realizar grandes esfuerzos ni mucho menos exponerse a andar por la calzada.

- *Establecer si en la legislación comparada existen normas que regulen la ocupación de aceras.*

En la legislación comparada se evidencia que existen tanto normas similares al Código de Tránsito Boliviano y su reglamento como también ordenanzas municipales que tratan el tema de las aceras pero lamentablemente éstas no se cumplen. Claro ejemplo de ello son los problemas que presentan los países de España, Ecuador, Perú y otros donde la ocupación de aceras se ha convertido en un dolor de cabeza, especialmente, para los peatones quienes son los principales afectados.

En base a ello, se puede señalar que no existe una ley rígida que trate sobre la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones, ni mucho menos sanciones reales para los infractores.

- *Redactar una ley que regule la ocupación de aceras.*

Los entendidos en la materia confirman la necesidad de crear una ley rígida que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones. Es así, que para la redacción de esta ley debe tomarse en cuenta diferentes factores como: el respeto a las paradas de transporte públicos, principios, garantías y derechos (trabajo, libre locomoción, seguridad ciudadana).

Es más, la relocalización de comerciantes informales y revocación de los permisos de anaqueles, especialmente del centro de la ciudad, la Constitución Política del Estado por ser la Ley de Leyes.

Esta nueva ley para cumplir con los principios constitucionales deberá hacer énfasis en el principio de libre locomoción y ser sancionadora porque donde terminan los derechos de los comerciantes comienzan los del peatón.

Por tanto, esta ley es viable porque el comercio informal en las calles es ilegal y debe relocalizarse a los comerciantes a mercados y a los infractores debe imponérseles sanciones pecuniarias o privación de libertad.

En base a lo expuesto, esta ley se presenta en el siguiente capítulo denominado Propuesta.

## ▪ OBJETIVO GENERAL

- *Demostrar la necesidad de creación de una ley que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones.*

Se ha confirmado la necesidad de crear una ley rígida que regule la ocupación de aceras porque muchos de los peatones han sufrido diferentes accidentes a causa de: los puestos instalados en las aceras, los objetos como vitrinas, bultos, letreros y otros, los vehículos y motos estacionadas, materiales de construcción y escombros que son dejados en las aceras y otros.

En consecuencia, todos son afectados con este problema especialmente los niños, personas con discapacidades y personas de la tercera. Esta población vulnerable requiere transitar libremente por las aceras porque su misma condición física les exige utilizar bastones, sillas de ruedas, burritos, muletas y otros.

A pesar de que se cuenta con normas como el Código de Tránsito y su Reglamento y ordenanzas municipales donde claramente se especifica que las aceras son de uso exclusivo de los peatones, que los propietarios de tiendas no pueden ocupar las aceras, que los propietarios de casas deben construir pasos peatonales cuando remodelen o construyan algún inmueble, todo esto es solamente letra muerta porque no existe autoridad alguna que haga cumplir lo estipulado.

La Constitución Política del Estado claramente sostiene el derecho a la vida e integridad física de las personas y si los peatones forman parte de éstas, entonces el Estado está en la obligación de precautelar el bienestar común, debe responder por la mayoría de las personas, en este caso, de los peatones frente a los intereses particulares.

Por tanto, toda omisión debe ser sancionada y más aún en el caso de las personas que ocupan las aceras porque sabiendo que están creando riesgos para los peatones persisten con esa actitud. El problema se agrava cuando las aceras son estrechas y solamente pueden pasar dos peatones y generalmente de costado.

## ▪ CONCLUSIÓN GENERAL

La hipótesis de esta investigación señala:

*La ocupación de aceras por personas particulares ha creado riesgos para los peatones por lo que es necesaria una ley que recupere el espacio público destinado al libre tránsito con la finalidad de proteger la vida e integridad física de estas personas.*

La hipótesis planteada ha sido apoyada a través de los datos obtenidos en esta investigación de donde se destaca que las personas particulares que ocupan las aceras han creado riesgos para los peatones porque conscientemente extienden sus puestos de ventas, ponen objetos, estacionan sus vehículos y motos, etc.

Es más, muchos de los peatones han sufrido accidentes a consecuencia de los diferentes obstáculos que presentan las aceras porque no pueden transitar libremente por estos espacios que están destinados para el uso exclusivo de los peatones, lo cual está refrendado por el Código de Tránsito y su reglamento.

