

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**PETAENG**



**MEMORIA LABORAL**

(Para optar el grado académico de Licenciatura en Derecho)

**“LA NECESIDAD DE UNA PROPUESTA DE PROYECTO DE LEY PARA  
LIMITAR EL USO DE VEHÍCULOS CON DATA ANTIGUA EN EL SERVICIO DE  
TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE LA PAZ – BOLIVIA”**

**POSTULANTE: LEONEL RODRIGO CHAVEZ YUJRA**

**TUTOR: DR. JORGE VICENTE FERNADEZ DAZA**

**LA PAZ – BOLIVIA**  
**2024**

## **DEDICATORIA**

Quiero dedicarle este trabajo a Dios, a toda mi familia que en todo momento me apoyo y sobre todo a mi hija Briana Camila que es fuente de mi inspiración para salir adelante en el día a día.

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios por bendecirme y darme fortaleza en todo momento, también agradecer a mi Alma Mater la Universidad mayor de San Andres Facultad de Derecho Y Ciencias Políticas, y un agradecimiento especial a mi tutor el Dr. Jorge Vicente Fernández Daza, ya que sin su guía y asesoramiento no hubiera podido concluir mi trabajo de investigación.

## **RESUMEN**

Realizado el presente trabajo, dentro del tema propuesto, se ha hecho un análisis e investigación referente a las leyes y normas que regulan la circulación y el uso de vehículos con data en el servicio del transporte público en la ciudad de La Paz, y se ha podido evidenciar la inexistencia de normativa que promueva la renovación del parque automotor, y a la vez también se constato que las leyes y reglamentos que regulan el servicio de transporte público, no han logrado solucionar los constantes problemas por los que se atraviesan en el día a día, a parte del inminente crecimiento del parque automotor que genera congestiónamiento y caos vehicular.

Haciendo el análisis correspondiente al tema en los últimos años lamentablemente no ha habido políticas públicas, enfocadas al mejoramiento del servicio del transporte público en la Ciudad de la Paz, un claro ejemplo de ello son los vehículos con data antigua que prestan el servicio del transporte público, los cuales por lo menos tienen una antigüedad mayor a los 30 años, lo cual genera diversos problemas como ser la inseguridad, debido a los constantes accidentes de tránsito que protagonizan, la incomodidad debido a que los asientos en su mayoría son improvisados o están en mal estado, por otro lado la contaminación ambiental, y acústica, y muy aparte también del congestiónamiento vehicular.

La regulación existente en La Ciudad de La Paz sobre el tema del transporte público no es suficiente, lo cual no se adecua a nuestra realidad social en nuestro país. Por todo ello el presente trabajo propone un proyecto de Ley Municipal que pretende limitar el uso de vehículos con data en el servicio del transporte público en la ciudad de La Paz, con la finalidad de mejorar y renovar el parque automotor, dar mayor seguridad y comodidad al usuario, limitar la contaminación ambiental, y sobre todo precautelar y salvaguardar la vida humana.

# Contenido

INTRODUCCIÓN.....	1
1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	4
1.2. Motivación.....	4
1.3. Identificación del Problema.....	5
1.4. Preguntas de Investigación.....	6
1.5. Objetivos de la Investigación.....	7
a) Objetivo General.....	7
b) Objetivo Especifico.....	7
1.6. Delimitación del Tema.....	8
1.6.1. Delimitación Temática.....	8
1.6.2. Delimitación Temporal.....	8
1.6.3. Delimitación Espacial.....	8
1.7. Metodología de la Investigación.....	8
- Enfoque Mixto.....	8
a) Cualitativo.....	8
b) Cuantitativo.....	8
- Métodos.....	9
a) Método Deductivo.....	9
b) Método Histórico.....	9
c) Método de la Interpretación Jurídica.....	9
1.8. Técnicas a utilizarse en la Investigación.....	10
1.8.1. Recopilación de Datos.....	10
1.8.2. Técnica de la Investigación Documental.....	10
1.8.3. La Técnica Legislativa.....	10
CAPITULO I.....	11
2. MARCO HISTORICO.....	11
2.1. El Autotransporte en la Historia.....	11
2.1.2 El Automóvil.....	12
2.1.2.1 La Etapa de Propulsión Por Vapor.....	12
2.1.2.2 La Etapa de Propulsión Por Petróleo.....	13

2.1.2.3 La Etapa de Propulsión por Electricidad.....	14
2.2 La Evolución del Transporte en el Municipio de La Paz .....	15
2.2.1 El Transporte a Tracción Animal.....	15
2.2.2 Los Carruajes y las Diligencias .....	16
2.2.3 El Ferrocarril.....	16
2.2.4 El Tranvía .....	17
2.2.5 El Transporte Urbano - Automóviles.....	17
2.2.6 Los Camiones y los Buses .....	18
2.2.7 La Transformación a Colectivos.....	19
2.2.8 Los Taxis .....	19
2.2.9 La Estatización del transporte – ENTA, EMTA .....	19
2.2.10 El Decreto Supremo 21060 y la Incorporación de Minibuses .....	20
2.2.11 Implementación del Puma Katari y el Teleférico.....	20
CAPITULO II .....	22
3. MARCO CONCEPTUAL .....	22
3.1. Transporte.....	22
3.2. Servicio Público .....	22
3.2.1 Sistemas de Prestación de Servicios .....	23
3.3. Data Antigua.....	25
a) Data.....	25
b) Data Antigua. -.....	25
3.4. Vehículo Automotor .....	25
3.4.1. Colectivo.....	25
3.4.2. Microbús .....	26
3.4.3. Minibús.....	26
3.4.4. Carry .....	26
3.4.5. Radio Taxi.....	26
3.4.6. Taxi:.....	27
3.4.7. Trufi: .....	27
CAPITULO III.....	28
4. MARCO TEÓRICO .....	28
4.1. Antecedentes que Sustentan la Investigación .....	28

<b>4.2. El Transporte Como un Servicio Público .....</b>	<b>29</b>
a) <b>Servicio Público:.....</b>	<b>30</b>
<b>4.3. Clasificación del Transporte Como Servicio Público.....</b>	<b>31</b>
<b>4.4. La Función del Transporte Publico.....</b>	<b>32</b>
<b>4.5. La Concesión de la prestación del servicio.....</b>	<b>32</b>
<b>4.6. Evolución de la organización del servicio de transporte público 1909 - 2015 .....</b>	<b>33</b>
<b>4.7. Asociaciones de Transporte Libre .....</b>	<b>34</b>
<b>4.8. El Parque Automotor en El Municipio de La Paz.....</b>	<b>34</b>
<b>4.8.1. Observaciones Respecto al Transporte Publico .....</b>	<b>35</b>
a) <b>Evaluación de los Diferentes Tipos de Transporte .....</b>	<b>35</b>
b) <b>Satisfacción del Transporte Publico.....</b>	<b>36</b>
c) <b>Principales Problemas Asociados a La Paz .....</b>	<b>37</b>
<b>4.8.2. Programa de Transporte Masivo (PTM) .....</b>	<b>38</b>
<b>4.9. Parque Automotor en Bolivia Hasta el Año 2020.....</b>	<b>39</b>
4.9.1 <b>Crecimiento del Parque Automotor en Bolivia del Año 2004 al Año 2020 .....</b>	<b>39</b>
4.9.2 <b>Distribución del Parque Automotor Según Tipo de Servicio 2020 .....</b>	<b>40</b>
4.9.3 <b>Parque Automotor Según Departamento 2019 - 2020 .....</b>	<b>41</b>
4.9.4 <b>Parque Automotor Según Modelo Hasta la Gestión 2020 .....</b>	<b>42</b>
<b>CAPITULO IV .....</b>	<b>44</b>
<b>5. MARCO JURÍDICO .....</b>	<b>44</b>
5.1. <b>Ley de Capitalización, Ley No. 1544 de 21 de marzo de 1994.....</b>	<b>44</b>
5.2. <b>Decretos Supremos.....</b>	<b>45</b>
a) <b>D.S. 24178 de 8 de diciembre de 1995.....</b>	<b>45</b>
b) <b>D.S. 24753 de 31 de julio de 1997.....</b>	<b>45</b>
5.3. <b>Ley de Municipalidades No. 2028 de 28 de octubre de 1999 .....</b>	<b>45</b>
5.4. <b>Constitución Política del Estado .....</b>	<b>47</b>
5.5. <b>Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez” N° 031 .....</b>	<b>47</b>
5.6. <b>Ley General de Transporte N° 165 .....</b>	<b>47</b>
5.7. <b>Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano N° 15.....</b>	<b>48</b>
5.8. <b>Derecho Comparado .....</b>	<b>48</b>
5.8.1. <b>Legislación Chilena.....</b>	<b>48</b>
a) <b>Decreto 74 de 5 de noviembre de 2009. “Reglamento que fija normas sobre reconocimiento como vehículo antiguo o histórico a vehículos que indica y sobre</b>	

designación de instituciones que informen sobre procedencia de otorgar tal reconocimiento” .....	48
b) Resolución 4880 de 30 de diciembre de 2021 “Establece montos anuales para el año 2022 del valor de beneficio por renovación del programa de modernización para la renovación de taxis colectivos” .....	49
5.8.2. Legislación Peruana .....	49
a) Proyecto de ley 1048/2021 de 21 de diciembre de 2021 “Mediante el cual se busca el fortalecimiento y modernización de las empresas formales y regulares del transporte público de Lima y el Callao” .....	49
<b>CAPITULO V</b> .....	<b>50</b>
<b>6. REGULACION INSTITUCIONAL DEL TRANSPORTE PUBLICO PACEÑO</b> .....	<b>50</b>
6.1. El Auto Transporte de Servicio Público y la Relación Institucional .....	50
6.2. Los Municipios.....	50
6.3. Secretaría Municipal de Movilidad .....	51
6.4. Fiscalización del Transporte Público.....	51
6.5. Requisitos para la Prestación del Servicio de Transporte Público .....	51
6.6. Régimen de Permisos y Autorizaciones.....	56
6.7. Situación Actual del Servicio Público de Transporte en el municipio de La Paz.....	56
<b>CAPITULO VI</b> .....	<b>59</b>
<b>7. CONCLUSIONES</b> .....	<b>59</b>
<b>8. RECOMENDACIÓN</b> .....	<b>59</b>
<b>CAPITULO VII</b> .....	<b>60</b>
<b>PROPUESTA DE LEY</b> .....	<b>60</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.</b> -.....	<b>67</b>
<b>ANEXOS.-</b> .....	<b>68</b>

## **INTRODUCCIÓN**

El presente trabajo analiza y describe una problemática dentro del municipio de La Paz, el cual nace producto de la experiencia cotidiana a diario a momento de momento de acceder al transporte público, el cual, por la misma necesidad de trasladarse de un punto a otro, ya sea para el trabajo, estudios u de otra índole que aflige a cada persona.

El tema del transporte público ha sido un tema sin resolver desde el crecimiento del municipio, con el crecimiento de la misma urbe paceña y el crecimiento poblacional en el municipio paceño, factores que sumados con una falta de planificación vial y que incluso contar con calles no adecuadas para la cantidad y el crecimiento automotor han sido factores que combinados han causado grandes problemas para el municipio paceño; un claro ejemplo de esto es que a diario tanto en horarios pico el trasladarse por el centro paceño o de un punto a otro al interior del municipio paceño es realmente complicado, ya que se tiene un congestionamiento alarmante, ocasionando demoras, mal estar y una serie de problemas para el usuario del transporte público.

Ahora bien el presente trabajo de investigación se centrara en uno de los múltiples problemas dentro del transporte, la circulación dentro del transporte público paceño de movilidades de data antigua es algo que a diario se ha vuelto cada día más común y a tal punto que los mismos transportistas del transporte público prefieren mantener a sus movilidades antiguas que renovarlas, sin ponerse a pensar la molestia e inseguridad que trae consigo que estos estén dentro de funcionamiento, sin embargo este hecho ha provocado una serie de molestias e incomodidad al usuario que tiene que acceder a estos a diario, puesto que debido a las condiciones tanto como técnicas como mecánicas no son adecuadas para la actualidad.

El tema del transporte público en la ciudad de La Paz es de necesidad para el conjunto de las y los ciudadanos paceños, ya que para el ciudadano de a pie cualquiera que sea su estrato social u condición económica se ve en la necesidad de movilizarse en un medio de transporte público. Si

bien se busca contar con un medio de transporte público eficiente que preste el servicio de transporte público, también el mismo debe garantizar la seguridad de sus usuarios, los cuales puedan sentirse con plena seguridad al emplear estos medios de transporte público.

El Municipio de La Paz cuenta con la peculiaridad que concentra al interior de este los poderes del estado y diversas instituciones públicas y privadas, las cuales hacen que sea un municipio cosmopolita, bajo el entendido que en este se concentra una pluralidad de ciudadanos de otros departamentos del país como también turistas que hacen que haya una concentración masiva al interior del municipio.

Pero también acompañado a esto se puede evidenciar que lamentablemente en el parque automotor del transporte público no ha habido mejoras en los últimos años, a la vez que se cuentan con movilidades como ser micros, minibuses y automóviles los cuales prestan el servicio público a la población, los mismos son de data antigua lo que da un toque de antaño interesante de apreciar en la actualidad, sin embargo este extremo genera un peligro latente y palpable al ciudadano que día a día se traslada en estos, el problema comienza por una falta de mantenimiento adecuado por parte de los propietarios de estos vehículos, como también y es de un principio de lógica que el contar con un parque automotor de hace más de 50 años atrás, esto conlleva un peligro latente a la seguridad e integridad del mismo usuario que día a día tiene la necesidad de hacer uso de estos vehículos con data antigua.

En la actualidad el tema de la regulación del transporte público se encuentra atribuida al municipio, tal como lo establece la ley marco de autonomías y Descentralización N° 031 que otorga como competencia exclusiva la regulación del transporte público a los Gobiernos Autónomos Municipales, entre otras, la labor de planificar y desarrollar el transporte urbano; desarrollar,

promover y difundir la educación vial con participación ciudadana; regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado; y administrar y controlar el tránsito urbano en coordinación con la Policía Boliviana. Siendo tal como lo establece el órgano rector que podría realizar el marco normativo para poder viabilizar un cambio y actualización del parque automotor del transporte público.

Ello en pleno cumplimiento también a la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano N° 157, donde se establecen principios y definiciones inherentes al transporte urbano; atribuciones tanto del Concejo Municipal como del Alcalde en cuanto a transporte y movilidad urbana; la conformación de la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito; la participación de la sociedad civil y el control social en temas inherentes al transporte, pudiendo trabajar desde la sociedad de a pie y en este caso desde la academia la solución de una problemática de tan relevancia para el ciudadano que reside en el municipio de La Paz.

Es fundamental la recopilación de datos e información para una adecuada fundamentación del tema en el presente trabajo de investigación, el cual responde a una serie de datos e información obtenida, producto del interés sobre la temática en cuestión, además sumada del diario vivir al largo de los años producto del uso constante de las diferentes movilidades que componen el transporte público dentro del municipio paceño. Por tal motivo y razón el diseño de investigación es adecuadamente fundamentada, misma que como resultados busca incorporar una de un Proyecto de Ley Para Limitar El Uso De Vehículos Con Data Antigua En El Servicio De Transporte Público En La Ciudad De La Paz – Bolivia.

# 1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

## 1.2. Motivación

La presente investigación, tiene su origen en el análisis cotidiano a lo largo de los años movilizándome en el transporte público a diario y en diversas rutas en especial en el municipio de La Paz, desde mis cotidianas idas y venidas rumbo a las clases a diario de la universidad a casa y vicerbersa, vivencia personal que me dio la idea de investigar la presente temática.

Es sabido que el transporte público ha sido desde hace muchos años un tema sin resolver, que a lo largo de los años se ha debatido y buscado mejorar el servicio de transporte público por diversos frentes tanto desde el nivel municipal como desde el ciudadano de a pie planteando propuestas, los cuales lamentablemente a pesar de haber entablado múltiples reuniones y mesas de dialogo, nunca se llegó a un consenso para mejorar el servicio de transporte público.

La circulación de vehículos con data antigua que prestan transporte público en el municipio de La Paz ha sido una de las dificultades más grande que ha tenido Bolivia, en especial en el municipio de La Paz, por la misma coyuntura de ser sede de gobierno ya que al tener concentrado los niveles del estado, es decir ejecutivo y legislativo en un mismo municipio, genera un constante flujo de personas a diario, es bien sabido por el ciudadano de a pie que día a día se vislumbra que por las calles circula automóviles de data antigua prestando un servicio de transporte público, los cuales además de ser un foco de contaminación por los gases y el humo que expiden causan un problema ambiental, pero además de esto y lo más preocupante es que generan constantes accidentes de tránsito debido a desperfectos mecánicos, esto por la falta de mantenimiento de los mismos, al margen de ello se tiene establecido que todos los vehículos que prestan servicio público se someten a una inspección técnica vehicular por parte del organismo operativo de tránsito, que lamentablemente a más de ser este un filtro para que el usuario se sienta más seguro se ha ido

convirtiéndose en una mera formalidad. Todo ello repercute en generar inseguridad al ciudadano que a diario se transporta en estos vehículos con data antigua del transporte público.

Según informes de la Administración Tributaria del municipio paceño dan a conocer de que alrededor del 40% de las movilizaciones del transporte público tienen una antigüedad considerable de más de 30 años, esto da como resultado que se acontezcan accidentes de tránsito constates, los cuales generan daños materiales, heridos y en casos fatales muertes de los pasajeros o usuarios que se transportan a diario.

Ahora bien, la presente investigación está orientada a realizar un análisis al respecto, con una clara intención de formular un proyecto de ley municipal para limitar el uso de vehículos con data antigua en el servicio de transporte público en la ciudad de La paz – Bolivia, siendo que mediante este instrumento legal sería posible regular a nivel municipal el tema de los vehículos con data antigua inmersos en el servicio de transporte público dentro del municipio paceño, hecho que sería de gran utilidad a la población paceña en su conjunto.