Por tanto, la recuperación del espacio público es un deber del Estado frente al incumplimiento de las normas existentes por parte de las personas particulares que ocupan las aceras contraviniendo el bienestar común.

De esta manera, el interés común debe prevalecer sobre el interés individual porque unos pocos no pueden afectar a la mayoría, en este caso los peatones quienes tienen todo el derecho de transitar por las aceras de forma segura.

Para ello, el Estado debe activar todos sus mecanismos con la finalidad de proteger la vida e integridad física de sus habitantes en especial de la población más vulnerable como son niños, personas con discapacidades, personas de la tercera y cuarta edad, quienes son los directos afectados con esta problemática y día a día arriesgan sus vidas utilizando las calzadas.

Es así, que la creación de una ley rígida debe contemplar las sanciones correspondientes para aquellos infractores que interpongan sus intereses personales frente a los de la población, esto es dar cumplimiento al principio de interés general.

## **RECOMENDACIONES**

Para futuras investigaciones se recomienda lo siguiente:

- Ampliar la muestra u optar por una muestra probabilística y estratificada con la finalidad de obtener más información.
- Se sugiere tomar en cuenta otros espacios como la ciudad de El Alto, tomándose en cuenta que ahí también existen problemas similares.
- Dar a conocer estos resultados a las Autoridades Municipales para que tengan conocimiento de la postura de los peatones frente a la ocupación de aceras.
- Realizar un análisis comparativo de las normas y ordenanzas jurídicas de otros países sobre el mismo tema.
- Esta investigación puede servir de base para que otros estudiantes lo apliquen en otros departamentos del territorio nacional.
- Las técnicas e instrumentos utilizados pueden ser mejoradas en futuras investigaciones.

# **PROPUESTA**

**LEY N°.....**

**De septiembre de 2010**

**EVO MORALES AYMA**

**PRESIDENTE DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA**

## **C O N S I D E R A N D O:**

Qué, la Constitución Política del Estado en su Art. 15 indica que toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física y el parágrafo III señala que el Estado adoptará las medidas necesarias para prevenir, eliminar y sancionar toda acción u omisión que tenga por objeto degradar la condición humana y causar muerte, dolor y sufrimiento físico.

Qué, la Constitución Política del Estado en su Art. 23 señala que toda persona tiene derecho a la libertad y seguridad personal.

Qué, el parágrafo II del Art. 410 de la Constitución Política del Estado establece que la Constitución es la norma suprema del ordenamiento jurídico boliviano y goza de primacía frente a cualquier otra disposición normativa.

Qué, el Código de Tránsito en su Art. 8 indica que las aceras son de uso exclusivo de los peatones, en concordancia con el Art. 152 de su Reglamento que establece que en las ciudades y poblaciones, los peatones circularán por las aceras, conservando su derecha y evitando en lo posible el uso de la calzada. En los lugares donde no haya aceras o estas sean muy angostas, podrán excepcionalmente usar la calzada, pero en estos casos circularán uno detrás de otro (uno en fondo) y de ningún modo en grupos.

Qué, el Art. 88 de la Ley de Municipalidades señala que el Gobierno Municipal en un plazo máximo de noventa (90) días a partir de la promulgación de la presente Ley, reglamentará mediante Ordenanza Municipal la autorización de ocupación de espacios y vías públicas precautelando la libre circulación de los ciudadanos y los derechos de los propietarios de inmuebles circundantes.

Qué, el incremento de la ocupación de aceras por parte de personas particulares en territorio boliviano conlleva innegables riesgos y accidentes a los peatones y este hecho se traduce un alto costo para la sociedad y obliga a intervenir al Estado con la finalidad de anteponer el bienestar común frente a los intereses particulares para regular el ejercicio a la libre locomoción.

Qué, los peatones sin excepción alguna de raza, género o edad viéndose vulnerados en sus derechos merecen la protección del Estado como lo manda la Constitución Política del Estado, en base a ello se establece la necesidad urgente de emanar una ley rígida que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de toda la población boliviana en condiciones de seguridad.

Por cuanto, la Asamblea Legislativa Plurinacional ha sancionado la siguiente Ley:

**LA HONORABLE ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL ESTADO  
PLURINACIONAL DE BOLIVIA:**

**D E C R E T A:**

**ARTÍCULO PRIMERO.- (OBJETO)** La presente ley tiene por objeto regular la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones para evitar la creación de riesgos y accidentes en las calles de las diferentes ciudades del territorio nacional, estableciendo las infracciones y sanciones ante el incumplimiento de las mismas.

**ARTÍCULO SEGUNDO.- (ÁMBITO DE APLICACIÓN)** La presente Ley es aplicable en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia y su cumplimiento es obligatorio para todas las personas naturales y jurídicas que ocupan las aceras de las diferentes calles e impiden el libre tránsito de los peatones.

**ARTÍCULO TERCERO.- (DEL ANCHO DE LAS ACERAS)** Las Alcaldías y Gobernaciones trabajarán en forma conjunta para que las aceras de sus ciudades tengan un ancho de 4 metros como mínimo.

**ARTÍCULO CUARTO.- (DE LAS ACERAS ANGOSTAS)** Las Alcaldías y Gobernaciones en ningún caso concederán permiso a ninguna persona natural o jurídica para ocupar aceras que tengan un ancho menor de 3 metros o aceras muy angostas.

**ARTÍCULO QUINTO.- (LIBRE CIRCULACIÓN)** Ninguna persona natural o jurídica puede impedir el libre tránsito de los peatones por las aceras, salvo que sea por motivos de mantenimiento o de necesidad pública.

**ARTÍCULO SEXTO.- (REUBICACIÓN DE COMERCIANTES)** En cumplimiento al principio de interés general, los comerciantes deberán ser reubicados en mercados u otras instalaciones donde no perjudiquen el libre tránsito de los peatones por las aceras.

**ARTÍCULO SÉPTIMO.- (SANCIONES)** La persona natural o jurídica que incumpla esta Ley será pasible a una sanción pecuniaria como se explica a continuación:

Puestos instalados en aceras (kioscos, anaqueles y otros) Bs. 3.000

Diferentes talleres Bs. 3.000

Diferentes objetos (vitriñas, letreros, canastas, cajones y otros) Bs. 1.500

Vehículos y motos estacionadas Bs. 1.500

Material de construcción y escombros Bs. 1.500

Aceras deterioradas Bs. 1.500

Depósitos de basura Bs. 1.500

Los productos, mercaderías u otros deberán ser entregados inmediatamente a través de un acta al Gobierno Municipal para su distribución, según corresponda, a: escuelas, colegios públicos de la comunidad, centros de salud, hospitales, hogares de niños, asilos, orfanatos y a personal de la tropa policial o militar.

**ARTÍCULO OCTAVO.- (REMISIÓN AL MINISTERIO PÚBLICO)** Las personas cuya conducta sea de reincidencia serán remitidas al Ministerio Público para su correspondiente procesamiento.

**ARTÍCULO NOVENO.- (INSTITUCIÓN SANCIONADORA)** Las Alcaldías de las ciudades serán las instituciones encargadas de hacer cumplir esta Ley para el bien común de sus habitantes.

**ARTÍCULO DÉCIMO.- (OBLIGACIONES DE LOS PEATONES)** El peatón está en la obligación de utilizar las aceras, conservando su derecha y de ningún modo hará uso de la calzada. Solamente, los peatones circularán por la calzada, uno detrás de otro, cuando no haya aceras o éstas sean demasiado angostas.

**ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.-** La presente ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación.

**ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO.-** Quedan derogadas todas las disposiciones contrarias a la presente ley.

Pase al Órgano Ejecutivo, para fines constitucionales.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Honorable Asamblea Legislativa del Estado Plurinacional de Bolivia, a los tres días del mes de septiembre de dos mil diez.

Fdo. .  
Presidente Honorable  
Senado Nacional

Fdo. .  
Presidente Honorable  
Cámara de Diputados

Por tanto la presente para que se tenga y cumpla como Ley del Estado Plurinacional de Bolivia.

Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz a los seis días del mes de septiembre de dos mil diez años.