### **1.3. Identificación del Problema**

Los vehículos que prestan el servicio de transporte público en el municipio de La Paz son variados y diversos por la misma particularidad de la cantidad poblacional y el constante flujo migratorio hacia este municipio en razón de particularidad de ser cosmopolita, por tal motivo genera un gran reto para las autoridades municipales, ya que, como atribución propia de estos, deben gestionar políticas públicas en mejora del servicio de transporte y también garantizar primordialmente la seguridad de la población.

Las noticias a diario, además de la experiencia propia del día a día, refleja que contamos con un parque automotor del servicio de transporte público muy antiguo, lo cual viene aparejado de una serie de dificultades mecánicas que como consecuencia generan una gran cantidad de accidentes

de tránsito protagonizada por los vehículos con data antigua inmersos en el transporte público, esto por la falta de mantenimiento adecuado, o porque evidentemente al ser muy antiguos no se adaptan a las necesidades actuales para prestar el servicio de transporte público.

El hecho de que no haya una política pública o una regulación normativa municipal de La Paz que promueva o al menos fomente una renovación del parque automotor inmerso en el servicio de transporte público, ha sido y es hasta la actualidad una de las grandes falencias por parte de las autoridades municipales, ya que esta atribución normativamente esta otorgada a este nivel del estado, por lo cual las autoridades municipales deberían mejorar y dar una solución efectiva a diversos problemas relacionados con el servicio de transporte público.

Por lo tanto, habiendo identificado el problema el cual sería “Los accidentes de tránsito que protagonizan los vehículos con data antigua inmersos en el servicio de transporte público”, lo cual genera inseguridad al usuario y a la población en general, en tal sentido la solución encuentra su asidero legal en generar una propuesta de proyecto de ley municipal para limitar el uso de vehículos con data antigua en el servicio de transporte público en la ciudad de La Paz – Bolivia, esto con la finalidad de una renovación efectiva de estos y para que así se pueda brindar un mejor servicio en el transporte público y garantizar la seguridad al usuario y a la población.

#### **1.4. Preguntas de Investigación**

- ¿Cuáles serían los beneficios y desventajas de la circulación de autos de data antigua al interior del municipio de La Paz?
- ¿Cuál es el índice de autos de data antigua al interior del municipio de La Paz?
- ¿Cuáles son las políticas públicas que ha implementado el municipio de La Paz para regular el problema de la cantidad de las moviidades con data antigua al interior del municipio?

- ¿Cuál es la importancia de proponer un de proyecto de ley para limitar el uso de vehículos con data antigua en el transporte público y en qué favorece a la población de ciudad de La Paz?

### **1.5. Objetivos de la Investigación**

Dentro de la presente investigación, los objetivos del presente trabajo son:

#### **a) Objetivo General**

Proponer un proyecto de Ley Municipal para limitar el uso de vehículos con data antigua en el servicio de transporte público en la ciudad de La Paz – Bolivia”

#### **b) Objetivo Especifico**

- Examinar la situación del transporte público en el municipio de La Paz.
- Identificar dentro del transporte público la cifra de vehículos nuevos, semi-nuevos y antiguos en circulación.
- Relatar la evolución histórica del transporte público en el municipio de La Paz y su cambio a lo largo del tiempo.
- Analizar la normativa existente respecto a la regulación del transporte público dentro del municipio de La Paz.
- Analizar el derecho comparado, para poder formular una propuesta normativa que regule la circulación de vehículos con data antigua.

## **1.6. Delimitación del Tema**

### **1.6.1. Delimitación Temática**

En el presente trabajo de investigación efectuara en un análisis para la creación del proyecto de ley para limitar el uso de vehículos con data antigua en el servicio de transporte público en la ciudad de La Paz – Bolivia, por lo cual estará enmarcado dentro del derecho público, administrativo, municipal y otras normativas que vayan acorde con el tema.

### **1.6.2. Delimitación Temporal**

La investigación se desarrollará tomando en cuenta las gestiones 2019– 2020.

### **1.6.3. Delimitación Espacial**

La presente investigación estará delimitada dentro del municipio de La Paz – Bolivia, en virtud a la cualidad de sede de gobierno y a las atribuciones concedidas al municipio de La Paz en virtud a la ley marco de autonomías.

## **1.7. Metodología de la Investigación**

En la presente investigación se emplearán los siguientes enfoques y métodos:

- Enfoque Mixto

### **a) Cualitativo**

Debido a que la problemática del autotransporte de servicio público urbano ha sido estudiada desde el punto de vista descriptivo, para lo cual se ha recurrido a los diferentes conceptos, teorías, y legislación comparada, con la finalidad de lograr una propuesta alternativa de solución al problema del objeto de investigación.

### **b) Cuantitativo**

La investigación cuantitativa se usa para comprender frecuencias, patrones, promedios y correlaciones, entender relaciones de causa y efecto, hacer generalizaciones y probar o confirmar teorías, hipótesis o suposiciones mediante un análisis estadístico. De esta manera, los resultados se expresan en números o gráficos.

## **- Métodos**

### **a) Método Deductivo**

En palabras de Romero y Pucciarelli (1939; citado por Aranzamendi, 2010: 139), el método deductivo consiste en partir de lo general para, mediante la lógica, extraer implicaciones (deducciones) que puedan ser contrastadas en la realidad. También, es el que parte de una verdad universal y por medio de otras verdades intermedias nos lleva a una verdad particular

### **b) Método Histórico**

Este método tiene como principio el no sujetarse únicamente a lo existente, o sea, a lo visible, sino que se debe recurrir a la historia para ver la forma y condiciones de cómo evolucionó, de esta forma se interpretan y asimilan de mejor manera los hechos o sucesos de carácter jurídico y social, logrando comprender su verdadero significado, ya que se analizará a fondo el fenómeno.

### **c) Método de la Interpretación Jurídica**

Los métodos y técnicas de interpretación, son los procedimientos que se emplean para comprender y determinar el sentido de las normas jurídicas en relación a su objeto. Como método, la interpretación jurídica es una actividad cognoscitiva técnico-científica “encaminada a explicar y descubrir el sentido de una proposición o un texto normativo, precisando su contenido, su dimensión, facilitando y garantizando su aplicación a los supuestos de hecho. Toda norma jurídica que pretende aplicarse a un caso concreto requiere ser interpretado previamente (...). En ese s<sup>1</sup> sentido, interpretar el Derecho implica desentrañar su sentido, contenido y dimensiones (...), con el propósito explícito de acotar su significado, con la finalidad de aportar una solución a una cuestión jurídica, cualquiera que sea su índole”. Como técnica, se aplicará la interpretación doctrinal la cual, como señala Castillo Alva (2006: 72), “apunta a determinar el sentido de la ley, vinculándola a otros preceptos del ordenamiento jurídico, construyendo así un sistema lógico y sistemático capaz de darle una correcta ubicación y

---

<sup>1</sup> Herrera, Enrique. Práctica metodológica de la investigación jurídica. Astrea, Buenos Aires, 2002, p. 10.

una coherencia necesaria”<sup>2</sup> La correcta interpretación y comprensión de las normas, nos permitirá elaborar del proyecto de Ley Municipal.

## **1.8. Técnicas a utilizarse en la Investigación**

Las técnicas que se utilizarán en la investigación serán las siguientes:

### **1.8.1. Recopilación de Datos**

La recolección de datos se refiere al enfoque sistemático de reunir y medir información de diversas fuentes, ya sean libros, revistas, publicaciones y otros para obtener un panorama completo y preciso de la investigación.

### **1.8.2. Técnica de la Investigación Documental**

La investigación documental se refiere a la investigación bibliográfica realizada en diversos tipos de escritos, tales como libros, documentos académicos, actas o informes, revistas documentos personales (biografías, diarios, cartas, manuales, casos y archivos)

### **1.8.3. La Técnica Legislativa**

Para Raf Stijn Debaene, Van Kuyck y Bea Van Buggenhout, citado por Zambrana y Claros (2009: 13-14), es una técnica que conduce a la formulación y al diseño correcto de un contenido preestablecido de la norma, dando por resultado una armonización jurídico-técnica de la ley en sí misma y en relación con otras normas.

Así, la técnica debe concentrarse en cuatro componentes mayores como son: el diseño y estructura de la norma; manejo lingüístico y estilo; la composición con relación a la conexitud con otras previsiones normativas y la composición y efectos de la norma creada. Esta técnica nos permitirá la correcta interpretación del marco jurídico normativo objeto de estudio y la posterior elaboración y formulación de la propuesta normativa.

---

<sup>2</sup> Castillo, José; Luján, Manuel y Zavaleta, Roger. Razonamiento judicial; interpretación, argumentación y motivación de las resoluciones judiciales. ARA, Lima, 2006. Citado por Aranzamendi, 2010, p. 185.

## CAPITULO I

### 2. MARCO HISTORICO

#### 2.1. El Autotransporte en la Historia

Hace más de 4000 años atrás, en Asia aparece una invención que marcaría un cambio trascendental para el ser humano, la rueda esta invención es atribuida a la cultura sumeria, este elemento más allá de una excentricidad nace de la necesidad misma del hombre de trasladar objetos o personas de un punto a otro de manera más fácil, rápida y cómoda.<sup>3</sup>

No es después de muchos siglos posteriores que surge la idea de crear un instrumento, formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, el cual permitiera el desplazamiento de personas, es de esta manera que se da el inicio al concepto mismo de vehículo como medio de transporte de seres humanos. Los primeros vehículos que aparecen en la antigüedad eran movidos por tracción de personas, es decir por otros hombres o en su defecto por animales.<sup>4</sup>

A medida que transcurrían los años, el sistema se iba poniendo cada vez más complejo, en la época de Isabel La Católica, los carreteros que ocasionaban accidentes debido a la conducción en estado de ebriedad, tenían que pagar una multa, dicha multa era mayor que muchas otras infracciones, en

---

<sup>3</sup> Berenguer, A. (s. f.). *Civilizaciones perdidas. El misterio de su historia y arqueología*. Editorial Almuzara.

<sup>4</sup> de, f., sociales, c., de la, y., carrera, s., & derecho, de (s. f.). *universidad estatal península de santa elena*. edu.ec. recuperado el 30 de noviembre de 2023, de <https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/536/1/tesis%20de%20grado%20-%20capatitaci%c3%b3n%20en%20el%20c3%a1mbito%20juridico%20y%20seguri.pdf> pag.11

el año 1.584, el Virrey de Valencia dispuso la pena de excomuni3n mayor a quien dejase aparcado su carro en las calles por las que debían transitar las procesiones más solemnes.

Para seguir en la línea de las sanciones debidas a la irresponsabilidad en el tránsito, en el año 1.767, el Rey Carlos III hizo un listado de multas destinadas a los infractores que circularan por el camino de Madrid a Aranjuez, los ingresos recaudados por dichas multas eran destinados al arreglo de la ruta. Muchos años después, por 1889, en la ciudad de Nueva York, se emitieron las primeras licencias de conducir, asimismo se ejecutan demarcaciones sobre las calles para encausar los vehículos en movimiento.<sup>5</sup>

### **2.1.2 El Autom3vil**

El autom3vil es un veh3culo motorizado con ruedas utilizado para el transporte ya sea de pasajeros o carga, el cual sin lugar a dudas a marcado un antes y un despu3s en la vida cotidiana del ser humano, los primeros prototipos se dieron a conocer a finales del siglo XIX, aunque no con mucha popularidad, no es sino hasta la primera d3cada del siglo XX donde este invento cobro relevancia p3blica por la gran utilidad que traía su uso cotidiano.

La historia de este invento que transformo la manera de transportarse, este invento ha contado con tres etapas muy trascendentales las cuales son: la etapa de propulsi3n por vapor, la etapa de propulsi3n por gasolina y la etapa de propulsi3n por electricidad.

#### **2.1.2.1 La Etapa de Propulsi3n Por Vapor**

El primer veh3culo propulsado por vapor fue creado el año 1769, fue Nicol3s Joseph Cugnot, el cual denomino a su modelo de autom3vil bajo el nombre de Fardier. El año 1770 Nicolas Joseph Cugnot da a conocer su segundo modelo, con mayores mejoras que el primer modelo del año

---

<sup>5</sup> MARQUEZ Moreno Sussel Natividad “Guía de Procedimientos del Organismo Operativo de Tránsito”  
Pág. 16

anterior, este contaba con la capacidad de arrastrar 4.500 kilos a una velocidad de 4 km/h, no obstante este mismo año paso algo que daría un duro golpe a este modelo de automóvil, durante una paseo de este modelo de automóvil ocasionaría una accidente automovilístico, el primero de la historia, durante un paseo en una calle pierde el control de este y se estrella con una pared, derrumbando la pared debido al impacto.

A pesar de este suceso Cugnot no se dio por vencido y el año 1771 construyo una tercera versión, con todas las dificultades del caso y con la firme convicción de mejorar a la segunda versión, esta tercera versión paso a la posteridad y en la actualidad se encuentra en la exposición del museo nacional de la Técnica de Paris.

No fue hasta el año 1784 que el inventor William Murdoch, que saca un nuevo modelo de carro a vapor, con la principal innovación de que esta versión se le implanto el freno de mano, las velocidades y un volante, un gran avance para hasta ese entonces.

El año 1838, Walter Hancock fabrico un faetón (carruaje al descubierto) de cuatro plazas, el cual era propulsado por vapor, se podría denominar como el primer taxi de la historia. A pesar de los grandes progresos y avances que tuvieron los modelos de vehículos de vapor, el mayor problema que tuvieron todos era el calentamiento de su caldero, por lo que era muy necesario era cambiar y buscar un sustituto líquido a este gran problema.

### **2.1.2.2 La Etapa de Propulsión Por Petróleo**

El año 1815, sería un año muy importante para la historia del automóvil, Josef Bozek daba conocer el invento de vital importancia, el primer motor propulsado mediante aceite, marcaría un faro de luz para el progreso de la estructura del automóvil. A pesar de este invento no sería hasta el año 1860 que Etienne Lenoir patentara el primer vehículo movido por motor, esto por combustión

interna, el cual era propulsado por gas de carbón, un gran avance respecto a su predecesor, además que plantaba como novedad en este los tubos incandescentes que hasta ese momento se conocían.

Años después, Nikolaus Otto, en el país de Alemania, construye y patenta en 1876 el primer motor de cuatro tiempos, sería este la piedra angular para lo que hoy conocemos como motor de cambios, que están insertos en todos los automóviles de toda índole.

El cambio respecto al material o carburante para el funcionamiento del motor se lo haría el año 1883, en donde el inventor Siegfried Marcus, en Viena, donde presentaría su denominado “El primer coche de Marcus”, el cual sería con el motor de combustión interna mediante gasolina.

Como hito muy importante sería en 1885 en donde Karl Benz construiría el primer automóvil de gasolina, el cual fue patentado el 29 de enero de 1886 y comenzaría a producirlo en masa para el año 1888.

### **2.1.2.3 La Etapa de Propulsión por Electricidad**

Si bien es muy conocido por la población en general que los autos eléctricos son una invención de muy corta data, producto de la preocupación del medio ambiente o los escasos de hidrocarburos, pero esto no es del todo cierto.

Ya para el año 1832 y 1839, Robert Anderson inventaría el primer y quizá algo rudimentario vehículo eléctrico, el cual era propulsado por unas celdas eléctricas no recargables, para ese año de su presentación competía a la par con el automóvil movido por vapor, con las grandes ventajas de que era menos pesada, pero además resultaba muy silenciosa, el mayor problema que se presentó en esta invención era la corta duración de uso que tenía este ya que tendían a descargarse muy pronto.

Los norteamericanos Henry Moris y Pedro Shalom, continuaron con el perfeccionamiento del auto eléctrico, tomando el gran reto desde 1894 y no es para que 1899 que gracias a este arduo trabajo que se da a conocer el primer vehículo capaz de romper el record de velocidad para la época, este modelo denominado “*La Jamais Contente*” fue conducido por Camille Jenatzy, logrando superar los 100 km/h, marcando el faro para que se cobrar más interés por este tipo de vehículo y gracias a ellos los vehículos eléctricos comenzaron a ser adquiridos y usados con mayor cantidad en las ciudades.

Si bien es un hecho innegable que los vehículos con motores eléctricos tomaron y captaron mucho interés, estos eran mayormente adquiridos y usados principalmente por personas con la clase alta, estos eran demasiado costosos para ser adquiridos por la persona de a pie.

En la actualidad estos automóviles están cobrando mayor relevancia debido a los grandes beneficios y ayuda a evitar o contrarrestar el cambio climático.

## **2.2 La Evolución del Transporte en el Municipio de La Paz**

La historia de la evolución del transporte en La Paz ha sido estrepitosa ello en atención que la ser una ciudad colonial y apta para el transporte de carruaje o animal, las mismas calles y avenidas han tenido que sufrir transformaciones para adaptarse a la circulación de los automóviles y dar una comodidad tanto al transeúnte como al que opta por el servicio de un automóvil.

### **2.2.1 El Transporte a Tracción Animal**

Este tiene su origen en la zona andina con los españoles, estaban compuestas por carruajes, carruajes o literas europeas con ruedas y que eran arrastrados por animales, como ser caballos, burros, etc. La carreta era propia de la nueva España (Mexico) y en La Paz cobro importancia en el siglo XVII, creado por el obispado de este y se constituyó en centro productor artesanal importante. Ya para el año 1840 comenzaron a aparecer las carretas como negocio, las cuales

tenían como finalidad principal a transportar mercaderías y eran arrastradas por seis mulas en el mayor de los casos, estos transportaban entre una a dos toneladas, estas no poseían curbiertas y en su mayoría estaban construidas de madera.

### **2.2.2 Los Carruajes y las Diligencias**

Los carruajes eran medios de transporte eran tirados por un promedio de dos a cuatro caballos, en la mayoría de los casos eran utilizados por la clase alta. Estructuralmente estaban cubiertas cerradas o en algunos casos eran descapotables, otro nombre de estos eran cabezas, mosquitos y tílburis, estos prestaron servicio a partir de la presidencia de Gregorio Pacheco, siendo que este como empresario, el medio de transporte usado por este en la mayoría de las ocasiones era este.

Por su parte las diligencias, eran carruajes con rutas definidas y fijas, los cuales eran los centros mineros más importantes de Corocoro, Viacha, Cochabamba y Potosi, en contra posición con los carruajes señaladas precedentemente estos eran jalados por mulas en la mayoría de casos, las utilidades de estos eran para el transporte de mercancía, correos y pasajeros.

### **2.2.3 El Ferrocarril**

Históricamente no se tiene la fecha o el año exacto de cuando comenzaron a funcionar los ferrocarriles urbanos en el municipio de La Paz, no obstante, se tiene el registro histórico que el año 1887, Narciso de la Riva gestiono ante el Consejo Municipal de La Paz el permiso para este tipo de transporte.

Las proyecciones, construcciones y funcionamiento de ferrocarriles se remontan a finales del siglo XIX y es recién a principios del siglo XX se inauguraron las importantes líneas férreas, bajo la proyección que se buscó incrementar la explotación de los minerales.

Las más importantes líneas férreas fueron la de Oruro al puerto de Antofagasta, inaugurada en 1880, Guaqui – La Paz inaugurado el año 1903, Arica – La Paz inaugurada en 1913 y en 1917 la de Oruro – La Paz.

#### **2.2.4 El Tranvía**

La modernidad en el transporte público para el municipio de La Paz llega a principios del siglo XX, es el año 1909 dentro de un proceso de implementación de ferrocarriles en el municipio de La Paz, llega el primer tranvía a este municipio por parte la empresa de origen francés The Bolivian Rubber and General Enterprise Limited.

Estos tranvías tenían particularidades muy especiales, había de los colores rojo, amarillos y verde, que inicialmente a momento de su inauguración se indicaron que era una representación de la tricolor nacional. Pero más allá de esta interpretación poética cada línea tenía una particularidad, la línea roja era solo para la gente de primera de clase, con un costo de 020. Ctvs., por su parte la línea amarilla era para la segunda clase, valía 0.10 ctvs., y finalmente la verde que era mixta.

Durante los años 1909 a 1950 funcionaron cinco líneas, siendo las rutas las siguientes:

- Estacion central – Chijini – San Jorge.
- Loayza – Sopocachi.
- Avenida 12 de julio (Montes) – Cementerio General.
- Plaza Murillo – Miraflores
- San Jorge – Obrajes.

#### **2.2.5 El Transporte Urbano - Automóviles**

Si bien no se tiene una fecha exacta del primer automóvil en circulación en el municipio de La Paz se encuentran reportes fotográficos de los años 1903 – 1904 donde el austriaco Arturo Posnansky (Militar y arqueólogo), con el primer coche automotor que circulación por las calles de La Paz,

según el libro “Historia del transporte paceño” se trató este de un modelo Mercedes Benz, fabricado por la casa de Daimler de Stuttgart, el cual contaba con un motor de combustión a gasolina de cuatro cilindros.

A la par de esto se tiene también un registro fotográfico que el año 1904 de Jesus Aguayo en Oruro y Nicolas Suarez en 1903 en Beni, contaban con automóviles para su uso en el país.

Ya recién para los años 1912 se incrementan las importaciones de vehículos, estableciéndose las primeras líneas de camiones y automóviles para el año 1915. Un dato importante de esto es que ya para el año 1925 habían más de mil automóviles en servicio de alquiler, tal como lo demuestran datos de la época de la Alcaldía municipal.

### **2.2.6 Los Camiones y los Buses**

El año 1915 ya el uso de los camiones y su circulación de estos en las calles paceñas era muy común, por su parte los buses entraron en funcionamiento antes de 1930, con los nombres típicos para ese entonces de: góndolas, chaucheros, una particularidad con la actualidad estos contaban con seis puertas.

Es en estos años se establecieron las primeras y los sindicatos, siendo estos:

- Litoral – Línea 1
- Eduardo Avaroa – Línea 2
- San Cristobal – Línea 3
- Villa Victoria – Línea 5

Una particularidad al respecto es que estas líneas utilizaron los números de conformidad con las líneas de tranvías, ya para el año 1948 se adoptaron también colores: La línea 1 de color amarillo, la línea 2 de color azul, la línea 3 de color rojo y finalmente la línea 5 de color verde.

### **2.2.7 La Transformación a Colectivos**

Después de uno de los episodios bélicos que transformaron la realidad nacional incluso al transporte, nos referimos a la guerra del Chaco, después de esta guerra tan sangrienta para Bolivia varios camiones fueron transformados a colectivos, retirándose la capota de camiones y ensamblándose la carrocería bajo la premisa de generar asientos para la gente, los camiones que fueron objeto de esta transformación en su mayoría eran de las marcas Chevrolet, Ford y Fargo. Este proceso de transformación fue progresivo según datos estadísticos de Transito de manera oficial para el año 1936, había los primeros camiones transformados, para el año 1938 se inscribieron otros dos, al igual que en 1941, para estos años también llegaron los primeros colectivos, contando con una capacidad de 16 personas. Ya para el año 1960 ingresaron decenas de camiones y a partir de 1970, los microbuses los cuales prestaron servicio de transporte dentro del municipio paceño.

### **2.2.8 Los Taxis**

Para el año 1904 se tienen los primeros datos de este tipo de moviidades, no obstante, para esos años estos tenían el nombre de autos de alquiler, producto de la llegada del teléfono el año 1948 este servicio se actualizo a ser un servicio mediante llamadas telefónicas, las principales paradas de estos estaban ubicados en la plaza murillo, plaza Alonso de Mendoza, Venezuela, San Francisco y entre otros. Este servicio se volvió tan popular que ya para el año 1965 se reportaba al menos 2700 unidades de transporte que prestaban este servicio.

### **2.2.9 La Estatización del transporte – ENTA, EMTA**

Producto de una crisis económica nacional desde 1978 el servicio de transporte masivo disminuyo su calidad, sumado a que producto de la crisis su demanda había bajado radicalmente, sumido a que los repuestos y carburantes elevaron sus precios, dio como resultado que se prefería tenerlo en los garajes que prestando el servicio.

La solución producto de este hecho por parte del estado fue la creación de la Empresa Nacional de Transporte Automotor (ENTA) creada el año 1983, esta estaba bajo la tuición del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, bajo la visión que mediante esta empresa se prestara el servicio de transporte a sectores más alejados del centro de la ciudad, producto de ello se compraron 421 vehículos con una capacidad de 85 pasajeros, a fin de cumplir con la demanda de diferentes departamentos. En el municipio de La Paz, esta empresa cubrió la ruta La Paz – El Alto con paradas en la plaza San Francisco, Casa de la Cultura, en la Ceja, Villa Adela, Rio Seco y Alto Lima.

Para el año 1985 esta empresa pasa a competencia municipal y es denominada como Empresa Municipal del Transporte Automotor (EMTA), lamentablemente a pesar de los esfuerzos que se hicieron su funcionamiento y mantenimiento fueron demasiados caros para el municipio y se tomó la decisión de abandonar el servicio.

### **2.2.10 El Decreto Supremo 21060 y la Incorporación de Minibuses**

Producto de la emisión del famosos D.S. 21060 se produjo la relocalización y la libre contratación, obligando a mineros salir de las minas, además de otros trabajadores afectados por este decreto buscar otra fuente laboral. La indemnización producto de este decreto permitieron a varios trabajadores comprarse un automóvil y dedicarse al servicio de transporte público, entre estos minibuses, microbuses o taxis.

Una muestra de ello es que entre los años 1985 y 1998 se registraron ante tránsito de La Paz alrededor de 440 microbuses, además de más de 700 minibuses y 10.717 minibuses entraron a prestar el servicio entre 1984 y 1997.

### **2.2.11 Implementación del Puma Katari y el Teleférico**

A partir de 2014 se produce una renovación del servicio del transporte en el municipio de La Paz, esto sería promovido desde el municipio y del gobierno central. En el primer caso se compra 61

buses que serían denominados como los famosos Puma Katari, los cuales hasta en la actualidad prestan servicios de transporte masivo en zonas alejadas y donde el transporte sindicalizado no estaba interesado, sumado con precios módicos provoco que se transforme en uno de los más preferidos por los ciudadanos de a pie.

Por su parte el Estado central innovaría con la creación del Teleférico, el cual llega por iniciativa del gobierno del Evo Morales, pero este tendría la peculiaridad que no sería un transporte terrestres sino sería un transporte masivo por cable, el cual conectaría en su primera instancia a la ciudad de La Paz y El Alto, pudiendo conectar a miles de personas al día con las líneas: Roja, Amarilla y verde, entre las más relevantes pero no las únicas, pudiendo unir casi en su totalidad a la ciudad de La Paz.

## CAPITULO II

### 3. MARCO CONCEPTUAL

#### 3.1. Transporte

Etimológicamente proviene del latín “trans” (al otro lado) y “portare” (llevar), por lo cual se entiende que es el traslado de personas o bienes de un lugar a otro. El transporte consiste en el desplazamiento de personas o bienes en el espacio físico, lo cual facilita la movilidad y accesibilidad a los territorios.<sup>6</sup>

#### 3.2. Servicio Público

Para el autor Gastón Jéze *"Derecho Público y Administrativo es el conjunto de reglas relativas a los servicios públicos"*, Para Posada *"La administración se resuelve concretamente en servicios públicos"*, León Duguit decía que *"El Estado no es un poder soberano que mande: es un grupo de individuos que tiene una fuerza que debe emplear en crear y dirigir los servicios públicos..."*.

Por su parte para Villegas Visavilbaso dice que *"es toda actividad directa o indirecta de la administración, cuyo objetivo es la satisfacción de las necesidades colectivas, por un procedimiento de derecho público."*

Para Bielsa servicio público es *"Toda acción o prestación realizada por la administración pública activa, directa o indirectamente, para la satisfacción concreta de necesidades colectivas, y asegurada esa acción o prestación por el poder de policía"*.

Pero quizá la definición más completa la dio Appleton en su obra *"Traite elementaire du contentieux-administratif"* el cual definió el servicio público como una organización del poder público que tiene como misión el de satisfacer por vía administrativa necesidades generales.

---

<sup>6</sup> Concepto, 1. (s/f). *El transporte: concepto, características, funciones y clases de transportes*. Cerasa.es. Recuperado el 24 de noviembre de 2023, de <https://www.cerasa.es/media/areces/files/book-attachment-3111.pdf>

Este autor señala que entre las características del servicio público son las: 1) Es una creación del estado y de las organizaciones subordinadas. 2) Se distingue de otras instituciones por su continuidad. 3) El poder público siempre tiene la policía.<sup>7</sup>

Este concepto da pie a considerar a las empresas u otro tipo de organizaciones como ser fábricas, suministros de gas y electricidad, sindicatos u otras de esta índole que cumplan con las características señaladas precedentemente.

El servicio público desde una definición más amplia es la de Sabino Álvarez, el cual define al servicio público como: *“una coordinación o conjunto de actividades jurídico-administrativas, financieras y técnicas que organizan el estado o las corporaciones autárquicas, por pertenecer a su iniciativa, encaminadas a satisfacer económicamente necesidades públicas, de una manera regular y continua.”*<sup>8</sup>

### **3.2.1 Sistemas de Prestación de Servicios**

#### **a) La Administración Directa**

La administración directa propia tiene como una de sus propias obligaciones el de satisfacer necesidades públicas, correspondiendo la prestación de estos servicios. Ciertos servicios históricamente han sido públicos, como ser los de tranvías, ferrocarriles, agua, alcantarillado, etc. Por la historia y la necesidad de estos servicios el estado ha tomado el control total de estos, siendo que el derecho de administrarlo debería ser competencia de una administración.

#### **b) La Concesión de los Servicios**

Una manera también de la prestación de servicios públicos es mediante la concesión, el cual es un derecho que otorga la administración a una empresa privada o un particular para prestar un servicio

---

<sup>7</sup> Álvarez Sabino Gendin, “El Servicio Publico”, 1944, Madrid – España, Insitituto de Estudios Políticos Madrid.

<sup>8</sup> Álvarez Sabino Gendin, “El Servicio Publico”, 1944, Madrid – España, Insitituto de Estudios Políticos Madrid.

público por una determinada cantidad de años. Es un requisito indispensable, además de una particularidad que este sea por un plazo previamente determinado.

Por su parte Velasco señala que: *“La concesión es un contrato privado, pues no es corriente su propugnación por los modernos publicistas.”*<sup>9</sup>

Para Mantellini este es: *“La concesión como un acto del poder publico, como un acto unilateral, no solo subjetivo, sino objetivo, de soberanía como una mera autorización, permiso o licencia de policía.”*<sup>10</sup>

Es pues Mayer que al respecto de la concesión que señala: *“...los derechos del concesionario emanan de un acto unilateral de los gobernantes; sus obligaciones nacen de su sumisión voluntaria, que resulta de la petición o de la aceptación de la concesión.”*<sup>11</sup>

Un autor como Hastchek al respecto dice: *“...la concesión es el privilegio por excelencia, que se otorga bajo una determinada condición, pudiendo cesar el privilegio si no se cumple tal condición.”*

Zanobini, además dice que: *“la concesión por regla general, y en los casos mas importantes, es disciplinada por la ley como acto administrativo unilateral...”*<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> F. de Velasco, “Teoría jurídica de las concesiones administrativas”, cit. Pag. 13.

<sup>10</sup> Mantellini, “Le State ed il Codice civile”, tomo II, paginas 505 y sgts.

<sup>11</sup> Mayer, “Le Droit administratif allemand”, tomo IV, ed. Fr., paginas 101 y sgtes

<sup>12</sup> Zanobini, “Corso di diritto amministrativo”, vol. III, 1940, paginas 241 – 242.

### **3.3. Data Antigua**

Conceptualmente no existe una definición clara respecto a este concepto respecto a la temática de automóviles, pero para un mejor entendimiento comenzaremos entendiendo que es:

- a) **Data.** - La Real Academia de la Lengua Española define a este término como Tiempo en que ocurre o se hace algo.
- b) **Data Antigua.** - La Real Academia de la Lengua Española define a este como Tiempo antiguo o remoto.

Para un entendimiento de este término dentro del caso del transporte público se tomará como referencia como definieron esto dentro la legislación chilena, el cual al respecto señala como período que se extiende desde la primera inscripción del vehículo respectivo a la fecha de postulación al Programa Especial o Programas de Modernización, según corresponda.

La antigüedad se calculará como la diferencia entre el año de fabricación del vehículo respectivo y el año de postulación al Programa Especial o Programas de Modernización, según corresponda.

### **3.4. Vehículo Automotor**

Comprende de accesorios mecánicos, hidráulicos y servomecanismos que complementan al vehículo el cual se desplaza por sí solo a gracias a un motor y tiene la finalidad de transportar personas u objetos a través de una vía, camino o carretera. Con el tiempo, este término paso a ser general en la identificación de vehículos. Actualmente se cuenta con diferentes tipos de vehículos y servicios de transporte público que prestan sus servicios en la ciudad de entre los cuales podemos destacar:

#### **3.4.1. Colectivo**

Cobro mayor relevancia entre los años ochenta, representado por los ómnibus de mayor capacidad, dentro de sus características este tenía una capacidad de 34 y 52 asientos.

Producto de la llegada de los microbuses y otros automóviles que prestaban el servicio de transporte, paulatinamente los colectivos redujeron en cantidad.

### **3.4.2. Microbús**

Estos microbuses contaban entre 21 asientos y por la demanda de pasajeros transportan en promedio 10 pasajeros parados o en horarios pico hasta más, no obstante, esto ha sido totalmente no recomendado. Estos tomaron las rutas y los espacios que tenían los colectivos y esto se ha mantenido hasta la actualidad, pero han sufrido una reducción de usuarios debido a la entrada en circulación de los minibuses.

### **3.4.3. Minibús**

La entrada en funcionamiento se debe producto de la relocalización de mineros y trabajadores, los cuales optaron como una nueva fuente de trabajo. Entre sus características este cuenta con una capacidad de 15 asientos, no obstante, esto varía según el modelo del minibús, los últimos incluso cuentan con una capacidad de 18 asientos. Es uno de los medios de transporte preferidos por la población al poder ingresar a calles de difícil acceso y la comodidad que muchos poseen.

### **3.4.4. Carry**

Este tipo de automóvil tipo microforguneta, el cual fue de creación de la empresa japonesa Suzuki Motor Corporation, la primera generación de este tipo de vehículos contaba con un capo y una pequeña caja de carga. Rápidamente se volvió en uno de los automóviles más usados por la población debido a que este era novedoso, además que proporcionaba al usuario una manera rápida de transporte, el cual daba una calidad de comodidad moderada al usuario diario.

### **3.4.5. Radio Taxi**

Al igual que los taxis, este cuenta con la capacidad de cuatro pasajeros, al mismo se accede por vía telefónica para obtener un servicio de puerta a puerta, en la actualidad más halla que se tiene este servicio por vía telefónica se ha actualizado y ha aparecido el servicio el cual es posible solicitarlo por nuevas vías de comunicación como mensajes, WhatsApp, etc.

**3.4.6. Taxi:**

El origen de este se remonta muchos siglos atrás, inclusive se tiene registro que, en la edad romana, los carros cocheros prestaban este servicio para transportarlo por carruaje. Pero como se lo conoce en la actualidad surgió a finales del siglo XIX en Francia, fue el empresario Georges Bouton quien dio a conocer el primer taxi de la historia. Este medio de transporte está caracterizado que no cuenta con una ruta definida y que tiene la capacidad de 4 pasajeros, esto que puede variar al tipo de movilidad que presta el servicio.

**3.4.7. Trufi:**

Estos son básicamente taxis, pero con una ruta fija y su tarifa es mucho más económica en relación a un taxi al trayecto que recorren de parada a parada, la capacidad de este vehículo es para cuatro pasajeros y en los periodos de horas pico llegan a cargar hasta un quinto pasajero que se ubica alado del conductor.