Evo Morales Ayma  
Presidente del Estado Plurinacional de Bolivia

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BIBLIOTECA PÚBLICA DE CUENCA : Una de Romanos, Junta de Comunidades de Castilla – La Mancha, España, 2009.
- BOLIVIA : Constitución Política del Estado, La Paz – Bolivia, Promulgada en fecha 7 de febrero de 2009.
- BOLIVIA : Código de Tránsito, Decreto Ley No. 10135, La Paz – Bolivia, 1973.
- BOLIVIA : Ley de Municipalidades, Ley 2028, La Paz, 1999.
- BOLIVIA : Reglamento del Código de Tránsito, Resolución Suprema N° 187444, La Paz – Bolivia, 1978.
- CABANELLAS, GUILLERMO : Diccionario jurídico elemental, 11ª edición, Ed. Heliasta S.R.L., Buenos Aires, 1993.
- CALLISAYA, GONZALO : Cómo elaborar monografías, tesis y libros, G.G. Gonzales, La Paz, 2001.
- DESSALINES D'ORBIGNY, ALCIDES : “Un viajero francés en Bolivia”, en *Los Bolivianos en el Tiempo* compilado por Alberto Crespo, José Crespo y María Luisa Kent, La Paz, Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos, 1995.

- FRUGONI, CHIARA : “Vivir en la ciudad”, Revista El Mundo Medieval (2007): 4.
  
- GISBERT, TERESA : “El Arte Virreinal en Bolivia”, Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos, La Paz, 1995.
  
- GISBERT, TERESA : Bolivia: La nueva sede de gobierno y los constructores catalanes de principios del siglo XX, La Paz, Instituto Boliviano de Cultura.
  
- GONZALES, MARCELA : “Felicidades La Paz en el Bicentenario”, Periódico El Diario (2009): 6.
  
- HERNÁNDEZ SAMPIERI, : Metodología de la investigación, 2da ed.,  
ROBERTO, CARLOS Ed. McGraw-Hill, México D.F., 1998.  
FERNÁNDEZ COLLADO Y  
PILAR BAPTISTA LUCIO
  
- HERNÁNDEZ SAMPIERI, : Metodología de la investigación, 4ta ed.,  
ROBERTO, CARLOS Ed. McGraw-Hill, México D.F., 2006.  
FERNÁNDEZ COLLADO Y  
PILAR BAPTISTA LUCIO
  
- LACRUZ, JOSÉ LUIS Y : Elementos de Derecho Civil: Derechos  
OTROS Reales, 2da edición, DYKINSON, Madrid, 2003.

- MARQUEZ, DANIEL : Peatonabilidad, accesibilidad o caminabilidad y la legislación del Distrito Federal en materia urbana y vialidad, Universidad Nacional de México, México.
  
- MEDINACELLI, XIMENA : “La Casa Museo de Pedro Domingo Murillo”, Revista La Paz 200 años libres (2009): 6.
  
- MICHEL ROMERO, PABLO : “Calle Comercio antiguo espejo paceño”, Periódico La Razón (La Paz), (marzo, 2004): 13.
  
- MOREANO, ALEJANDRO : Apología del peatón, Diario El Telégrafo, Guayaquil, 2009.
  
- OSSORIO, MANUAL : Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Ed. Heliasta, Buenos Aires, 1997.
  
- PÉREZ, MARIBEL Y ALVARADO, RONULFO : Aceras, Peatones y Espacios Públicos, Dirección de Gestión Municipal, 2004.
  
- PERIODICO LA PRENSA : Las aceras ocupadas causan el 60% de accidentes contra los peatones, La Paz, 18 de septiembre. 2009.
  
- ROMERO, MARÍA : Insuficiencia y propuestas para el derecho inalienable del peatón, Carrera de Derecho – UMSA, 2001.

- SEIJAS, ESTHER : El concepto de interés general en la Ley 21/1997, reguladora de las emisiones y retransmisiones de competencias y acontecimientos deportivos, Universidad de León, España, 2008.
  
- TRAZEGNIES GRANDA, FERNANDO DE : Teoría jurídica del accidente Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú, 1988.