## CAPITULO III

### 4. MARCO TEÓRICO

#### 4.1. Antecedentes que Sustentan la Investigación

Las personas transitan día a día por diferentes lugares con el fin de realizar una serie de actividades personales como trabajar, estudiar, hacer compras o dirigirse a un centro de salud etc. Este traslado puede llevarse a cabo caminando o utilizando vehículos motorizados o no motorizados, dicha circulación, refleja el consumo de tiempo, espacio, energía y dinero, también puede conllevar situaciones negativas como accidentes, contaminación atmosférica, acústica, congestión vehicular, etc.<sup>13</sup>

Siendo la movilización una de las necesidades primarias de la población y el Estado garante por cubrir la misma, se hace ineludible que éste formule políticas que contribuyan a mejorar la calidad del servicio de transporte; entendiendo como la formulación de políticas al proceso mediante el cual se planifique y tome acciones con la finalidad de cubrir las necesidades básicas de la sociedad. En el caso del transporte urbano, tal como lo señala Ocaña “el objetivo de una política de transporte no es simplemente movilizar a los usuarios, sino aumentar, de manera global, el bienestar de los habitantes”<sup>14</sup>

En la ciudad de La Paz existen vehículos del transporte público de modelo antiguo que circulan y según se puede evidenciar en las noticias, los accidentes de tránsito son protagonizados en mayor parte por vehículos antiguos, como ser los micros, estos hechos de tránsito se generan más por fallas mecánicas, sin embargo, los automóviles antiguos tienen más posibilidades de ser reparados,

---

<sup>13</sup> *Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo Dirección de Investigación e Información Municipal.* Lapaz.Bo. Retrieved November 25, 2023, from [http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana\\_12\\_1.pdf](http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana_12_1.pdf) Pag. 11

<sup>14</sup> Ocaña, Rosa Virginia. (2003). “Análisis y evaluación del Sistema de Transporte en Venezuela”.

pero son un peligro latente y grandes contaminantes de la atmósfera. Es importante resaltar el caso de los micros que llegaron al país en los años 70, los cuales circulan con deficiencias de diferente orden, tanto en la parte mecánica, motor, sistema eléctrico, y en lo estético.

La creación de los servicios públicos procede de disposiciones de la Constitución, o por previsiones de ley. Crear un servicio público significa que el Estado ha decidido suministrar prestaciones directa o indirectamente a la colectividad, bien sea que el Estado asuma la administración, la gerencia o el manejo de una actividad para satisfacer de manera regular y continua cierta categoría de necesidades de interés colectivo teniendo la iniciativa y el control sobre esta prestación a cargo de los particulares.

El servicio público está confiado a una organización de poderes (la administración pública, que al efecto actúa en su calidad de persona de derecho público, con sus potestades de mando, de ejecución y de reglamentación), de competencias, porque la administración presta los servicios en ejercicio de sus propias atribuciones y además porque los técnicos y empleados que realizan y mantienen esos servicios tienen competencia (o se supone que la tienen) profesional; y de prácticas, porque la prestación obedece a una serie de costumbres y procedimientos tradicionalmente admitidos en una sociedad determinada.<sup>15</sup>

#### **4.2. El Transporte Como un Servicio Público**

“Este se constituye en el aspecto más importante de la actividad de la administración pública, pues el objetivo primario de esta es servir a la colectividad (nación, departamento, provincia o municipio) en las condiciones más ventajosas al interés público. Por esta misma razón mencionamos que el Derecho Administrativo se define como “La rama del derecho que preside la

---

<sup>15</sup> DERMIZAKY, Peredo Pablo. *Derecho Administrativo*. Editorial Cochabamba. Bolivia 2003. Págs. 131-132

organización y funcionamiento de los servicios públicos, concepto que encontramos también en la afirmación de Posada de que la administración se resuelve concretamente en servicios públicos y en la de Gastón Jéze sobre que “Derecho Público y Administrativo”, es el conjunto de reglas relativas a los servicios públicos.<sup>16</sup>

**a) Servicio Público:**

Para entender esto es meritorio recurrir a las siguientes definiciones:

Como Gastón Jéze "Derecho Público y Administrativo es el conjunto de reglas relativas a los servicios públicos", Para Posada “La administración se resuelve concretamente en servicios públicos”, León Duguit decía que “El Estado no es un poder soberano que mande: es un grupo de individuos que tiene una fuerza que debe emplear en crear y dirigir los servicios públicos...”.

Villegas Visavilbaso dice que “es toda actividad directa o indirecta de la administración, cuyo objetivo es la satisfacción de las necesidades colectivas, por un procedimiento de derecho público.”.

Maurice Hauriou define al servicio público diciendo que “es una organización pública de poderes, competencias y prácticas, que tiene por función prestar al público de una manera regular y continua, un determinado servicio creado con fines de policía, tomada esta palabra en sentido amplio.”

Para Bielsa servicio público es “Toda acción o prestación realizada por la administración pública activa, directa o indirectamente, para la satisfacción concreta de necesidades colectivas, y asegurada esa acción o prestación por el poder de policía”.

La creación de los servicios públicos procede mediante disposiciones de la Constitución, o por previsiones de ley. Crear un servicio público significa que el Estado ha decidido suministrar

---

<sup>16</sup> DERMIZAKY Peredo Pablo “Derecho Administrativo” Tercera Edición Pag. 129.

prestaciones directa o indirectamente a la colectividad, bien sea que el Estado asuma la administración, la gerencia o el manejo de una actividad para satisfacer de manera regular y continua cierta categoría de necesidades de interés colectivo teniendo la iniciativa y el control sobre esta prestación a cargo de los particulares.

### **4.3. Clasificación del Transporte Como Servicio Público**

"La división de servicios públicos, formulada por el italiano Arnaldo de Valles y popularizada por el argentino Rafael Bielsa, es la de servicios propios e impropios. Los propios hacen referencia a que el Estado proporciona o debe proporcionar directamente o a través de concesionarios recursos como el agua potable, electricidad, alcantarillado., etc. Los servicios impropios son prestados por personas privadas debidamente autorizadas por la administración pública encargada de la gestión y control de la prestación de estos servicios, que pueden ser por ejemplo el transporte urbano e interurbano (taxis, autobuses, minibuses y flotas) así como también las escuelas y colegios "privados" se llaman así porque son administrados de forma privada, que es una cuestión de política pública.

Juan Francisco Linares, los clasifica en servicios públicos Esenciales y No esenciales, Obligatorios y facultativos. El servicio público esencial hace referencia a servicios que satisfacen las necesidades básicas en la sociedad, como agua potable, alcantarillado, electricidad, etc. Por otro lado, los servicios públicos no esenciales, como su nombre lo indica, cubren necesidades no indispensables para la vida humana, como ser teatros, cines, zoológicos públicos, etc. Los servicios públicos obligatorios son aquellos servicios que se consideran esenciales para la vida de las personas, como la salud, y educación, mientras que los servicios públicos facultativos, refieren a servicios que los usuarios pueden recibir o no, las comunicaciones telefónicas y o radio, teatros, museos.

#### **4.4. La Función del Transporte Publico**

En un sentido muy amplio y probablemente genérico el transporte representa el hecho de llevar un objeto o una persona de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción, en el de cosas o mercaderías, quien hace el transporte se llama transportador y está obligado a hacer la entrega al destinatario en el lugar determinado por el expedidor, cuando el transporte se refiere a personas, la obligación del transportista o transportador consiste en facilitar al pasajero el recorrido de un itinerario previamente determinado.<sup>17</sup>

#### **4.5. La Concesión de la prestación del servicio**

Es el acto y efecto de conferir, dar un servicio público, en este sentido, una concesión es un acto de derecho público mediante el cual un gobierno nacional, provincial o municipal, delega a un individuo o empresa atribuciones y facultades para prestar servicios públicos, tales como el transporte urbano, transporte ferroviario, alumbrado urbano, limpieza de calles, estos servicios no son prestados por el estado.

El contrato de concesión de servicios que se celebra entre los poderes públicos de una parte y de los concesionarios de otra y es de carácter administrativo; en él se determinan las obligaciones y los derechos que corresponden a cada una de las partes, así como las sanciones en que incurre el concesionario que incumple las condiciones de la concesión. Por lo común la concesión no se otorga contratando el organismo cedente del servicio con una persona o empresa determinada elegida para que preste el servicio de que se trate, sino que se requiere un trámite de licitación, a fin de que la concesión se otorgue al licitante que ofrezca mayores garantías y mejores condiciones de eficacia en el cumplimiento del servicio”.<sup>18</sup> El contrato de concesión se celebra, pues, entre el Estado, Nación, Provincia o Municipio - y un particular, persona física o entidad ideal, el estado

---

<sup>17</sup> OSSORIO Manuel, “Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales” Edit. Heliasta

<sup>18</sup> OSSORIO Manuel, “Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales” Edit. Heliasta

concede y de ahí el origen de la denominación del contrato – determinada prestación de un servicio público a un empresario: el concesionario”<sup>19</sup>

#### 4.6. Evolución de la organización del servicio de transporte público 1909 - 2015

Hasta principios de 2014, la totalidad del sistema de transporte urbano en el Municipio de La Paz estaba manejado por agentes privados. La situación descrita varió a partir de la promulgación de la Ley Municipal N° 15 de 2012, que reforzó las atribuciones del GAMLMP, respecto a los procedimientos para la definición de tarifas; procedimientos para la autorización de rutas; derechos y obligaciones de todos los actores que intervienen en el transporte urbano; y el régimen sancionatorio. De esta forma, el año 2014, se modifica la estructura de mercado donde a este sistema caracterizado por el manejo privado se incorpora el sector público.<sup>20</sup>

En la Tabla N° 5.1 se muestra los principales hitos de la evolución del sector de transporte urbano en Bolivia y el Municipio de La Paz:

Tabla N° 5.1.

Bolivia: Evolución de la organización de la prestación de los servicios de transporte urbano de pasajeros, 1909 - 2015

DETALLE	FASE 1	FASE 2	FASE 3	FASE 4	FASE 5
Nombre	Inicio del Sistema de Transporte Público	Entrada de los primeros vehículos motorizados	Empresa Municipal de Transporte Automotor	Liberalización del mercado	Inicio del Sistema de Transporte Masivo
Periodo	De 1909 a 1949	De 1940 a 1985	Años 80	1986 - 2014	2014 - 2015
Principales Hitos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Infraestructura:</b> Red de rieles.</li> <li>• <b>Servicios:</b> Tranvías.</li> <li>• <b>Propiedad:</b> Sector privado (Bolivian Rubbers). Copia del modelo de transporte europeo.</li> <li>• <b>Problemas identificados:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Altas inversiones en infraestructura.</li> <li>• Bajos niveles de cobertura. Crecimiento demográfico y espacial de la ciudad, generó nuevas necesidades de desplazamiento de la población.</li> <li>• Déficit de oferta.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Infraestructura:</b> Red de caminos y carreteras.</li> <li>• <b>Servicio:</b> Buses. TRUFI.</li> <li>• <b>Propiedad:</b> Sector privado (Sociedad de Propietarios, Choferes y Cobradores de la Línea 1).</li> <li>• <b>Problemas identificados:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los buses eran un sistema de transporte lento,</li> <li>• TRUFIS estaban dirigidos a segmentos con alto poder adquisitivo.</li> <li>• Déficit de oferta.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Infraestructura:</b> Red de caminos y carreteras.</li> <li>• <b>Servicio:</b> Buses de alta capacidad.</li> <li>• <b>Propiedad:</b> Sector público (Municipio).</li> <li>• <b>Problemas identificados:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de repuestos.</li> <li>• Mala administración.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Infraestructura:</b> Red de caminos y carreteras.</li> <li>• <b>Servicio:</b> Taxis, radiotaxis, minibuses, carys, TRUFIS.</li> <li>• <b>Propiedad:</b> Sector privado (Sindicatos, propietarios individuales).</li> <li>• <b>Problemas Identificados:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atomización del mercado para la generación de empleo.</li> <li>• Competencia destructiva.</li> <li>• Se introdujeron vehículos nuevos y usados adaptados.</li> <li>• Exceso de competencia ahondaron externalidades como congestión, seguridad y daños al medio ambiente.</li> <li>• Falta de regulación y control gubernamental.</li> <li>• Se produce una crisis de sobreoferta.</li> <li>• Operación con vehículos chicos que ocasionaron saturación en la infraestructura vial.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Infraestructura:</b> Red de caminos y carreteras. (Pumakatari). Estaciones y sistema de cable (Teleférico)</li> <li>• <b>Servicio:</b> Buses de alta Capacidad (Pumakatari). Teleférico</li> <li>• <b>Propiedad:</b> Sector público (GAMLMP, Nivel Central – Empresa Nacional Mi Teleférico).</li> <li>• <b>Problemas Identificados:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pumakatari:</b> Problemas de infraestructura vial para la instalación de carriles exclusivos para este tipo de transporte debido a las restricciones topográficas del Municipio.</li> <li>• <b>Teleférico:</b> Problemas de planificación a la hora de definir la construcción de sus estaciones.</li> </ul> </li> </ul>

Fuente: [www.lapazbus.com](http://www.lapazbus.com) - [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)  
 Elaboración: Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo – Dirección de Investigación e Información  
 TRUFI: Taxi de Ruta Fija

<sup>19</sup> OMEBA “Enciclopedia Jurídica” Tomo III Editorial Driskill S.A. Pag. 580

<sup>20</sup> Revilla, L., Pacheco Terán, E., Cordero, C., Suárez Suárez, P., Soliz, A. A., Medrano Rodríguez, C., Revollo Villarroel, C., Fotográfico, A., & Arce, E. A. (n.d.). *Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo Dirección de Investigación e Información Municipal*. Lapaz.Bo. Retrieved November 25, 2023, from [http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana\\_12\\_1.pdf](http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana_12_1.pdf) Pag. 71

#### **4.7. Asociaciones de Transporte Libre**

El transporte público en el Municipio de La Paz es administrado por organizaciones de transportistas de carácter gremial que se denominan: sindicatos; cooperativas; y asociaciones de transporte libre (ATL). Su operación es realizada por los denominados choferes propietarios y los llamados “asalariados” que pagan una renta fija diaria al propietario del vehículo. Éstos operadores se encuentran federados en organizaciones departamentales o regionales, que se denominan entes matrices, que a su vez se encuentran confederadas en entes matrices nacionales”<sup>21</sup>.

“El sindicato de transporte público, se entiende como una comunidad de carácter gremial, es decir, una organización de productores que tiene la propiedad colectiva sobre determinados recursos de su actividad económica, y que usufructúan los mismos de manera individual. En este sentido, la condición material gracias a la cual se estructura la organización social y política del transporte público, es la propiedad colectiva sobre la ruta”<sup>22</sup>.

#### **4.8. El Parque Automotor en El Municipio de La Paz**

El Índice de Propiedad Vehicular (IPV) en Bolivia es de 92 vehículos por cada 1.000 habitantes, sin embargo, para el Municipio de La Paz este indicador se eleva a 224 vehículos por cada 1.000 habitantes, sin contar el parque automotor registrado en El Alto que circula regularmente en la ciudad de La Paz”<sup>35</sup>.<sup>23</sup> El parque automotor del Municipio de La Paz, en el 2014 asciende a 241.827” vehículos, donde el 3,0% corresponden a vehículos de uso oficial, 77,7% a vehículos de uso privado y 19,3% a automotores de uso público. La tasa de crecimiento promedio anual de los últimos 14 años alcanza el 7,5%.<sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> 30 La Razón, 28 de abril de 2012.

<sup>22</sup> 31 Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires Argentina. Alemán Vargas, Luis Víctor. (2009), “Empresarios al volante.

<sup>23</sup> Yanaguaya, Waldo. (2009). Segundo Congreso Internacional de Transporte Público Urbano “Visión del Sistema de Transporte Público Urbano para La Paz” Presentación para 11/11/2009.

<sup>24</sup> Entre la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) y la Aduana Nacional de Bolivia (ANB) estiman que al menos 33.697 autos ilegales circulan en Bolivia (www.opinion.com.bo, 02/01/2015)

Es así que el Municipio de La Paz cuenta con 540 líneas de servicio de transporte, de las cuales 211 son metropolitanas, 329 son urbanas. Este servicio se distribuye en un mayor porcentaje en minibuses (52%), seguido por TRUFIS y carrys que tienen 17% de participación cada uno, una menor cantidad están los micros con 9% y por último los buses con el 5%. Asimismo, el 45,5% de las 540 líneas de transporte público autorizadas para operar tiene como ruta principal el centro de la ciudad, particularmente por la plaza San Francisco y la avenida Mariscal Santa Cruz”<sup>25</sup>.

“En términos generales el parque vehicular en Bolivia es antiguo, de acuerdo a la base de datos del Registro Único para la Administración Tributaria (RUAT) los vehículos en el país tienen un promedio de antigüedad de 17 años, este panorama no es diferente en el Municipio de La Paz. Donde los micros, tienen antigüedades mayores de 20 años (el 88%). En cuanto a buses, el 69% tiene una antigüedad mayor a los 20 años. Respecto a los minibuses la antigüedad promedio de esta flota es de 14 años. La flota de carrys tiene una antigüedad promedio de 10 años”<sup>26</sup>.

#### **4.8.1. Observaciones Respecto al Transporte Público**

##### **a) Evaluación de los Diferentes Tipos de Transporte**

El servicio de transporte público más utilizado en la Región Metropolitana de La Paz es el minibús por casi el 100% de los usuarios, seguido por los buses y micros con 71,3% y en porcentajes un poco superiores al 50%, los taxis, trufis y el teleférico”<sup>27</sup>.

---

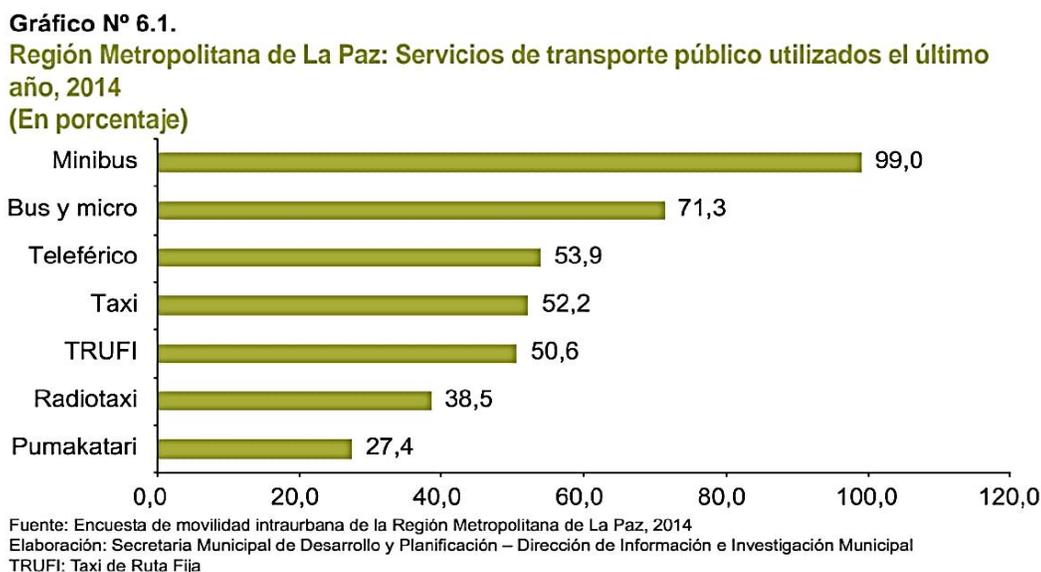
<sup>25</sup> Revilla, L., Pacheco Terán, E., Cordero, C., Suárez Suárez, P., Soliz, A. A., Medrano Rodríguez, C., Revollo Villaruel, C., Fotográfico, A., & Arce, E. A. (n.d.). *Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo Dirección de Investigación e Información Municipal*. Lapaz.Bo. Retrieved November 25, 2023, from

[http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana\\_12\\_1.pdf](http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana_12_1.pdf)  
Pag.75

<sup>26</sup> [http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana\\_12\\_1.pdf](http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana_12_1.pdf)  
pag.75

<sup>27</sup> [http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana\\_12\\_1.pdf](http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana_12_1.pdf)  
pag.79

(Gráfico N° 6.1). nuevas modalidades de transporte como el Teleférico y el Puma Katari, se van posicionando como una alternativa de locomoción.



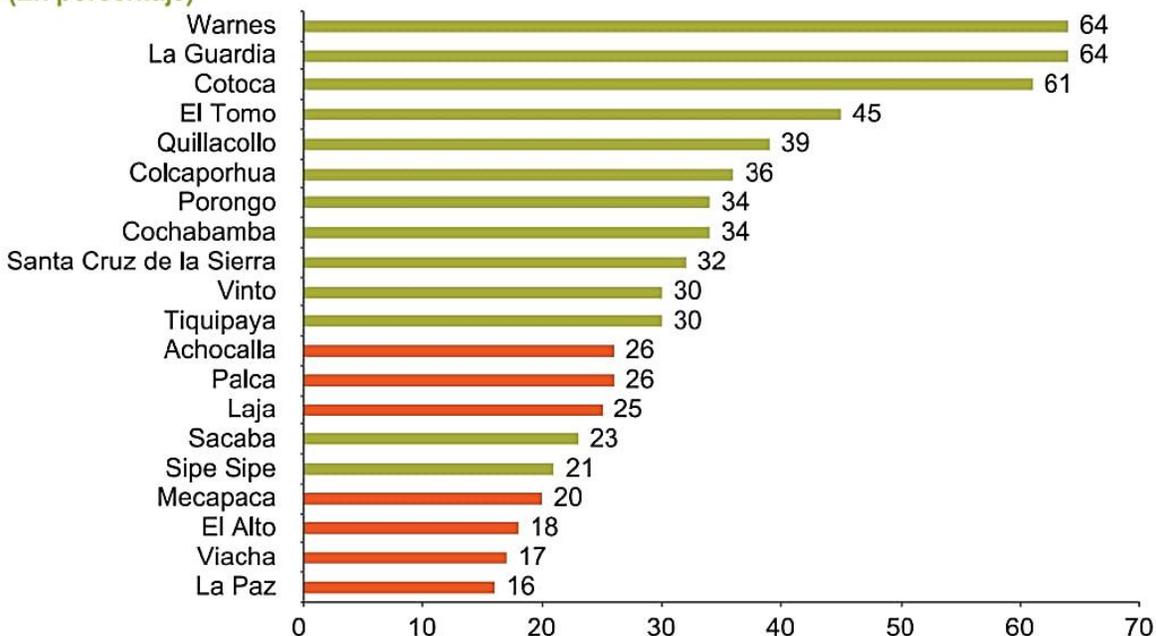
## b) Satisfacción del Transporte Público

En cuanto a la satisfacción con el servicio de transporte público, se tiene que los ciudadanos paceños tienen una muy mala percepción del servicio de transporte que reciben en su cotidiano. Según información de la Encuesta Municipal de Desarrollo Urbano realizada por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo en veinte Municipios metropolitanos de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, sobre la satisfacción de sus habitantes respecto a la calidad del transporte público en su ciudad (Gráfico N° 6.2), La Paz es la ciudad con el menor nivel de satisfacción (16%), seguido de Viacha (17%), El Alto (18%) y Mecapaca (20%), todas ciudades integrantes de la Región Metropolitana de La Paz”<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2014). Encuesta Municipal de Desarrollo Urbano.

**Gráfico N° 6.2.**

**Bolivia: Personas satisfechas con el servicio de transporte público en su ciudad, 2013**  
(En porcentaje)



Fuente: Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2014). Encuesta Municipal de Desarrollo Urbano  
Elaboración: Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo – Dirección de Investigación e Información

### **c) Principales Problemas Asociados a La Paz**

Por otro lado, los paceños afirmaron que los principales problemas de la ciudad de La Paz están asociados con la inseguridad, delincuencia, el aseo urbano, donde el ordenamiento del transporte en general y el servicio que ofrece el transporte público se constituyen en las principales preocupaciones de los paceños y paceñas.<sup>29</sup> como se puede observar en el Gráfico N° 6.3.

<sup>29</sup> Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo Dirección de Investigación e Información Municipal. Lapaz.Bo. Retrieved November 25, 2023, from [http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana\\_12\\_1.pdf](http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana_12_1.pdf) Pag. 81

**Gráfico N° 6.3.**  
**Municipio de La Paz: Principales problemas asociados a la ciudad, 2014**  
 (En porcentaje)



Fuente: Fundación para el Periodismo. Observatorio La Paz Como Vamos. (2014). Encuesta de Percepción Ciudadana sobre la Calidad de Vida en la Ciudad de La Paz  
 Elaboración: Secretaría Municipal de Planificación para el Desarrollo – Dirección de Investigación e Información

#### **4.8.2. Programa de Transporte Masivo (PTM)**

El 18 de abril de 2012, el GAMLP promulga la primera Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano N° 015/2012, con el fin de ordenar el transporte en el Municipio. Ese mismo año se establece el Programa de Transporte Masivo (PTM) que se encarga de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo y del Sistema Integrado de Transporte Público en el Municipio, para mejorar el deficiente servicio de transporte urbano<sup>30</sup>.

Este programa busca implementar un Sistema de Transporte Masivo con tarifas accesibles, cobertura total, eficiente y de calidad, que cuente con buses de alta capacidad y adaptados a las condiciones de la ciudad. Es así que en la gestión 2012, se adquiere 61 buses para el inicio del Servicio de Transporte Municipal a cargo del PTM

<sup>30</sup>[http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana\\_12\\_1.pdf](http://sitservicios.lapaz.bo/cartillas/otraspublicaciones/Movilidad%20intra-urbana_12_1.pdf)  
 pag.93

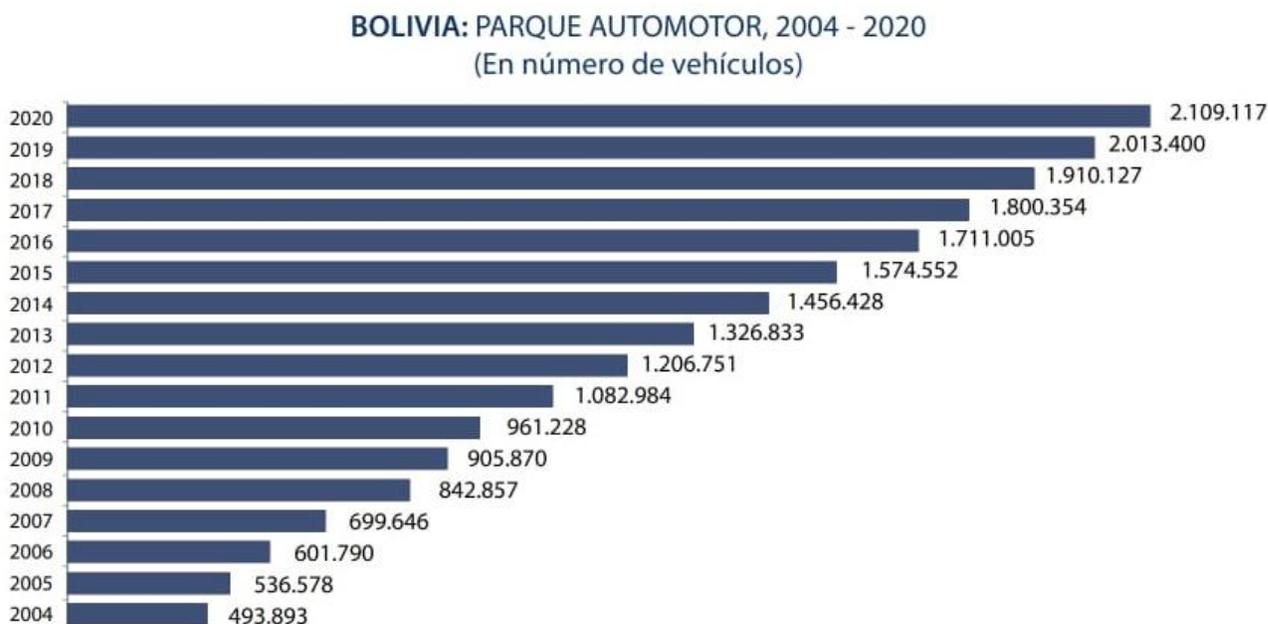
#### 4.9. Parque Automotor en Bolivia Hasta el Año 2020

Con la finalidad de lograr una investigación y coadyuvar a los objetivos se ha recolectado información del Instituto Nacional de Estadística (INE) el cual es un Órgano Ejecutivo del Sistema Nacional de Información Estadística de Bolivia, que tiene las funciones de: relevar, clasificar, codificar, compilar y difundir, con carácter oficial, la información estadística del país, en ese sentido haremos énfasis a lo que concierne a vehículos.

Según el boletín estadístico realizado por el instituto nacional de estadística con respecto al Parque Automotor hasta 2020 se tiene la siguiente información:

##### 4.9.1 Crecimiento del Parque Automotor en Bolivia del Año 2004 al Año 2020

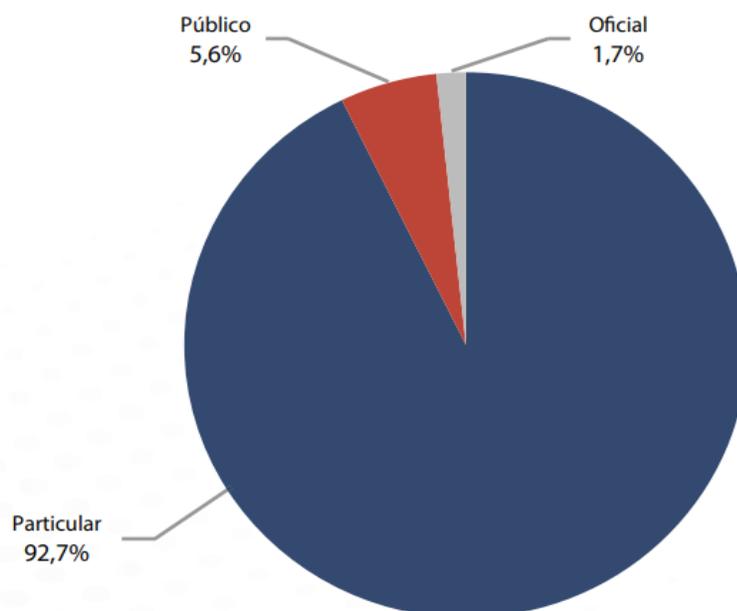
Según el reporte del instituto nacional de estadística Con base en el Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT), el parque automotor en Bolivia Ascendió hasta el año 2020 a 2.109.117 vehículos a comparación con el año 2019 donde llego a 2.013.400 vehículos, lo cual se puede evidenciar en el siguiente gráfico:



Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
Instituto Nacional de Estadística

### 4.9.2 Distribución del Parque Automotor Según Tipo de Servicio 2020

En Bolivia, el 92,7% de vehículos se registró como Servicio Particular, mientras que el Servicio Público es el segundo en importancia con una participación de 5,6%; y el Servicio Oficial alcanzó a 1,7%. Como se detalla en el siguiente gráfico:



Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
Instituto Nacional de Estadística

Hasta el año 2020, el número de vehículos registrados como Servicio Particular se incrementó a 87.640 unidades, 4,7% con relación a 2019; asimismo, los de Servicio Público presentaron variación positiva de 5,6% que equivale a 7.447 vehículos adicionales y los de Servicio Oficial 1,7%, igual a 630 vehículos más, respecto al año 2019.

TIPO DE SERVICIO	2019		2020		VARIACIÓN PORCENTUAL
	Número de vehículos	Participación porcentual	Número de vehículos	Participación porcentual	
TOTAL	2.013.400	100,0	2.109.117	100,0	4,8
Particular	1.868.438	92,8	1.956.078	92,7	4,7
Público	110.191	5,5	117.638	5,6	6,8
Oficial	34.771	1,7	35.401	1,7	1,8

Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
Instituto Nacional de Estadística

### 4.9.3 Parque Automotor Según Departamento 2019 - 2020

El departamento que cuenta con mayor número de vehículos registrados es la ciudad de Santa Cruz, seguido de La paz y Cochabamba, los mismos representan el 79,32% del parque automotor a nivel nacional, en ese sentido es importante recalcar que el departamento de La Paz a la gestión 2020 cuenta con 493.878,00 vehículos, representando así el 23,4% según la participación porcentual departamental como se detalla en el siguiente gráfico:

TIPO DE SERVICIO	2019		2020		VARIACIÓN PORCENTUAL
	Número de vehículos	Participación porcentual	Número de vehículos	Participación porcentual	
<b>TOTAL</b>	<b>2.013.400</b>	<b>100,0</b>	<b>2.109.117</b>	<b>100,0</b>	<b>4,8</b>
Chuquisaca	78.195	3,9	80.971	3,8	3,6
La Paz	471.873	23,4	493.878	23,4	4,7
Cochabamba	432.431	21,5	453.500	21,5	4,9
Oruro	103.299	5,1	106.644	5,1	3,2
Potosí	71.132	3,5	73.434	3,5	3,2
Tarija	114.423	5,7	118.439	5,6	3,5
Santa Cruz	686.970	34,1	725.549	34,4	5,6
Beni	49.419	2,5	50.582	2,4	2,4
Pando <sup>(1)</sup>	5.658	0,3	6.120	0,3	8,2

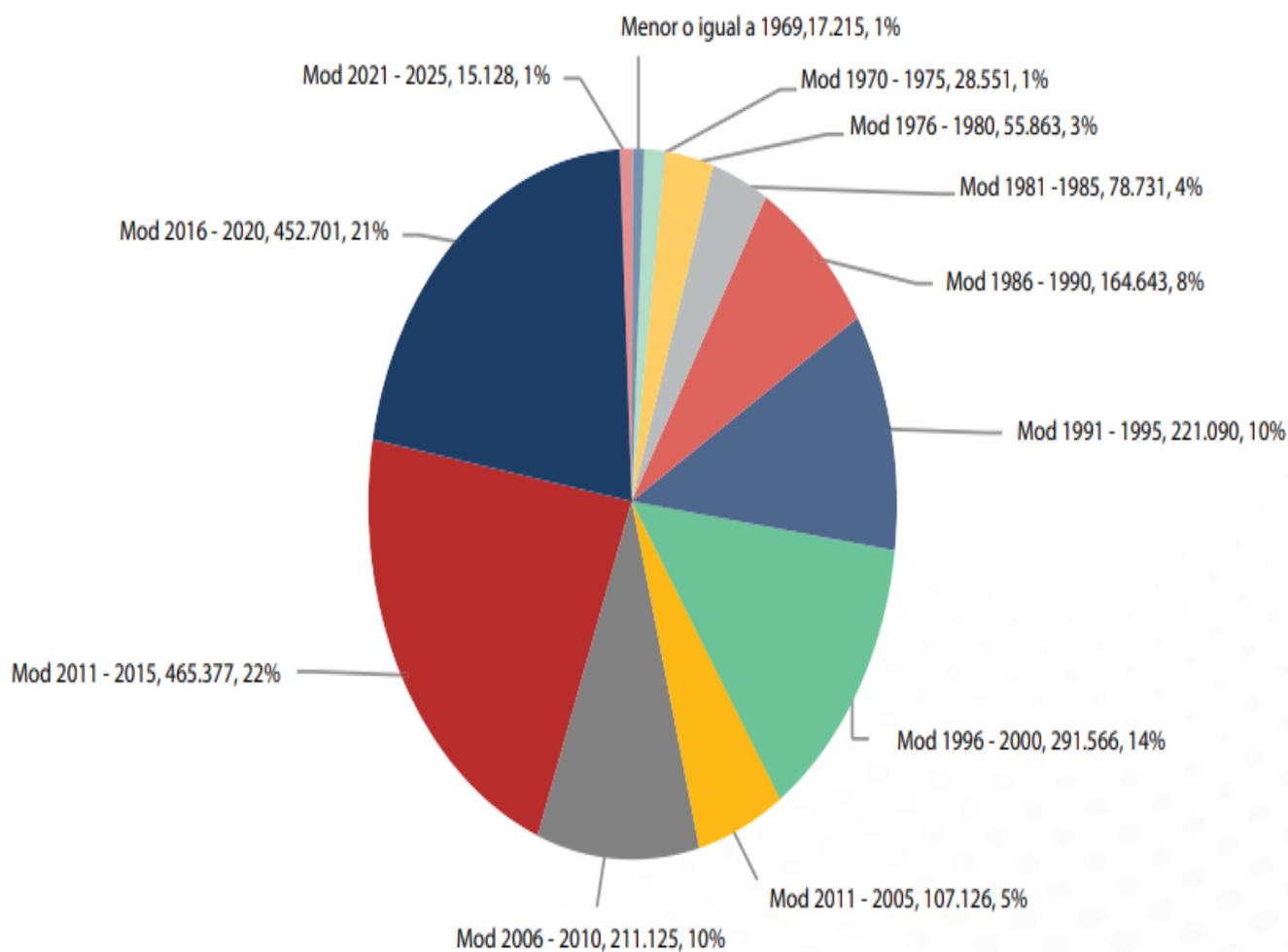
Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)

Instituto Nacional de Estadística

<sup>(1)</sup> La participación porcentual de vehículos en el Departamento de Pando es mínima con relación al parque automotor de Bolivia, debido a la baja cantidad de vehículos registrados, toda vez que el RUAT realiza el registro para la otorgación de la Póliza Titularizada del Automotor (PTA) solo para aquellos vehículos que cuentan con importación definitiva, y dado que la ciudad de Cobija fue declarada zona franca comercial e industrial mediante Ley N° 571 de 12/10/1983, muchos vehículos no cuentan con esta documentación.