## REFERENCIAS ELECTRÓNICAS

- ARTE ESPAÑA. “Urbanismo romano. Construcciones de la ciudad romana” (2008): “s. pág.” Online. Internet. 5 de mayo de 2010. Disponible en: <http://www.artespana.com/urbanismo.htm>
- IES ELAIOS. “Arquitectura y Urbanismo del siglo XIX.” (s/a) : “10”. Online. Internet. 7 de mayo de 2010. Disponible en: <http://ieselaza.educa.aragon.es/DepartamentoGH/Apuntes/apuntesarte/ArqyUrba%20s%20XIX%202004.pdf>
- PERIÓDICO CORREO DEL SUR. “El ‘ejército gremial’ tiene sitiada a la capital del país” (2002): “s. pág”. Online. Internet. 5 de febrero de 2010. Disponible en: <http://www.correodelsur.net/2002/0922/noticia1.shtml>.
- SANZ, Alonso. “La ciudad a pie: Un programa para recuperar las urbes andando” (1998): “s. pág”. Online. Internet. 3 de febrero del 2010. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n6/aasan.html>
- URROZ, Alejandra. “Accesibilidad urbana y tercera edad” (2004) “s. pág”. Online. Internet. 1 de junio del 2010. Disponible en: [http://mundourbano.unq.edu.ar/index.php?option=com\\_content&view=article&id=77&catid=102](http://mundourbano.unq.edu.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=77&catid=102)
- WIKIPEDIA. “Plan hipodámico” (2010) “s. pág”. Online. Internet. 3 de mayo del 2010. Disponible en: [http://es.wikipedia.org/wiki/Plan\\_hipod%C3%A1mico](http://es.wikipedia.org/wiki/Plan_hipod%C3%A1mico)

# **ANEXOS**

## **Anexo N° 1**

### **Cuestionario aplicado a peatones**

## **Anexo N° 2**

### **Entrevista estructurada realizada a abogados**

## Entrevista N° 1

**Nombre:** Dra. Carla Pozo

**Lugar de trabajo:** Independiente

1. *En su opinión frente al incumplimiento de normas municipales y leyes vigentes ¿Es necesaria la creación de una ley rígida que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones?*

R. Sí, se debe crear una ley de este tipo para evitar que la gente camine por la calzada a causa de los comerciantes.

2. *¿Qué elementos debería tomarse en cuenta al momento de redactarse esta ley?*

R. Relocalización de los comerciantes informales, el respeto a las paradas de transporte público, revocar el permiso de anaqueles en el centro otorgados por la Alcaldía Municipal.

3. *¿De qué manera esta ley podría dar cumplimiento a los principios constitucionales?*

R. Derecho al trabajo de los comerciantes informales relocalizándolos para que continúen su labor comercial sin ocupar las aceras.

4. *Esta ley ¿Podría viabilizarse tomándose en cuenta que muchos ocupan las aceras bajo el rótulo “de falta de fuentes de trabajo”?*

R. Sí, relocalizándolos a la construcción de mercados, puestos que estos comerciantes sólo desean vender en las aceras porque es al paso de los peatones y por esto se niegan a la relocalización.

5. *¿Existiría sanciones para los infractores de dicha ley y quienes harían cumplir las mismas?*

R. Sí, sanciones pecuniarias a cargo de las Alcaldías Municipales y si la persona reincide se le revoque el permiso.

## Entrevista N° 2

**Nombre:** Dra. Jelena Cárdenas

**Lugar de trabajo:** Bufete de Abogados “Rigoberto Paredes”

1. *En su opinión frente al incumplimiento de normas municipales y leyes vigentes ¿Es necesaria la creación de una ley rígida que regule la ocupación de aceras para el libre tránsito de los peatones?*

R. Sí.

2. *¿Qué elementos debería tomarse en cuenta al momento de redactarse esta ley?*

R. Debería tomarse en cuenta como primer punto la seguridad ciudadana, libertad de locomoción y tránsito. Otro punto en este caso sería como una contraposición el derecho al trabajo.

3. *¿De qué manera esta ley podría dar cumplimiento a los principios constitucionales?*

R. Esta ley debe basarse en los principios constitucionales, dicha ley no debe violar estos principios.

4. *Esta ley ¿Podría viabilizarse tomándose en cuenta que muchos ocupan las aceras bajo el rótulo “de falta de fuentes de trabajo”?*

R. Sí, y como tarea importante es que se trabaje conjuntamente con la Alcaldía Municipal para reubicarlos a los comerciantes.

5. *¿Existiría sanciones para los infractores de dicha ley y quienes harían cumplir las mismas?*

R. Sí, esta ley debe ser sancionadora y la única institución que tendría que sancionar es la Alcaldía Municipal.