#### 4.9.4 Parque Automotor Según Modelo Hasta la Gestión 2020

Los vehículos de modelo 2011-2015 sumaron 465.377 unidades, representado así el 22,1%. A 2020, en segundo lugar, los vehículos cuyos modelos corresponden a los años 2016-2020, llegan a 452.701 unidades representando el 21,5% y, en tercer lugar, los modelos 1996-2000 con 291.566 vehículos, igual a 13,8%. Como se detalla en el siguiente gráfico:



Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
Instituto Nacional de Estadística

TIPO DE MODELO	2019		2020		VARIACIÓN PORCENTUAL
	Número de vehículos	Participación porcentual	Número de vehículos	Participación porcentual	
<b>TOTAL</b>	<b>2.013.400</b>	<b>100,0</b>	<b>2.109.117</b>	<b>100,0</b>	<b>4,8</b>
Menor o igual a 1969	17.129	0,9	17.172	0,9	0,3
1970 - 1975	28.515	1,5	28.528	1,4	0,0
1976 - 1980	55.868	2,9	55.834	2,8	(0,1)
1981 - 1985	78.730	4,1	78.711	3,9	(0,0)
1986 - 1990	164.560	8,6	164.570	8,2	0,0
1991 - 1995	220.771	11,6	220.897	11,0	0,1
1996 - 2000	291.044	15,2	291.326	14,5	0,1
2001 - 2005	106.318	5,6	106.776	5,3	0,4
2006 - 2010	209.332	11,0	210.245	10,4	0,4
2011 - 2015	457.030	23,9	461.430	22,9	1,0
2016 - 2020	280.829	0,0	377.910	18,8	34,6
2021 - 2025	0	0,0	15.128	0,7	-
Sin especificar <sup>(1)</sup>	1	0,0	1	0,0	0,0

Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
Instituto Nacional de Estadística

<sup>(1)</sup> Sin especificar corresponde a aquellos vehículos que en el momento de registro no declararon el modelo al que corresponden.

## CAPITULO IV

### 5. MARCO JURÍDICO

Debido a la constante actualización de disposiciones legales referentes a temas de servicios públicos, y con el objetivo un mejor análisis y estudio, citaremos a continuación cronológicamente las leyes, normas, disposiciones y reglamentos referidos al servicio de transporte público en la ciudad de La Paz

#### 5.1. Ley de Capitalización, Ley No. 1544 de 21 de marzo de 1994

A la aprobación de esta Ley de Capitalización, fue innovador para esa época, recordando que a la fecha que fue promulgada no se contaba con una estabilidad nacional plena económicamente hablando, al respecto del transporte el cambio de sentido a lo que se venía desarrollando hasta ese momento fue lo establecido en el art. 10 de la citada ley en donde se estableció: *“Los servicios públicos de comunicaciones, energía eléctrica, hidrocarburos y transporte, corresponden a la jurisdicción nacional y serán normados por Leyes sectoriales específicas. Los servicios públicos mencionados en el párrafo anterior quedan excluidos del alcance de los artículos 9°, numeral 4) 72° y 73° de la Ley Orgánica de Municipalidades de 10 de enero de 1985 y serán regulados por un ente cuya creación, funciones y atribuciones se establecerán por Ley. La prestación de estos servicios públicos en jurisdicciones municipales, serán compatibilizadas y coordinadas con las normas de desarrollo urbano emitidas por los gobiernos municipales respectivos.”*

Dando quizá el primer paso para que ese súper estado que se tenía hasta ese entonces ceda la competencia a los municipios de regular con normativas municipales este servicio al interior de cada municipio del país.

## **5.2. Decretos Supremos**

### **a) D.S. 24178 de 8 de diciembre de 1995**

Es la disposición normativa por la cual se crea una nueva institución conocida como SIRESE (Sistema de Regulación Sectorial), institución que en su art. 1: “Dispónese el establecimiento de la Superintendencia de Transportes, prevista en los artículos 1ro. y 2do. de la Ley SIRESE, como órgano autárquico, persona jurídica de derecho público, con jurisdicción nacional, autonomía de gestión técnica, administrativa y económica, con la función de regulación de las actividades del transporte en todas sus formas.” Además, que cuenta con sus atribuciones el de proteger los derechos de los usuarios de los servicios de transporte y otorgar concesiones y licencias para la prestación de servicio del transporte.

### **b) D.S. 24753 de 31 de julio de 1997**

Con la aprobación de este decreto supremo se modificó con respecto al D.S. 24178 que el SIRESE como una entidad: “como órgano autárquico, persona jurídica de derecho público, con jurisdicción nacional, autonomía de gestión técnica, administrativa y económica, con la función de regulación de las actividades de los subsectores del transporte que cuenten con normas sectoriales específicas para su respectiva aplicación por la Superintendencia de Transportes.”

Pero además dentro de atribuciones de esta institución establecidas en el art. 2 se tiene lo señalado lo siguiente: “Además de las atribuciones generales establecidas en la Ley SIRESE, el Superintendente de Transportes tendrá las siguientes atribuciones específicas: (...) i. Establecer el estándar técnico necesario para operar y mejorar los servicios de transporte...”

## **5.3. Ley de Municipalidades No. 2028 de 28 de octubre de 1999**

Aprobada la ley de capitalización el siguiente paso fue la promulgación de ley de municipalidades, en donde si bien la ley de capitalización vislumbraba ciertos conflictos de autonomía, esta ley ya aclaraba plenamente el tema del tema que traería tan arduos y extensos debates “*Autonomía*”, este

queda establecido con todas sus letras en el art. 4 de la ley N° 2028: *“I. La autonomía municipal consiste en la potestad normativa, fiscalizadora ejecutiva, administrativa y técnica ejercida por el Gobierno Municipal en el ámbito de su jurisdicción territorial y de las competencias establecidas por Ley.*

*II. La autonomía, municipal se ejerce a través de:*

- 1. La libre elección de las autoridades municipales;*
- 2. La facultad de generar, recaudar e invertir recursos;*
- 3. La potestad de dictar Ordenanzas y Resoluciones determinando así las políticas y estrategias municipales;*
- 4. La programación y ejecución de toda gestión jurídica, administrativa, técnica, económica, financiera, cultural y social;*
- 5. La potestad coercitiva para exigir el cumplimiento de la presente Ley y de sus propias Ordenanzas y Resoluciones; y*
- 6. El conocimiento y Resolución de controversias relacionadas con el ejercicio de sus potestades normativas, ejecutivas, administrativas y técnicas, mediante los recursos administrativos previstos en la presente Ley y las normas aplicables.*

Además de contar con la autonomía los municipios asumirían la gran misión de atender a las necesidades social como lo refleja el art. 5 de la normativa señalada en líneas supra: *“La Municipalidad y su Gobierno Municipal tienen como finalidad contribuir a la satisfacción de las necesidades colectivas y garantizar la integración y participación de los ciudadanos en la planificación y el desarrollo humano sostenible del Municipio”.*

#### **5.4. Constitución Política del Estado**

En lo que refiere a temas de transporte La Constitución Política del Estado garantiza el acceso de toda la población a un sistema de transporte integral, multimodal, eficaz, eficiente y equitativo.<sup>31</sup>

Se establece que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales el transporte urbano, propiedad automotora, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano.<sup>32</sup>

#### **5.5. Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez” N° 031**

Otorga como competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales, entre otras, la labor de planificar y desarrollar el transporte urbano; desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana; regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado; y administrar y controlar el tránsito urbano en coordinación con la Policía Boliviana.<sup>33</sup>

#### **5.6. Ley General de Transporte N° 165**

A nivel nacional, la Ley General de Transporte N° 165 establece el marco normativo respecto a las actividades de las distintas modalidades de transporte, entre ellas, la terrestre, bajo parámetros de calidad y seguridad en la prestación de los servicios y principios tales como la sostenibilidad, eficiencia, eficacia, transparencia, continuidad, accesibilidad, equidad, etc. En el artículo 17 inciso c) se establece que las diferentes modalidades de transporte estarán regidas por la autoridad competente del nivel municipal, con la atribución de emitir norma específica, estableciendo las condiciones del sistema de transporte, como dispone el artículo 27 de dicha ley la cual comprende la “facultad exclusiva de dictar, en el ámbito y materia de sus competencias, reglamentos, normas

---

<sup>31</sup> Constitución Política del Estado. Artículo 76, parágrafo I

<sup>32</sup> Constitución Política del Estado. Artículo 302, parágrafo I, numeral 18.

<sup>33</sup> Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez”. Artículo 96, parágrafo VII.

de carácter regulatorio, u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de los operadores, administradores de infraestructura y actividades reguladas”.

### **5.7. Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano N° 15**

El año 2012, se promulgó en el Municipio de La Paz la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano N° 15, donde se establece: principios y definiciones inherentes al transporte urbano; atribuciones tanto del Concejo Municipal como del Alcalde en cuanto a transporte y movilidad urbana; la conformación de la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito; la participación de la sociedad civil y el control social en temas inherentes al transporte urbano; la clasificación oficial y del servicio público de transporte; procedimientos para la definición de tarifas; procedimientos para la autorización de rutas; derechos y obligaciones de todos los actores que intervienen; y el régimen sancionatorio.

## **5.8. Derecho Comparado**

### **5.8.1. Legislación Chilena**

- a) **Decreto 74 de 5 de noviembre de 2009.** “Reglamento que fija normas sobre reconocimiento como vehículo antiguo o histórico a vehículos que indica y sobre designación de instituciones que informen sobre procedencia de otorgar tal reconocimiento”.

El reconocimiento de vehículo antiguo o histórico sólo podrá declararse respecto de vehículos motorizados que se encuentren debidamente conservados o restaurados a su condición original, por el cual los vehículos deberán tener cuarenta o más años de antigüedad, o que, sin tenerlos, revistan un singular interés técnico o histórico.

Además, que fija como año de antigüedad para importación de ser denominado como antiguo el de tener 50 o más años de antigüedad, misma que se calculara en este país al año en que se realizara el computo, el año de fabricación del vehículo.

- b) **Resolución 4880 de 30 de diciembre de 2021** “Establece montos anuales para el año 2022 del valor de beneficio por renovación del programa de modernización para la renovación de taxis colectivos”.

Por el cual en el país vecino se establecen para el año 2022 los montos anuales de un beneficio otorgado por el país de Chile para la renovación del transporte público, mediante la otorgación de un bono como incentivo a la chatarrización para las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, Magallanes y de la Antártica Chilena.

### **5.8.2. Legislación Peruana**

- a) **Proyecto de ley 1048/2021 de 21 de diciembre de 2021** “Mediante el cual se busca el fortalecimiento y modernización de las empresas formales y regulares del transporte público de Lima y el Callao”

Entre los puntos de relevancia para que se lleve a cabo y se aplique esta ley en el Perú en uno de sus artículos propone la creación de incentivos a la renovación total de las flotas vehiculares, con unidades de última generación, adicionalmente que el nuevo automóvil sea eco-eficiente.

## **CAPITULO V**

### **6. REGULACION INSTITUCIONAL DEL TRANSPORTE PUBLICO PACEÑO**

#### **6.1. El Auto Transporte de Servicio Público y la Relación Institucional**

En el municipio de La Paz las instituciones que cuentan con la tarea de regular y vigilar al transporte son:

- La Superintendencia de Transporte del sistema de Regulación Sectorial (SIRESE)
- Gobierno Municipal, mediante la Secretaría Municipal de Movilidad
- Policía Boliviana, con la división de Transito

El SIRESE creado por El D.S. 24178 es la disposición normativa por la cual se crea una nueva institución conocida comúnmente por SIRESE y modificado por D.S. 24753 de 31 de julio de 1997 y se la tiene en la actualidad como órgano autárquico, persona jurídica de derecho público, con jurisdicción nacional, autonomía de gestión técnica, administrativa y económica, con la función de regulación de las actividades de los subsectores del transporte que cuenten con normas sectoriales específicas para su respectiva aplicación por la Superintendencia de Transportes.

Finalmente, el Organismo de Transito, conforme el Código de Transito vigente este es el que regula la circulación, además de proveer la reglamentación para la velocidad de circulación y señalización en las vías de todo el territorio nacional.

#### **6.2. Los Municipios**

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz el año 2012, se promulgó en el Municipio de La Paz la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano N° 15, donde se establece: principios y definiciones inherentes al transporte urbano, se tiene al interior del municipio la unidad de sistemas viales.

### **6.3. Secretaría Municipal de Movilidad**

Es un Organismo Técnico Administrativo especializado dependiente del Gobierno Municipal encargada de ejecutar y en coordinación con el Organismo Operativo de Tránsito, las disposiciones del citado Reglamento en la ciudad de La Paz.

### **6.4. Fiscalización del Transporte Público**

Dentro del ordenamiento jurídico vigente se evidencia claramente que las competencias sobre la regulación y control y vigilancia del servicio del transporte público en general, y del transporte público colectivo remunerado, corresponden a la Superintendencia de Transportes. La Ley No. 1554 de 21 de marzo de 1994, Ley de Capitalización, establece que los servicios de transporte corresponden a la jurisdicción nacional.

### **6.5. Requisitos para la Prestación del Servicio de Transporte Público**

Dentro del municipio de la Paz los requisitos para la prestación del servicio o dicho con mayor claridad el permiso municipal para la prestación del servicio privado de transporte de pasajeros, en principio consiste en aquel permiso municipal para la prestación del Servicio Privado de Transporte Personal en el Municipio de La Paz, previo cumplimiento de requisitos establecidos, siendo para tal efecto la instancia responsable para su tramitación la Secretaría Municipal de Movilidad Y Seguridad Ciudadana a través de la Dirección de Regulación y Ordenamiento de la Movilidad – Unidad de Regulación de la Movilidad.

Siendo los requisitos:

Carta dirigida al Secretario Municipal de Movilidad y Seguridad Ciudadana

#### **Persona Natural:**

- Fotocopia de C.I.

#### **Sindicatos de Transporte:**

- Documento que acredite la Personalidad Jurídica otorgada por autoridad competente con objeto específico para la prestación del Servicio Privado de Transporte Carga (original y copia legalizada).
- Resolución Ministerial de Reconocimiento de la Directiva Sindical emitida por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social (copia legalizada).
- Lista de afiliados.

#### **Asociaciones de Transporte:**

- Documento que acredite la Personalidad Jurídica otorgada por autoridad competente con objeto específico para la prestación del Servicio Privado de Transporte Carga (original y copia legalizada).
- Acta de posesión y elección de la Directiva refrendado por Notario
- Acta de posesión y elección de la Directiva refrendado por Notario de Fe Pública (fotocopia legalizada).
- Lista de asociados.

#### **Cooperativas de Transporte:**

- Documento que acredite la Personalidad Jurídica otorgada por Resolución Ministerial emitida por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social, con objeto específico para la prestación del Servicio Privado de Transporte Carga (original y copia legalizada).

- Resolución Ministerial de Reconocimiento de la Directiva de la Cooperativa emitida por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social (fotocopia legalizada).
- Lista de socios cooperativistas.

**Empresas de Transporte:**

- Certificado de Registro de Comercio emitido por FUNDEMPRESA (original y fotocopia legalizada).
- Poder de representante legal otorgado por ante Notario de Fe Pública y registrado en FUNDEMPRESA (original y fotocopia legalizada)
- Lista de socios.

**Documentos que debe presentar de cada vehículo motorizado:**

- Certificado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de servicio público vigente (fotocopia).
- Certificado de Inspección Técnica Vehicular, realizada por el Organismo Operativo de Transito actualizado (fotocopia).
- Certificado de Propiedad de Registro del Vehículo Automotor CPRVA-03, con Dedicatoria del Municipio de La Paz (fotocopia).
- Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente (original y fotocopia)
- No tener deudas pendientes en los impuestos a la propiedad de vehículos.

- Fotocopia C. I. del Asistente.
- Certificado de Antecedentes FELCC del Asistente.
- Fotocopia de la Tarjeta de Identificación del Conductor.

Nota: se deberá adjuntar documentos del conductor, en tanto no se otorgue la TIC:

- Fotocopia Cedula de Identidad.
- Fotocopia de Licencia de Conducir vigente.
- Certificado de Antecedentes (Transito).
- Certificado de Antecedentes FELCC.
- Croquis del domicilio.<sup>34</sup>

Cumplido estos pasos esta secretaria, cumplido a cabalidad los requisitos emite: Resolución Administrativa de otorgación de permiso municipal para la prestación del servicio privado de transporte urbano de pasajeros, permiso para el ingreso al área de restricción (si corresponde) y permiso excepcional para parada momentánea.

Durando el tramite aproximadamente unos 30 días hábiles.

Además, por parte del Organismo de transito dependiente de la Policía Bolivia, en aplicación al Reglamento de tránsito, se establece en el art. 30 y 31 los siguientes requisitos:

*“ARTÍCULO 30.- Todo vehículo que transite por la vía pública deberá encontrarse en condiciones satisfactorias de funcionamiento y provisto de los dispositivos que exige el presente Reglamento.*

---

<sup>34</sup> <https://lapaz.bo/blog/permiso-municipal-para-la-prestacion-del-servicio-privado-de-transporte-de-pasajeros/>

*ARTÍCULO 31.- Para poder circular en la vía pública los vehículos deberán de contar con: I. Sistema de iluminación que estará integrado de la siguiente forma: a) Dos faros delanteros que emitan luz blanca, de alta y baja intensidad b) Lámparas posteriores que emitan luz roja claramente visible a 300 metros en dispositivo de frenado y 200 metros. Con las luces en funcionamiento; c) Sistema eléctrico de frenado en la parte posterior que se enciendan al aplicar los frenos; d) Luces direccionales de destello intermitentes: las delanteras que emitan luz blanca o ámbar y las posteriores luz roja o ámbar, así como intermitentes de emergencia; e) Luz blanca que ilumine la placa posterior; y f) Luces blancas que permitan tener visibilidad al efectuar la maniobra de retroceso. II. Velocímetro, en funcionamiento, mismo que deberá contar con iluminación nocturna. III. Doble sistema de frenado, de mano y de pedal. IV. Parabrisas, transparente inastillable, sin roturas, mismo que deberá de estar limpio y libre de objetos, así como contar con limpia parabrisas. V. Espejos retrovisores en el interior y al menos en el exterior izquierdo, en el caso de vehículos de transporte deberán de contar con el espejo retrovisor interior, así como los exteriores derecho e izquierdo. VI. Silenciador en el sistema de escape VII. Cinturones de seguridad en pleno funcionamiento y en número suficiente de acuerdo a su capacidad. VIII. Extinguidor en pleno funcionamiento IX. Tapón en el tanque de gasolina que deberá de ser de diseño original o universal. Debe evitarse el uso de madera, estopa, tela, botes o cualquier dispositivo. X. Los remolques que se adapten a otros vehículos deberán de llevar en la parte posterior una lámpara que proyecte la luz roja visible en condiciones atmosféricas normales a una distancia de 100 metros, construida y colocada de tal manera que la placa posterior de identificación sea iluminada por una luz blanca, de modo que puedan leerse sus caracteres desde una distancia de 15 metros. XI. Una silla de seguridad en el asiento trasero del vehículo, cuando se transporten infantes de 0 meses a 5 años.”*

## **6.6. Régimen de Permisos y Autorizaciones**

La Secretaría Municipal de Movilidad y Seguridad Ciudadana dependiente del Gobierno Municipal de La Paz, es el único organismo facultado para otorgar licencias de operación y autorizaciones para la prestación de servicios de transporte público urbano, los mismos que además determina el tiempo de validez y la caducidad de los mismos.

“La prestación de obras y servicios públicos o la explotación de bienes de propiedad municipal que no se efectúen en forma directa por el gobierno municipal, será objeto de concesión, otorgada previa licitación pública, conforme a disposiciones legales en vigencia, y con la aprobación de dos tercios de votos de los miembros presentes. Las licitaciones deberán efectuarse a través de convocatorias públicas de conformidad con las normas y leyes vigentes”.<sup>35</sup>

## **6.7. Situación Actual del Servicio Público de Transporte en el municipio de La Paz**

Para realizar un análisis serio al respecto se debe mínimo tomar 3 elementos fundamentales: los operadores (oferta), los usuarios (demanda) y el poder público, que es básicamente el que regula, controla y fiscaliza al primero, el no considerar a alguno de estos generaría un análisis cuanto mínimo equivoco.

Por su parte los usuarios que representan la demanda dentro de esta prestación de servicios, a diario pagan mayores sumas de dinero o denominado pasaje, por lo cual adecuar el presupuesto personal en mayor medida a este, teniendo que privar al gasto en otro tipo de bienes.

En la actualidad debiera entenderse que ante una pago mayor al transporte público para la prestación de este servicio, debiera haber mayor comodidad al usuario para hacer ejercicio o uso de este servicio la realidad es otra dentro del municipio de La Paz, ya que lamentablemente a pesar

---

<sup>35</sup> LEY DE MUNICIPALIDADES” Ley No. 2028 de 28 de octubre de 1999

que el municipio tiene una unidad para realizar la supervisión y fiscalización este lamentablemente no cumple su cometido, es más por así decirlo un ente de control más simbólico que real y efectivo, siendo que el servicio de transporte público es una temática que debiera preocupar de mayor medida, en la realidad solo en más un control testifical que real.

Por otro lado, la Policía Nacional Boliviana, cada gestión realiza una inspección técnica vehicular, la cual debiera contar con muchos especialistas técnicos, lamentablemente más halla de realizar una revisión general o externa del vehículo solo se limita a ello, dando como resultado que esa inspección sea más superficial que real.

El parque automotor que presta el servicio de transporte público en el municipio de La Paz presenta varios problemas como ser el congestionamiento, trameaje, falta de comodidad, contaminación acústica y ambiental, pero lo que más se puede resaltar son los vehículos de data antigua en un caso particular los micros, que, si bien le dan un toque de peculiaridad por su historia en la ciudad de la paz, traen consigo una serie de problemas a largo plazo, entre los principales la falta de comodidad, la emisión de gases tóxicos y la inseguridad que generan debido a los constantes accidentes de tránsito que protagonizan esto debido a fallas mecánicas y a la falta de mantenimiento adecuado de los mismos. Todo ello conlleva un peligro latente para las y los ciudadanos que nos movilizamos en este tipo de transporte, como también para los peatones.

Por otro lado tal extremo es comprobable con la cantidad de accidentes de tránsito que a diario reportan los noticieros, donde figuran como principales responsables automóviles de hace más de 20 o 30 años atrás, que claro que obviamente por la misma data de la creación del automóvil, presentan fallas mecánicas propias por el tiempo prolongado de uso, pero la pregunta que se hace uno al tener conocimiento de este hecho es ¿Por qué no ha habido un proceso de modernización y regulación del tiempo de circulación de un automóvil de data antigua que presta este servicio?, Es

por esa razón que se debe proponer nuevas políticas orientadas a la modernización del parque automotor, el municipio y el estado desde sus competencias establecidas, deben coadyuvar para incentivar a la modernización del parque automotor, dando facilidades y beneficios de toda índole para que el dueño de aquel micro o minibús u otro medio de transporte se anime a cambiar este y modernice su instrumento de trabajo, esto es puede ser posible con la creación de políticas públicas municipales y estatales.

## **CAPITULO VI**

### **7. CONCLUSIONES**

La circulación de vehículos con data antigua que prestan el servicio de transporte público en la ciudad de La Paz ha sido un problema latente, debido a que, los mismos además de ser un foco de contaminación por los gases y el humo que expiden causan un problema ambiental, pero además de esto y lo más preocupante es que generan constantes accidentes de tránsito debido a desperfectos mecánicos, esto por la falta de mantenimiento, todo ello repercute en generar inseguridad al ciudadano que a diario se transporta en estos vehículos con data antigua.

Durante el proceso de investigación se ha evidenciado la inexistencia de normativa jurídica específica que regule el tema del servicio de transporte público por parte de automóviles de data antigua, ni tampoco una política pública que aliente a la modernización de los mismos, demostrando así la necesidad de establecer una ley específica que regule la circulación de automóviles de data antigua en el autotransporte de servicio público urbano en La Paz.

En ese entendido se debe implementar una ley específica que permita reglamentar y limitar la circulación de vehículos de data antigua en el servicio del auto transporte del municipio de La Paz, como una solución para mejorar el servicio y reducir la cantidad de accidentes de tránsito protagonizados por los mismos, aparte de coadyuvar con el cuidado del medio ambiente.

### **8. RECOMENDACIÓN**

Como resultado de la investigación se debe regular y limitar el uso de vehículos con data antigua inmersos en el servicio de transporte público en el parque automotor del municipio de La Paz, por medio de un estudio teórico, jurídico, ambiental, con las perspectiva de lograr una disposición legal destinada a limitar el uso de vehículos con data antigua dentro del transporte público, además de generar políticas publicas desde el nivel central y municipal para impulsar a la renovación del parque automotor del transporte público del municipio de La Paz – Bolivia.

## **CAPITULO VII.**

### **PROPUESTA DE LEY**

#### **PROPUESTA DE PROYECTO DE LEY MUNICIPAL**

#### **LEY MUNICIPAL N°**

**LEY .... DE .... DE DEL 2023**

#### **ALCALDE MUNICIPAL DE LA PAZ**

DECRETA:

#### **LEY DE REGULACION DE VEHICULOS DE DATA ANTIGUA INMERSOS EN EL SERVICO DE TRANSPORTE PUBLICO**

**Artículo 1.- (Objeto).** La presente Ley del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz tiene por objeto:

- I. Normar la circulación de vehículos con data antigua que prestan servicio de transporte público en el municipio de La Paz.
- II. Incentivar el proceso de modernización del parque automotor del transporte público en el municipio de La Paz.

**Artículo 2.- (Ente regulador y fiscalizador)** La aplicación y cumplimiento correcto de la presente ley estará a cargo de:

- 1) El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, mediante las atribuciones correspondientes al municipio, este ente será representada por la Secretaria Municipal de Movilidad

- 2) El organismo Operativo de Transito, conforme a atribuciones establecidas en Código de Transito.
- 3) Juntas Vecinales, como representación de la población y del usuario diario.

**Artículo 3.- (Unidad de control Técnico vehicular).** Esta será una Unidad técnica administrativa de control exclusiva para vehículos con data antigua dependiente del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, la cual tendrá como principales funciones:

- a) Regular, controlar y fiscalizar el funcionamiento del servicio de transporte público, en el municipio de La Paz.
- b) Monitorear semestralmente la cantidad de accidentes de tránsito en el municipio de La Paz.
- c) Promover con planes y proyectos la modernización del transporte público paceño.
- d) Planificar políticas públicas para incentivar a los sindicatos del transporte público a someterse a procesos de modernización del parque automotor.
- e) Coordinar con el nivel central acciones y políticas públicas para la modernización del transporte público.
- f) Brindar información técnica y legal a los sindicatos u otras organizaciones que prestan el servicio de transporte público sobre buenas prácticas para mejorar el servicio.
- g) Realizar una inspección técnica vehicular semestralmente a todos los vehículos de los sindicatos, asociaciones, cooperativas de transporte.
- h) Previa inspección técnica satisfactoria emitir una certificación de vehículo seguro, la cual deberá estar visible al público.
- i) Emitir, Suspender, y revocar Licencias de funcionamiento a los operadores de servicio, sindicatos, asociaciones, cooperativas de transporte.
- j) Confiscar vehículos inmersos en la protagonización de accidentes de tránsito.

**Artículo 4.- (Definiciones).** Las personas naturales o jurídicas que presten el servicio de transporte público urbano serán reguladas por la presente ley para dicho efecto se adoptaran las siguientes definiciones:

- a) Vehículo Automotor. – Es todo vehículo automóvil con tracción propia que tiene motor y lleva más de dos ruedas, el cual puede circular con sus propios medios.
- b) Vehículo de Data Antigua. - será considerado vehículo antiguo aquel que este en circulación y cuente con más de 15 años de antigüedad a la fecha actual.
- c) Transporte. – Se denominará a transporte como vehículo o medio que se usa para trasladar personas o cosas de un lugar a otro
- d) Transporte Público. - Es un servicio de traslado de pasajeros bajo determinadas características especiales. prestado por un operador
- e) Pasajero. – Es toda persona que utiliza el servicio de transporte público, el cual será remunerado mediante una tarifa.
- f) Peatón. - persona que transita por una vía pública.

**Artículo 5.- (Clasificación de Movilidades).** La presente ley regulara los siguientes medios de transporte público, los cuales son:

- a) BUS
- b) MICROBUS
- c) MINIBÚS
- d) CARRY
- e) RADIO TAXI
- f) TAXI
- g) TRUFI

Si se insertare o creare un nuevo tipo de servicio de movilidad que preste el servicio de transporte público, con carácter previo será evaluado técnicamente y legalmente por equipo especializado por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz y el Organismo Operativo de Transito.

**Artículo 6.- (Condiciones Técnicas y de Funcionabilidad).** El servicio de transporte de público deberá cumplir con las normas técnicas, operativas y de funcionalidad contenidas en el reglamento específico. Las movilidades que prestan servicio público deberán cumplir con las siguientes condiciones:

1. El vehículo deberá estar en perfectas condiciones de funcionamiento para lo cual debe contar con un sistema eléctrico y electrónico, llantas, luces internas y externas en perfectas condiciones.
2. El vehículo deberá contar con la certificación al día, de la inspección técnica vehicular y soat correspondiente.
3. El vehículo deberá contar con implementos de seguridad y auxilio como ser: botiquín médico, extintor de fuego, juego de herramientas, llanta de auxilio y triángulo.
4. El vehículo deberá someterse semestralmente a una inspección técnica por parte de funcionarios de la Secretaría Municipal de Movilidad Y Seguridad Ciudadana.
5. Los vehículos deberán identificarse llevando elementos complementarios como ser el pintado de las movilidades con los colares que determinen los Municipios, a la vez llevar letreros que identifiquen el número, la línea, el destino.
6. Los vehículos deberán llevar pasajeros de acuerdo a su capacidad, debiendo viajar todos cómodamente sentados.
7. Si el motor del vehículo fuese a diésel se deberá implementar la conversión a gas natural vehicular como fuente de combustible, con la finalidad de cuidar el medio ambiente.

8. El kilometraje del vehículo no deberá ser mayor a 400.000 kilómetros, si fuera el caso se deberá reemplazar por otro motor nuevo.
9. El año de modelo del vehículo no deberá exceder de los quince años anteriores a la fecha actual, y si fuera el caso, mediante una política de modernización se sociabilizará la modernización del mismo, mediante un incentivo.
10. En vehículos con data antigua queda terminantemente prohibido todo tipo de adaptaciones tanto en la parte mecánica como eléctrica.
11. La Carrocería, vidrios laterales, parabrisas delantero y trasero, luces y asientos deberán estar en Óptimas condiciones.

**Artículo 7.- (Sanciones para Accidentes de Tránsito).** Los accidentes de tránsito protagonizados por vehículos antiguos en el cual el conductor del mismo sea el responsable ya sea por fallas humanas o mecánicas será sancionado de la siguiente manera:

- a) En una primera vez el conductor será sancionado con la suspensión de actividades por el lapso de 1 mes, y pagar una multa de 200 bs a la unidad correspondiente.
- b) En una segunda vez el conductor será sancionado con la suspensión de actividades por el lapso de 3 mes, para tal efecto no podrá cargar combustible ya sea GNV, gasolina, o diésel, y deberá pagar una multa de 500 bs a la unidad correspondiente.
- c) En caso de reincidir por tercera se confiscará el vehículo por el lapso de un año, el conductor será suspendido para ejercer función de transporte público por el lapso de un año, a la misma vez deberá pagar una multa de 3000 bs a la unidad correspondiente.
- d) En el caso de que producto del accidente hubiese perdida humana el sindicato, asociación, o cooperativa deberá pagar la suma de 30.000 bs a la unidad correspondiente, y será suspendido por el lapso de 3 meses por lo cual no podrá realizar el servicio de transporte.

Concluidos los 3 meses los sindicatos podrán habilitarse nuevamente mediante un solicitud y carta de compromiso, previa inspección técnica vehicular a todos los miembros del sindicato por parte de funcionarios municipales con el apoyo de la unidad de tránsito de la policía.

**Artículo 8.- (INCENTIVO DE MODERNIZACION).** Con la finalidad de brindar mayor seguridad y calidad de servicio transporte se implementará el incentivo a la modernización de vehículos con data antigua el cual consistirá en:

- a) Un bono de incentivo el cual consistirá en Bs. 500,00 (Quinientos 00/100 bolivianos) el cual podrá ser cobrado por el propietario del vehículo al momento de cumplir con los requisitos y procedimiento a señalar en el reglamento de la presente ley.
- b) Una rebaja económica en cuanto se refiere al pago de impuestos vehiculares.
- c) En caso que el vehículo renovado dentro del transporte público cumpla con incorporar tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad, el Beneficio será de Bs. 300,00 (Trescientos 00/100 bolivianos)

Paralelamente la Unidad de Control Técnica Vehicular gestionará políticas de modernización con sindicatos u organizaciones del transporte público con la finalidad de que sus socios y miembros se sometan al proceso de modernización automotriz.

**Artículo 9.- (CONTROL SOCIAL).** Para fines de control y fiscalización por disposición de la presente ley la Unidad de Control Técnica Vehicular efectuara el control social sobre la actividad del auto transporte de servicio público, en concordancia con las Juntas vecinales.

**DISPOSICIONES FINALES**

**Primera (REGLAMENTACION).** - El Ejecutivo Municipal deberá elaborar los reglamentos previstos en esta Ley, dentro de los noventa días siguientes a su publicación.

Remítase al Ejecutivo Municipal para su respectiva promulgación y publicación quedando encargado del estricto cumplimiento de lo establecido en la presente ley municipal autonómica.

Es dada en la Sala de sesiones del Consejo Municipal de La Paz, a .....

**BIBLIOGRAFIA. -**

- Herrera, Enrique. Práctica metodológica de la investigación jurídica. Astrea, Buenos Aires, 2002, p. 10.
- Castillo, José; Luján, Manuel y Zavaleta, Roger. Razonamiento judicial; interpretación, argumentación y motivación de las resoluciones judiciales. ARA, Lima, 2006. Citado por Aranzamendi, 2010, p. 185.
- Alexi, Robert. Teoría de la argumentación jurídica. Palestra, Lima, 2007.
- MARQUEZ Moreno Sussel Natividad “Guía de Procedimientos del Organismo Operativo de Tránsito” Pág. 16
- DERMIZAKY Peredo Pablo “Derecho Administrativo” Tercera Edición Pags. 131 – 132.
- OSSORIO Manuel, “Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales” Edit. Heliasta
- Reglamento del Código de Tránsito” Resolución Suprema N° 187444 de 8 de Junio de 1978
- LEY DE MUNICIPALIDADES” Ley No. 2028 de 28 de octubre de 1999
- OMEBA, “Enciclopedia Jurídica”, tomo III.

ANEXOS.-

**laRazón****Ciudades**[Portada](#) [Nacional](#) [Voces](#) [La Revista](#) [Ciudades](#) [Marcas](#) [Economía](#) [Mundo](#)

## En La Paz circulan 1.649 micros con más de 50 años de antigüedad

Seis sindicatos albergan a esa clase de transporte masivo.



La mayoría de las líneas de microbuses de los diferentes sindicatos pasan por el casco viejo de la ciudad de La Paz.

POR PEDRO LUNA

LA PAZ / 27 de diciembre de 2022 / 06:18

En La Paz, existen al menos seis sindicatos de micros que prestan servicio a la población: Litoral, Eduardo Abaroa, Villa Victoria, Simón Bolívar, Pedro Domingo Murillo y San Cristóbal, según la Federación Departamental de Choferes Primero de Mayo.

“La ciudad necesita mayor fluidez”. Bajo ese argumento, la Federación Departamental de Choferes Primero de Mayo, a través de su secretario ejecutivo, Edson Valdez, sugiere el cambio del transporte tradicional por minibuses.

“Tampoco podemos relocalizar a estos compañeros sino ver la opción de que estas líneas puedan convertirse en líneas de minibuses para que ellos puedan tener una fuente de trabajo, eso es lo que tenemos que buscar, porque al final consideramos que nuestra ciudad necesita más fluidez y con estos vehículos tenemos algunos problemas dentro de la ciudad”, señaló el dirigente del autotransporte público.



Dos micros circulan por el centro de la ciudad. Foto. pedro luna



El Boletín Estadístico del **Parque Automotor**, reporta con periodicidad anual información respecto al número de unidades vehiculares registradas por los gobiernos autónomos municipales, de acuerdo con el tipo de vehículo y el servicio que presta.

Próxima actualización en abril de 2022

©INE, 2021

Avenida Carrasco Nº 1391, zona Miraflores  
Telf.: (591-2) 2222333 • Fax. (591-2) 2222885

Entidad dependiente del Ministerio de Planificación del Desarrollo

 [www.ine.gob.bo](http://www.ine.gob.bo)

 @INE\_Bolivia

 ineboliviaoficial

 ineboliviaoficial

 ineboliviaoficial

La Paz - Bolivia

El INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE) autoriza la reproducción total o parcial de la información contenida en este boletín, siempre y cuando se mencione la fuente.

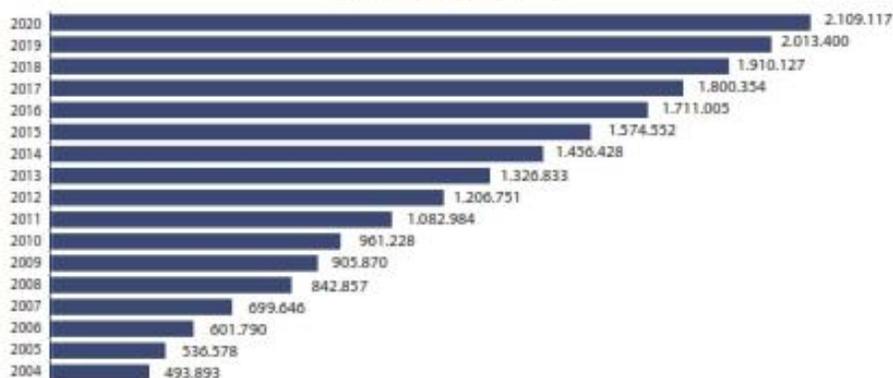
***Nota:** Pueden existir diferencias en los valores y en las variaciones porcentuales que se muestran en los cuadros, debido a que su cálculo considera todos los dígitos decimales.*

*La fuente primaria de datos del Boletín Estadístico fue proporcionado por el Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT) para su elaboración.*

## A 2020, el parque automotor de Bolivia alcanzó a 2.109.117 vehículos

Con base en el Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT), el Instituto Nacional de Estadística (INE) reporta que a 2020 el parque automotor en Bolivia alcanzó a 2.109.117 vehículos, cantidad superior en 4,8% a la registrada en 2019, cuando llegó a 2.013.400 unidades.

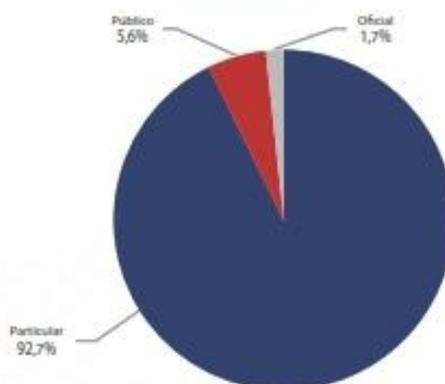
**Gráfico N° 1**  
BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, 2004 - 2020  
(En número de vehículos)



Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
Instituto Nacional de Estadística

En Bolivia, 92,7% del parque automotor se registró como Servicio Particular; el Servicio Público es el segundo en importancia con una participación de 5,6%; en tanto que, el Servicio Oficial alcanzó a 1,7%.

**Gráfico N° 2**  
BOLIVIA: DISTRIBUCIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR POR TIPO DE SERVICIO, 2020  
(En porcentaje)



Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
Instituto Nacional de Estadística

Hasta 2020, el número de vehículos registrados como Servicio Particular se incrementó a 87.640 unidades, 4,7% con relación a 2019; asimismo, los de Servicio Público presentaron variación positiva de 5,6% que equivale a 7.447 vehículos adicionales y los de Servicio Oficial 1,7%, igual a 630 vehículos más, respecto al año 2019.

**Cuadro N° 1**  
BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN TIPO DE SERVICIO, 2019 - 2020  
(En número de vehículos y porcentaje)

TIPO DE SERVICIO	2019		2020		VARIACIÓN PORCENTUAL
	Número de vehículos	Participación porcentual	Número de vehículos	Participación porcentual	
<b>TOTAL</b>	<b>2.013.400</b>	<b>100,0</b>	<b>2.109.117</b>	<b>100,0</b>	<b>4,8</b>
Particular	1.868.438	92,8	1.956.078	92,7	4,7
Público	110.191	5,5	117.638	5,6	6,8
Oficial	34.771	1,7	35.401	1,7	1,8

Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
Instituto Nacional de Estadística

Según clase de vehículos, las motocicletas constituyeron el grupo más importante del parque automotor, que hasta el 2020 registraron 591.816 unidades; le siguen en orden de importancia, 561.963 vagonetas y 201.910 camionetas.

**Cuadro N°2**  
BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN CLASE DE VEHÍCULO, 2019 - 2020  
(En número de vehículos y porcentaje)

CLASE DE VEHÍCULO	2019		2020		VARIACIÓN PORCENTUAL
	Número de vehículos	Participación porcentual	Número de vehículos	Participación porcentual	
<b>TOTAL</b>	<b>2.013.400</b>	<b>100,0</b>	<b>2.109.117</b>	<b>100,0</b>	<b>4,8</b>
Motocicleta	536.730	26,7	591.816	28,1	10,3
Vagoneta	546.322	27,1	561.963	26,6	2,9
Automóvil	341.386	17,0	351.119	16,6	2,9
Camioneta	196.004	9,7	201.910	9,6	3,0
Camión	130.592	6,5	133.869	6,3	2,5
M nibús	119.443	5,9	122.538	5,8	2,6
Jeep	63.198	3,1	63.739	3,0	0,9
Tracto-Camión	26.416	1,3	27.609	1,3	4,7
Microbús	19.684	1,0	19.634	0,9	(0,3)
Furgón	14.692	0,7	15.400	0,7	4,8
Bus <sup>1)</sup>	12.312	0,6	12.477	0,6	1,3
Quadra Track	5.277	0,3	5.534	0,3	4,9
Ambulancia <sup>2)</sup>	1.048	0,1	1.168	0,1	0,0
Maquinaria Pesada <sup>3)</sup>	113	0,0	135	0,0	19,5
Torpedo	93	0,0	93	0,0	0,0
Trimovil-Camión	28	0,0	33	0,0	17,9

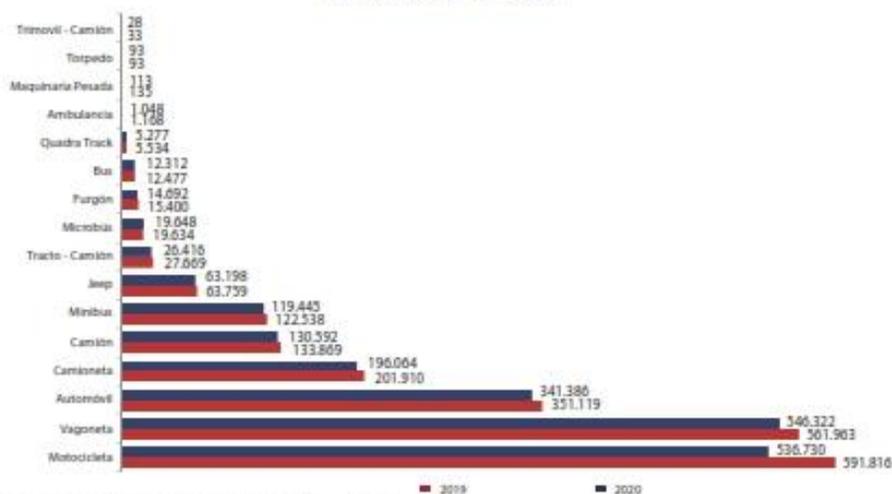
Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
Instituto Nacional de Estadística

<sup>1)</sup> El RUAT por razones técnicas tributarias realizó el cambio del nombre de la categoría Omnibus a Bus, debido a la implementación del proceso de homologación de esta clase de vehículos en todos los municipios.

<sup>2)</sup> A partir del año 2019, el RUAT por razones tributarias y a solicitud de los gobiernos municipales, implementa el proceso de homologación de la clase de vehículo Ambulancia.

<sup>3)</sup> La categoría de "Maquinaria Pesada" es incorporada por el RUAT para su respectivo registro a partir del año 2019, a solicitud de los gobiernos municipales en el marco de sus competencias. Cabe señalar que al interior de esta categoría están comprendidas las siguientes: autohormiguera, autocargable, cargador, compactador, excavador, escavadora, tractor y retroexcavadora, entre los más representativos.

**Gráfico N° 3**  
**BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN CLASE DE VEHÍCULO, 2019 - 2020**  
 (En número de vehículos)



Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
 Instituto Nacional de Estadística

El departamento de Santa Cruz tiene la mayor cantidad de vehículos registrados a nivel nacional, con 34,4% respecto al total

A 2020, el departamento de Santa Cruz registró 725.549 vehículos, 34,4% del total; le sigue La Paz con 493.878 y Cochabamba con 453.500 unidades. Estos departamentos concentraron 79,32% del total del parque automotor a nivel nacional.

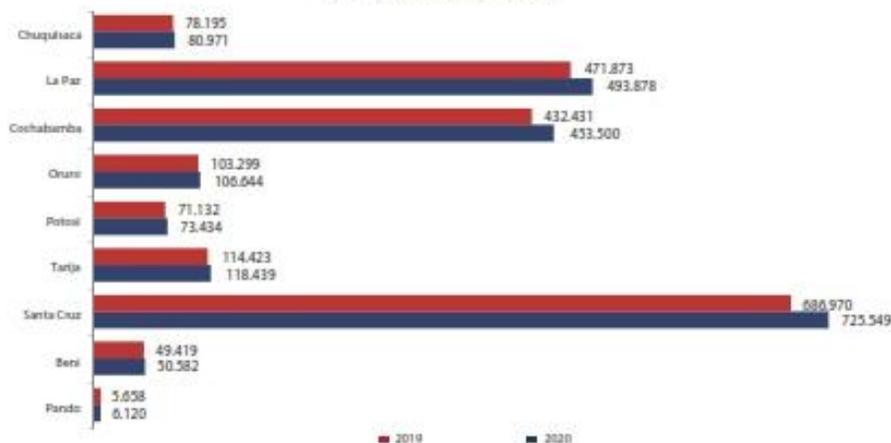
**Cuadro N° 3**  
**BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2019 - 2020**  
 (En número de vehículos y porcentaje)

TIPO DE SERVICIO	2019		2020		VARIACIÓN PORCENTUAL
	Número de vehículos	Participación porcentual	Número de vehículos	Participación porcentual	
<b>TOTAL</b>	<b>2.013.400</b>	<b>100,0</b>	<b>2.109.117</b>	<b>100,0</b>	<b>4,8</b>
Chuquisaca	78.195	3,9	80.971	3,8	3,0
La Paz	471.873	23,4	493.878	23,4	4,7
Cochabamba	432.431	21,5	453.500	21,5	4,9
Oruro	103.299	5,1	106.044	5,1	3,2
Potosí	71.132	3,5	73.434	3,5	3,2
Tarja	114.423	5,7	118.439	5,6	3,5
Santa Cruz	686.970	34,1	725.549	34,4	5,6
Beni	49.419	2,5	50.582	2,4	2,4
Pando <sup>1)</sup>	5.658	0,3	6.120	0,3	8,2

Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
 Instituto Nacional de Estadística

<sup>1)</sup> La participación porcentual de vehículos en el Departamento de Pando es mínima con relación al parque automotor de Bolivia, debido a la baja cantidad de vehículos registrados, toda vez que el RUAT realiza el registro para la otorgación de la Póliza Tributaria del Automotor (PTA) solo para aquellos vehículos que cuentan con importación definitiva, y dado que la ciudad de Cobija fue declarada zona franca comercial e industrial mediante Ley N° 571 de 12/10/1983, muchos vehículos no cuentan con esta documentación.

**Gráfico N° 4**  
**BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2019 - 2020**  
 (En número de vehículos)

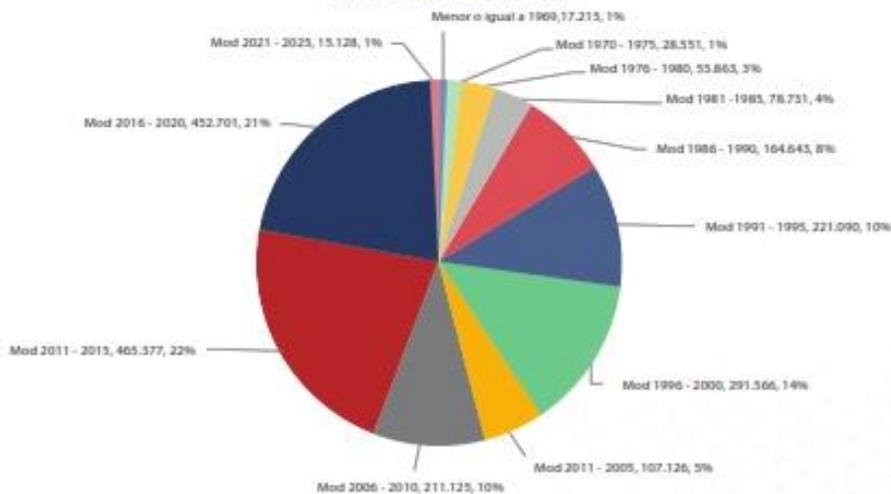


Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
 Instituto Nacional de Estadística

#### Los vehículos modelo 2011-2015 representan 22,1%

A 2020, los vehículos modelo 2011-2015 sumaron 465.377 unidades, equivalente a 22,1% del parque automotor; en segundo lugar, los vehículos cuyos modelos corresponden a los años 2016-2020, llegan a 452.701 unidades que representan 21,5% y, en tercer lugar, los modelos 1996-2000 con 291.566 vehículos, igual a 13,8%.

**Gráfico N° 5**  
**BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR POR AÑO DE MODELO, 2020**  
 (En número de vehículos)



Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
 Instituto Nacional de Estadística

**Cuadro N° 4**  
**BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN AÑO DE MODELO, 2019 - 2020**  
 (En número de vehículos y porcentaje)

TIPO DE MODELO	2019		2020		VARIACIÓN PORCENTUAL
	Número de vehículos	Participación porcentual	Número de vehículos	Participación porcentual	
<b>TOTAL</b>	<b>2.013.400</b>	<b>100,0</b>	<b>2.109.117</b>	<b>100,0</b>	<b>4,8</b>
Menor o igual a 1969	17.129	0,9	17.172	0,9	0,3
1970 - 1975	28.515	1,3	28.526	1,4	0,0
1976 - 1980	55.868	2,9	55.834	2,8	(0,1)
1981 - 1985	78.730	4,1	78.711	3,9	(0,0)
1986 - 1990	164.560	8,6	164.570	8,2	0,0
1991 - 1995	220.771	11,0	220.897	11,0	0,1
1996 - 2000	291.044	15,2	291.326	14,5	0,1
2001 - 2005	106.318	5,6	106.776	5,3	0,4
2006 - 2010	209.332	11,0	210.245	10,4	0,4
2011 - 2015	457.030	23,9	461.430	22,9	1,0
2016 - 2020	280.829	0,0	377.910	18,8	34,0
2021 - 2025	0	0,0	15.128	0,7	-
Sin especificar <sup>(1)</sup>	1	0,0	1	0,0	0,0

Fuente: Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT)  
 Instituto Nacional de Estadística

<sup>(1)</sup> Sin especificar corresponde a aquellos vehículos que en el momento de registro no declararon el modelo al que corresponden.



Datos **TRANSPARENTES**

 @INE\_Bolivia

 inebolviaoficial

 inebolviaoficial

 inebolviaoficial



**ine**

BOLIVIA

**OFICINA CENTRAL LA PAZ**

Avenida José Carrasco N° 1391 - Miraflores  
Telf.: (591-2) 2222333 • Fax (591-2) 2222885

[www.ine.gob.bo](http://www.ine.gob.bo)